

1-10 月份产销均增长 1.1 倍,市场占有率达 24%

新能源汽车替代燃油车进程加快

► 本报记者 于大勇

中国汽车工业协会近日发布的最新产销数据显示,我国汽车产销继续保持增长,1-10 月汽车产销分别完成 2224.2 万辆和 2197.5 万辆,累计产销同比增速延续平稳发展态势。其中,新能源汽车表现抢眼,市场占有率已达 24%,替代传统燃油车进程加快。

产销增速显著

数据显示,今年 10 月份,我国汽车产销分别完成 259.9 万辆和 250.5 万辆,环比分别下降 2.7%和 4%,同比分别增长 11.1%和 6.9%。其中,乘用车产销分别完成 233.4 万辆和 223.1 万辆,环比下降 3.1%和 4.3%,同比增长 16.9%和 10.7%。

“10 月份产销环比小幅下降,主要受疫情多发散发等影响,终端市场承压,生产供给也较 9 月份略有下降。”中汽协副秘书长陈士华表示,得益于燃油车购置税减征政策的持续发力,10 月份国内汽车产销量同比仍保持着增长势头,这一点在乘用车市场上表现得尤为明显。

“10 月份,国内车市促销力度保持高位,主流车企均追加了优惠活动力度,努力弥补前期因新冠肺炎疫情造成的销量损失,争取季度预期目标的最好结果。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树介绍说,根据乘联会的统计,10 月份国内乘用车市场零售达到 184.0 万辆,同比增长 7.3%,增长平稳。

1-10 月份,汽车产销分别完成 2224.2 万辆和 2197.5 万辆,同比分别增长 7.9%和 4.6%,增速较前 9 个月分别扩大了 0.5 和 0.3 个百分点。其中,乘用车产销分别完成 1955.1 万辆和 1921.8 万辆,同比增长 17.3%和 13.7%。

“受新冠肺炎疫情多发散发等影响,终端市场承压较大。”陈士华表示,虽然存在一些困难,但国家稳经济一揽子政策和其他政策措施的加快落实,汽车工业主要经济指标



柳州产新能源汽车畅销全国乃至海外。

持续改善,行业发展环境持续向好。

对此,崔东树表示赞同。“新冠肺炎疫情多点散发局面的确给车市的增长带来了干扰。例如,10 月份,疫区扩散到河南、广东、福建等汽车消费大省,造成这些地区汽车销量环比增速稍慢,疫情对整体车市的扰动仍需关注。然而,由于物流和供应链的持续改善,渠道库存充裕,去年以来芯片断供的影响逐步消除,这些因素都有效稳定了车市的增长。”

新能源汽车表现依然优秀

与车市整体相比,新能源汽车的表现堪称优秀。10 月份,国内新能源汽车继续保持高速增长,月度产销再创新高,分别达到 76.2 万辆和 71.4 万辆,同比分别增长 87.6%和 81.7%,市场占有率达到 28.5%。其中,纯电动汽车产销分别完成 58.1 万辆和 54.1 万辆,同比分别增长 71.9%和 66.6%;插电式混合动力汽车产销分别完成 18.1 万辆和 17.2

万辆,同比分别增长 1.6 倍和 1.5 倍;燃料电池汽车产销均完成 300 辆,同比分别增长 3.7 倍和 5.4 倍。

“在燃油车购置税减征政策的背景下,新能源汽车不仅没有受到影响,产销量超过预期。”崔东树介绍说,供给改善叠加油价上浮预期带来市场火爆,油价上涨和电价锁定,带动纯电动汽车订单表现持续较强。

1-10 月份,国内新能源汽车产销分别完成 548.5 万辆和 528 万辆,同比均增长 1.1 倍,市场占有率达到 24%。其中,纯电动汽车产销分别完成 426.8 万辆和 411.9 万辆,同比分别增长 97.5%和 93.1%;插电混合动力汽车产销分别完成 121.5 万辆和 115.9 万辆,同比分别增长 1.8 倍和 1.7 倍;燃料电池汽车产销分别完成 0.27 万辆和 0.24 万辆,同比分别增长 1.8 倍和 1.5 倍。

