

公共车辆全面电动化,会带来什么变化?

继购车补贴退场之后,新能源汽车行业又有新政。

近日,工信部、交通运输部等八部门印发《关于启动第一批公共领域车辆全面电动化先行区试点的通知》(以下简称《通知》),北京、宁波和柳州等15个城市入选首批试点。

本次试点主要聚焦公共领域车辆,比如公务用车、城市公交车、环卫车和城市物流配送车等。目标是到2025年,这类车辆的推广数量将超过60万辆,还要建成超过70万台充电桩和0.78万座换电站。

试点城市要“试”出什么?接下来会有什么动作?对新能源汽车产业有何影响?



新能源公交车正在充电

因地制宜各显神通

《通知》把15个试点分成了三类,每类有5个城市,还分别标记了各自特色。

第一类属于产业规模全国领先的城市,比如深圳,它被标记的特点是“电动化水平全国首位、新技术示范高地”。

第二类属于有区域特色的地方,比如宁波,它被标记为“港口特色示范应用,地方财政支持力度大”。

第三类属于前期已经做过示范性的城市,比如长春,它的特点是“综合性汽车集群、季冻区推广普及示范”。

试点城市里既有一线城市,也包含二、三线城市;既有全国领先的“领头羊”,也有小而美的“新晋者”,广布我国东南西北。

这种分布的差异化也说明国家在试点遴选上强调典型代表带来的示范意义,同时还综合考虑各省市经济发展水平、新能源汽车产业基础、推广应用情况等因素,相对比较周全。

这种安排还会带来另外一个好处:激发各个城市根据自己的实际和优势来创新,形成“八仙过海各显神通”的局面,更有利于探索出一批可复制可推广的经验和模式。

试点要“试”出什么?

《通知》明确提出了4个重点任务:提升车辆电动化水平、促进新技术创新应用、完善充换电基础设施、健全政策和管理制度。

像深圳,早在2017年就成为了全球率先实现公交车100%纯电动化的城市。2025年,新能源汽车保有量将达到100万辆。

这种情况下,深圳的试点工作将在提升车辆电动化水平以外的几个方面发力,比如,在促进新技术创新应用上,该市目前已经在重点攻关车网双向互动技术。

作为长三角唯一入选的城市,宁波最大的特色就是港口。依托港口大平台打造一个新能源汽车

车应用特色场景是宁波要“试”出的成果。

远在东北地区的长春,一直在充换电模式上不断探索。试点开始之后,该市将重点推动高寒地区的应用换电模式,同时为公共充电基础设施提供超级充电系统。

如何确保试点顺利进行?

中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟认为,要解决好规划的问题和系统配套的问题。如果规划好了,系统的配套到位,比如投放了多少车辆,充电站需要建多少,在什么地方建,不同的这种场景需要用什么技术。这些问题解决了,可能试点就比较顺利。

城市的机遇

试点会给一座城市带来什么?记者专程来到了位列试点第二类首位的宁波采访。

向东是大海,宁波最大的特色就是港口。据统计,2022年,宁波舟山港年货物吞吐量超12.5亿吨,连续14年位居全球第一;集装箱吞吐量3335万标准箱,稳居全球第三。

