

专家再提“禁燃令”一刀切实不可取

据媒体报道,在6月5日举办的“碳达峰碳中和北京行动高端论坛”上,中国科学院院士、清华大学车辆与运载学院教授欧阳明高提出:建议北京研究出台禁售燃油车政策。

欧阳明高表示:“北京市碳减排的主要领域是交通、电力与建筑。新能源汽车及充电基础设施的发展将对这三个方面产生综合效应。北京市在新能源汽车推广方面已经取得重大成就,建议逐步将汽车指标全部改为新能源汽车指标,研究出台全面停售燃油车政策,引导市场预期,以促进碳减排。”

关于禁售燃油车,已经是个老生常谈的话题,近些年来也是争论不断,而争论的焦点就在于电动车的普及应不应该由政策的“一刀切”来实现。

我们一直坚持一个观点:电动车的普及固然需要政策的引导和推动,但这并不意味着市场需要具有决定性意义的“禁燃令”。

电动车取代燃油车,需要一个相对较长的时间过程,在这个过渡期内,多依靠市场本身的调节作用才能让电动车健康发展。

一刀切的“禁燃令”固然是立竿见影,但这种强行“撕开”的市场空间却也有拔苗助长之嫌。

消费者在无奈之中选择电动车,并非实际所需,一方面对消费者不利,另一方面也对车企的健康成长没有益处。

从长远的角度看,这种不符合发展规律的方式同样不利于汽车产业的电动化转型。

中国是新能源汽车的全球第一大市场,不但消费需求巨大,而且投身新能源造车事业的企业也是全球最多,进口品牌、合资品牌、传统自主品牌和造车新势力都参与其中。

因此,中国车市的电动化之路就更需要理性。

2020年10月27日,由工信部指导、中国汽车工程学会牵头组织编制的《节能与新能源汽车技术路线图2.0》正式发布。

文件提出:至2035年,我国节能汽车与新能源汽车年销量将各占50%,汽车产业实现电动化转型。

国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚也表示:“中国不应禁售燃油车,但要全面电驱化。”

此外,参与编制《路线图2.0》的专家表示,不建议制定“禁燃时间表”,而是建议所有燃油车进行“混动化”,以降低中国汽车综合能耗,实现二氧化碳减排的国际承诺。

当前,业内专家组基本达成了共识——混合动力是内燃机汽车最有效的节能技术,应积极推动传统汽车实现混动化。传统汽车全面采用电驱驱动技术,比设置“禁燃时间表”更符合中国国情。

对于不建议制定“禁燃时间表”的原因,业内专家也已经做出了总结:

第一,中国地域广阔,地理、气候、道路、使用环境复杂,多元化的汽车技术路径更加适合。

第二,中国是能源消耗大国,交通能源多元化更加安全。

第三,中国的电力是以煤炭发电为主,煤不仅是能源,还是珍贵的材料资源,世界上还有丰富的石油天然气资源可以使用。

综合而言,中国要坚持纯电动的战略取向不动摇,但“禁燃令”并不符合实际。

因此业内人士也纷纷表示,《路线图2.0》是对我国汽车电动化路线的合理修正,将引导我国电动汽车产业走上健康和可持续发展的道路。因此业内人士也纷纷表示,《路线图2.0》是对我国汽车电动化路线的合理修正,将引导我国电动汽车产业走上健康和可持续发展的道路。

不过,我国也并非没有“禁燃时间表”,

海南省就曾在2020年6月公布了“禁燃令”——到2030年不再销售燃油车。

海南也因此成为我国第一个制定“禁燃时间表”的省份。

而早在2018年,时任海南省长沈晓明就曾表示:“考虑出台相关规划,在2030年以前实现全岛普及新能源汽车。在推广新能源汽车的进程中,首先将从政府机关用车开始推广,再覆盖到公交车、出租车、环卫车等公用事业用车,最后再到私人汽车。”

业内人士认为,海南省制定“禁燃时间表”是符合实际的,这也是由其得天独厚的地理条件决定的。

海南省常年气温较高,即便到了冬季也温暖宜人,这就避免了当前电动车的一大痛点——冬季低温环境下电量衰减、续航能力大打折扣。

同时,充足和日照条件和海岛气候也让海南省可以更多地依靠光伏、风能等清洁能源。

笔者在海南出差、旅行时曾多次向驾驶电动车的出租司机了解情况,得到的结论都是“电动车在海南续航里程可靠,几年来电池也几乎没有衰减。在不需开空调的季节里,满电状态下开四五百公里很轻松,充电也比较方便。”