“目前,由于日电差价大,新能源汽车具有明显的用车成本优势,叠加国家能源结构调整政策的助力,新能源汽车销量猛增,替代传统燃油车的进程加快。”崔东树说。

全年产销 2700 万辆有望实现

“伴随着相关利好政策,预计 11 月份和 12 月份国内车市将会迎来一波消费高峰。”陈士华表示,虽然去年同期基数较高,接下来的两个月产销对比数据可能会出现下滑,但是今年全年汽车产销量突破 2700 万辆问题不大。

对于车市接下来的走向,崔东树表示,11 月份工作日有 22 天,生产能力与去年同期持平,今年全球性芯片供给短缺状况已大幅缓解,我国汽车市场目前产量基本保持稳定,有利于生产增量。与此同时,随着进入冬季天气转冷和秋收完成,农村地区的购车热情将会逐步释放,新能源汽车和中低端传统燃油车市场也将逐步升温。

“随着共同富裕政策的推动,城市化进程的不可逆转,县乡市场出行需求的增加,引发的购买力增长潜力较前期有所回升。”崔东树说。

虽然对于前景持看好态度,但崔东树也表达了担忧。他表示,近几个月美联储持续加息,将推动世界经济陷入衰退和资源价格的降低,这也将导致原油价格可能在明年进入相对的大幅回落期。油价的下降虽然有利于降低经济运行成本,但对新能源汽车的购买使用可能会有较大的抑制作用。新能源汽车的优势主要在于使用成本,然而在低油价背景下,新能源汽车相对偏高的购置费用会被低使用成本所抵消。

“影响新能源汽车发展的重要变量因素就是油价变化。如果油价降幅较大,则新能源汽车的使用成本优势就将明显下降。如果国际油价降幅较大,部分计划首购新能源汽车的车主可能会转而购买传统燃油汽车。”崔东树表示,2023 年仍将是世界经济剧烈波动且不确定性较大的一年,我国车市特别是新能源汽车仍期待政策给予持续的促消费支持。



法国、日本：
开发出新型储气材料

本报讯 近日,法国国家科学研究中心(CNRS)和日本京都大学科研人员合作,开发出了一种新型材料 MOF-508。这种材料属于纳米多孔晶体结构金属有机框架(MOF)材料族,可以储存和释放材料体积 90 倍以上的乙炔;对于存储在气瓶中的气体,使用该材料的回收率也可以达到 77%,远超现在广泛使用的多孔材料。相关工序都是在适合工业应用的温度和压力条件下进行的。

该研究成果发表在《自然-化学》上。

MOF-508 由碳、氮、氧和锌组成,通过调整材料性质可促进气体的储存和释放。下一步,研究人员计划通过控制材料特性,探索其对甲烷、二氧化碳以及氢气的存储能力。此外,降低材料成本以促进工业开发应用也是科研人员的主要工作目标之一。

以色列：
发现植物气生根生长隐藏机制

本报讯 近日,以色列希伯来大学科研团队通过基因研究发现了使气生根生长的隐藏机制,即特定稀有细胞在条件成熟时能够通过分解单个干细胞而导致根在空气中生长。该发现为更智能、更有效地种植农作物和植物找到了新方法。

相关研究结果发表于《科学》。

科研人员通过仔细检查植物形成根细胞的器官,使用新技术逐个筛选数千个细胞,成功捕捉到被称为分生组织器官的形成过程,并识别出活跃的基因。研究人员还通过删除这些基因证明其参与了气生根的生长。该项研究追溯了这些基因的进化过程,发现许多被人类过度使用的主要作物,如红薯、豆类、番茄和水稻等都具有生长气生根的能力。将该研究结果应用到嫁接上,可使植物具有不同的根系,更能抵抗土壤病害。

