

国是访问 | 芯片荒、电池荒…… 中国新能源汽车还能引领全球吗？（上）



资料图片：位于绍兴市越城区的绍兴三花新能源汽车部件产业园即将投产的超级车间（新华社发）

今年上半年，在全球汽车产业整体下行的情况下，中国新能源汽车产业发展远超预期。上半年，中国新能源汽车销量260万辆，同比增长1.2倍，占全球市场份额近60%，发展速度和市场规模继续引领全球。

我国新能源汽车产业何以实现高速增长？当下我国新能源汽车发展遇到哪些瓶颈，电池原材料短缺、芯片供应不足怎么办？

近日中新社国是直通车专访中国汽车工程学会常务副理事长兼秘书长张进华，针对当前新能源汽车产业面临的重点、热点、难点问题进行分析解答。

采访实录摘编如下：

“智能+网联”：将“信息孤岛”变成“数字空间”

国是直通车：在全球汽车产业整体下行的情况下，我国新能源汽车产业能够实现高速增长的原因是

什么？

张进华：一方面，随着产业供给侧投入力度加大，企业电动化转型持续加速，我国新能源汽车产品矩阵日益丰富，已基本覆盖各车型级别，满足了不同消费群体的差异化需求。2022年上半年，我国新上市新能源乘用车达到33款，在全部新上市乘用车型中占比接近60%。

另一方面，经过多年技术积累和市场培育，我国新能源汽车性价比不断提升。目前，我国新能源汽车私人消费比例已达到78%，即便是在非限购城市，私人消费比例也达到70%。汽车市场中，A00级新能源乘用车已基本实现全面电动化，B级渗透率突破20%，其他级别车型电动化转型进程持续提速。

当前，我国汽车产业智能化、网联化融合发展进程持续提速，推动汽车逐渐由信息孤岛的交通工具发展成为集出行、娱乐、服务等为一体的数字空间，迎合了广

大消费者，特别是年轻消费群体的数字化生活方式，以及对智能化、网联化功能的消费偏好。

目前，新能源汽车在智能化领域已逐渐形成了相较于燃油汽车的竞争优势。举例而言，今年上半年，L2级驾驶辅助系统在新能源汽车中的渗透率达到了40%，较传统燃油汽车高出了近15个百分点。

氢能是商用车电动化转型最主要的方向

国是直通车：近年来，我国新能源乘用车推广进程持续提速，而新能源商用车相对缓慢，您认为其中的制约因素是什么？

张进华：商用车是汽车产业低碳发展的重点领域，我国商用车保有量仅占汽车总量的12%，碳排放占比却已超过50%。商用车也是全面电动化转型的难点领域。

其重要原因在于商用车车型多样、场景复杂，作为生产资料对成本更为敏感，其电动化转型面临技术成熟度低、购置使用成本高、基础设施支撑不足等瓶颈问题，相关研发推广工作仍需进一步加强。

明晰转型路径是当前推动商用车电动化转型和低碳发展最重要的工作。结合当

前的阶段性研究成果看，我个人认为，不同于乘用车的纯电动技术方向，氢能与燃料电池将是商用车电动化转型最主要的技术方向。

此外，建议以新能源商用车各车型的应用场景为驱动和导向，从源头推动商用车技术创新与产业发展深度融合，形成分场景的新能源商用车全栈式解决方案。

智能网联汽车：加快“从0到1”的商业化突破

国是直通车：当前我国智能网联汽车发展处于哪一阶段？您认为应如何进一步推动智能网联汽车发展？

张进华：当前，我国智能网联汽车产业处于全球“并跑”阶段，下一阶段，为进一步抢抓战略机遇期，引领汽车产业下半场，要借鉴新能源汽车发展经验，打造跨部委协同机制，协同推动车、路、云等关键环节统筹发展。