港口既是优势,也是使命。如何通过港口这一载体打造新能源汽车应用特色场景是宁波一直在思考的问题。

事实上,宁波这些年一直在朝这个方向努力,成效已经初步显现。

目前,宁波舟山港梅山港区已经实现了“远控桥吊+远控轮胎式龙门吊+智能集卡”单个泊位的全自动化作业。

如今在港口,你会看到这样的场景:一辆辆无人智能集卡(运载集装箱的新能源无人智能卡车)往返于堆场和港口之间,高效快捷。

从装卸集装箱到把集装箱吊到货船上,几乎看不到人。这些集卡一次可以运载1个标准集装箱,大约20吨左右。车子使用磷酸铁锂动力电池,1小时充满,续航约130公里。

车子还会自动检测电量,如果电量低,它们会按照电脑设置的路线,自动返回充换电站充电或换电池。

据测算,无人智能集卡与传统燃油集卡比较,每辆车每年油费可节省约16万元;减少二氧化碳排放94.2吨,减排降碳效果明显。

目前,该港区已累计投放62台无人智能集卡,可以与传统燃油集卡一起作业,数量占到港口总集卡的10%左右。

顺利入选试点,让宁波港口特色示范应用打造开启“加速模式”。

宁波市经信局透露,根据此轮试点方案,预计到2025年,宁波舟山港梅山港区自动驾驶试验区基本建成,届时会有更多的无人智能集卡代替传统燃油集卡作业。

可以想见,试点产生的示范效应还会进一步推动该市公共领域新能源汽车的普及。

根据规划,宁波城市公交、出租汽车、邮政车、城市物流配送以及短途运输、城建物流等特定场景重型货车,在2025年实现新增及更新车辆中新能源汽车比例超过80%。

中科院宁波材料所研究员、宁波工程学院新能源学院院长夏永高认为,入选试点对于宁波是一件大利好。虽然宁波发力新能源汽车较晚,但是汽车工业家底厚,还拥有港口优势。试点工作会为宁波整个产业链带来更多商机和市场需求,还会加速公共领域车辆全面电动化进程,距离打造“新能源汽车之城”又迈进了一步。

一举多得

“国家政策重点从乘用车转向商用车是一种必然趋势。”对于公共领域车辆电动化试点启动,浙江中车电车有限公司总经理王翔并不感到意外。

他认为,与乘用车相比,当前公共领域新能源汽车整体渗透率才10%左右,这块市场是一片“蓝海”。国家这个时候出台试点政策,对于提升商用车的普及率以及整个产业链的迭代升级都是一件好事情。

这些年,关于新能源车的发展和推广,中车一直紧跟国家政策。早在2021年,他们敏锐地捕捉到了新变化,把商用车研发制造写入公司“十四五”规划中。

王翔透露,目前中车已经推出物流配送车、环卫车和城市大巴等10多种公用领域新车型,还改造了一条年产1500台的生产线以应对未来爆发的市场需求。

上游整车企业“整装待发”,下游配套企业也“引颈期盼”。

“上游车子卖得好,我们下游生意自然好。”卧龙采埃孚汽车电机有限公司是一家专门给新能源整车提供驱动电机的一家零部件配套企业。

该公司营销总监孙赛军说,试点以后对于他们而言,能想象到的直接好处就是:订单会增多。他还透露,公司正在研究部署相关工作,以提高订单增多之后的产能问题。

除了生产端,公共领域车辆电动化带给使用端的感受更直观。

记者在杭州一家城市环境工程公司看到,停车场上停放着一溜排绿色牌照的新能源垃圾和餐厨垃圾收集车。

负责人李斌说,他们早在2018年就购买了一批新能源前端收集车。到今年3月份,16辆前端收运车全部更换成新能源车辆。换车之后,他感受到了两个最大的好处:

首先是噪声小。垃圾车一般会在凌晨4点多到小区收垃圾。以前燃油车噪声大,他们经常会接到居民投诉。现在开车电车进去,噪声小了,投诉也少了;

第二运行成本降低了10%-20%。除了前期采购的费用比燃油车贵,后面的油费和保养都省了,总体来说用电车还是比油车划算。

中国汽车技术研究中心资深首席专家吴松泉认为,推动公共领域车辆电动化是促进汽车行业节能减排、加快绿色交通运输体系建设的重要一环。以公共领域车辆为突破口加快全面电动化“一举多得”。一是加快转型升级、带动绿色消费,二是带动技术发展、提升创新能力,三是促进节能减排、助力环境改善。

据潮新闻



无人集卡正在运送集装箱