日本：
年内推出 CNF 锂离子电池隔膜

本报讯 日本特种东海制纸公司计划于 2022 年内推出一款名为“FIBRIC”的新型锂离子电池隔膜。与目前市面上的微孔膜、无纺布膜等塑料材质锂离子电池隔膜不同,FIBRIC 采用木质纤维素纳米纤维(CNF)制造,具有环境友好、生产工艺简单、耐热性和电解液浸润性强、成本低廉的特点。

FIBRIC 对碳酸丙烯酯基电解液的浸润速度极快,因此微孔膜电阻更低,无需再进行涂覆等额外加工,故可以缩短生产周期。而且,CNF 材料在高温下不易熔融,安全性高。

该公司从十多年前开始进行纤维素隔膜研究,2011 年完成基础技术开发,2022 年首次实现产品化,目前将进行小规模生产。在当今世界减少塑料使用的大趋势中,CNF 膜有望取代传统塑料制隔膜,形成一个新的产业。

美国：
设计出新型热光伏器件

本报讯 近日,美国麻省理工学院(MIT)和美国可再生能源实验室(NREL)研究人员设计出新型热光伏器件,将其热能转化为电能的效率超过 40%。

该研究结果发表于《自然》杂志。

热光伏(TPV)电池是类似于太阳能板发电的光伏电池,从热源中捕获高能光子并将其转化为电能。迄今为止,大多数 TPV 电池的效率仅在 20%左右,最高纪录大约为 32%,这些材料可以转换低温、低能量的光子,因此转换能量的效率较低。

MIT 和 NREL 的研究人员利用新的高禁带半导体材料设计的 TPV 电池,能从更高温度的热源中捕获更高能量的光子,从而更有效地转换能量。

研究人员计划将 TPV 电池集成为一个发电和储能系统,该系统将从太阳能等可再生能源中吸收多余的能量,并将这些能量储存在高度绝缘的热石墨库中。当需要能量时,例如在阴天,TPV 电池会将热量转化为电能,并将能量分配到电网。

均摘自《国际科技合作机会》

有色金属行业
2030 年前实现碳达峰

本报讯 (记者 于大勇) 近日,工业和信息化部、国家发改委、生态环境部联合印发《有色金属行业碳达峰实施方案》提出,“十四五”期间,有色金属产业结构、用能结构明显优化,低碳工艺研发应用取得重要进展,重点品种单位产品能耗、碳排放强度进一步降低,再生金属供应占比达到 24%以上。“十五五”期间,绿色低碳、循环发展的产业体系基本建立,确保 2030 年前有色金属行业实现碳达峰。

近年来,有色金属行业快速发展,形成上下游贯通的完整产业链,重点品种冶炼及压延加工产能产量全球过半,冶炼技术成熟,单位产品能耗和污染物排放达到国际先进水平,但受产业规模大、用电结构依赖火电、减碳技术缺乏革命性突破、循环经济体系不够完善等影响,碳达峰、碳减排任务依然艰巨。

工业和信息化部原材料工业司相关负责人表示,《实施方案》聚焦“十四五”和“十五五”两个碳达峰关键时期,提出了 2025 年前和 2030 年前的阶段性目标。其中,“十四五”时期是有色金属行业深度调整产业结构,加快构建清洁能源体系,研发应用绿色低碳技术的关键时期,《实施方案》明确,2025 年前有色金属产业结构、用能结构明显优化。同时,围绕优化冶炼产能规模、调整优化产业结构、强化技术节能降碳、推进清洁能源替代、建设绿色制造体系等方面提出重点任务。

技术创新是推进节能降碳的重要动力。《实施方案》明确,制定有色金属行业绿色低碳技术发展路线图,明确 2030 年前重点技术研发、应用推广方向;强化企业绿色低碳创新主体地位,鼓励企业开展节能降碳技术改造,打造重大节能降碳改造示范应用,带动行业整体能效水平提升;支持行业龙头企业建设有色金属低碳创新载体,集合优势力量开展共性关键技术、前沿引领技术攻关和示范应用等。

对于推进清洁能源替代,该负责人说,我国有色金属行业用燃料和用电结构偏化石能源,单位产品碳排放量大。以用电量最大的电解铝为例,60%以上产能采用燃煤自备电,产品碳排放强度远高于国外使用清洁能源的同类型产品,用电导致的间接排放占电解铝碳排放量的 85%,占有色金属行业排放总量的 50%以上。为此,要推动有色金属行业以气代煤、以电代煤,控制化石能源消费,鼓励电解铝等企业向可再生能源富集地区有序转移,推动燃煤自备电向网电转化,从源头上降低单位产品碳排放。

围绕推进实施方案贯彻落实,该负责人表示,将强化激励约束。实行差别化政策,支持企业开展绿色低碳技术攻关和改造升级。加强金融支持。鼓励金融机构利用融资、债券、期货、基金等多种金融手段,推动绿色低碳项目落地和企业可持续发展。



近年来,安徽省芜湖市培育轨道交通产业链集群,逐步形成以中车浦镇阿尔斯通为龙头,整车制造、牵引、道岔等领域配套企业协同发展的轨道交通产业体系。图为中车浦镇阿尔斯通运输系统有限公司工人在轨道交通车辆生产线上工作。

新华社记者 杜宇/摄

第二届新能源汽车技术创新拉力赛征集启动

本报讯 (记者 张伟) 由国家新能源汽车技术创新中心联合厦门国创中心先进电驱动技术创新中心共同举办的第二届新能源汽车技术(先进电驱动与智能化底盘)创新拉力赛,即日起至 12 月 10 日面向社会广泛征集技术解决方案;12 月 15 日,由专家完成系列线上评审;12 月下旬,将于厦门举办路演评审活动。

此次创新拉力赛旨在解决新能源汽车技术痛点,促进产业创新与协同,围绕专业技术领域与行业关注的核心技术,通过聚集行业专家、主流车企、产业资本、创新项目和团队,梳理产业痛点并提出命题方案,遴选优秀项目及团队,对接产业需求方及投融资机构,推动技术转化与加速。

聚焦高质量发展,此次创新拉力赛命题围绕“电驱动及新型能源动力技术”和“智能化底盘技术”两个主要赛道设定,面向所有企业与团队征集解决方案,具体内容分为 3 个赛道。赛道一为电驱动及新型能源动力技术,包括不限于车规芯片及功率模块技术;先进电机系统及测试技术;动力总成及新场景应用技术;新型能源及动力技术。赛道二为智能化底盘技术,包括不限于底盘架构、拓扑及先进结构;线控底盘

电控技术;底盘动力学和运动学控制技术。赛道三为自由赛道,其他新能源汽车核心技术领域。

据悉,本届赛事集聚了电驱动及智能化底盘技术领域的权威专家,通过搭建高技术水准平台,共同梳理行业痛点,共商行业共性技术创新与产业转化。专家评审委员会成员由一线顶级专家构成,由英国皇家工程院院士、英国谢菲尔德大学教授诸自强担任专委会主任。上海智能汽车融合创新中心有限公司总经理、电动汽车电驱动系统全产业链技术创新战略联盟理事长贡俊,俄罗斯工程院院士、厦门国创中心先进电驱动技术创新中心首席专家袁一卿担任专委会副主任。来自北京新能源汽车股份有限公司、比亚迪股份有限公司、广汽集团、厦门金龙联合汽车工业有限公司等业界人士担任产业专家。清华大学、厦门大学、北京理工大学、北京航空航天大学、浙江大学电等专家担任院校专家。

此外,此次创新拉力赛还设置了奖金激励、孵化投资、传播辐射、政策支持一系列配套升级政策,旨在促进科技成果转化落地。