正所谓具体问题具体分析,海南省特殊的地理条件带来了电动车普及的极大优势,那么推出“禁燃令”自然也无可厚非。

北京却与海南大不相同,一方面,北京四季温差极大,冬季最低温度可达-20℃,电量衰减非常明显。即便是续航能力很“扛造”的车型,到了冬季在座舱开暖风的情况下也能折损30%的电量。

另一方面,北京是全国的中心,地域面积很广,这意味着经济运转过程中对续航里程的需求也更高。在新能源技术尚有瓶颈的阶段,社会也更需要多元化的交通工具来

满足使用需求。

对于这种超大型城市,包括上海事实上都不适宜搞一刀切的禁燃令。

今年3月1日,上海正式实施了《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》,明确提到到2025年个人新增购置车辆中纯电动汽车占比超过50%。

此外,这一政策还将插电式混合动力(含增程式)汽车逐渐移出上海市的扶持之列,在技术路线上转为对纯电动车和氢燃料电池车的全力支持。

这是一份相对激进的政策,智驾君称其为“半纸禁燃令”。(详见《详解上海新能源汽车新政原是半纸禁燃令》)

但即便是这样,这份政策也是以“鼓励购买新能源汽车”为目的的促进性政策,而非一刀切的“禁燃令”。

北京作为首都,再提“禁燃令”就更显得不可取。

另外一方面,搞电动汽车大口跃进,在今天像北京这样的超大型城市,难免面临“丰田章男之问”。即大量地电动汽车突然引入市场,难免引发电不平衡(详见《中国新能源汽车市场面临“丰田章男之问”》)

而其直接后果是把北京的所谓燃油污染引到其他地方,由其他地方的火电厂来承担白担用油的代价。

碳中和本身不是一个系统工程,不是单一某一产业走向碳中和就意味着污染消失了。

目前,北京市的新能源汽车保有量约为40万辆,预计2025年将达到200万辆。如此庞大的市场想要健康发展,就需要更多地依靠市场调节来引导电动车的普及。

所谓欲速则不达,中国新能源汽车需要一步一步扎实地走下去,而重提“禁燃令”并不会给我们带来长远的利益。

曝河南维权车主自称“车没大问题、就要一赔三” 特斯拉危机要反转了?

刹车到底有没有问题,这是过去几个月围绕在特斯拉身上的热点谜题。

多个案例至今仍未有定论,不过,近期部分相关事件的进展显示,有些疑似“刹车失灵”的事件的确言过其实了。

其一,此前引发广泛关注的“浙江一特斯拉撞倒两名交警”事件,近日《法治日报》报道称,警方已经查明认定,事故与特斯拉车辆本身无关,驾驶员陈某某负全责;

其二,有网友曝光了一位特斯拉维权车主的通话录音,该车主此前在媒体上声称,自己的ModelX(配置)询价)在高速行驶中突然降速,且刹车失灵,但曝光的录音显示,他直言车没啥大问题,就想要一赔三。

上述车主是来自河南郑州的温先生。5月27日,河南广播电视台报道了温先生的遭遇,虽并未在标题中使用“刹车失灵”的字眼,但温先生在视频中强调,特斯拉“必须承

认刹车系统出问题了,必须进行道歉”,引发了不少关注。

而从曝光的录音来看,温先生疑似自己“策划”了这场维权行动,目的是要一赔三,并且,为了使这次维权关注度更高,他提出可以找人去特斯拉门口“闹”,找记者以及直播博主等。温先生已在个人微博上对上述录音进行了回应:打着跟我协商的旗号,偷偷录音,恶意剪辑,扭曲事实,请问这是一个跨国企业对消费者该有的态度吗?

上述回应证实了录音的真实性。不过,温先生并未进一步解释,录音究竟扭曲了何种事实,他也没有就自己“就要一赔三”等说法进行否认。

值得注意的是,从录音中对特斯拉维权的计划来看,录音内容并不太像温先生对特斯拉工作人员所说,温先生为何在回应中质问特斯拉不得而知。

温先生的录音还提到了此前在上海车展站上特斯拉车顶的维权事件,他声称是由河南省当地媒体(省电台)“操作”的,他还表示,自己也要去找河南省广播电台、交通广播电台、河南省卫视等媒体。

媒体是否参与甚至策划了特斯拉车主维权事件,温先生的表述仅是一人之见,目前尚未见相关媒体对此事进行回应。

而上海车展维权事件暂时陷入僵局,由于车主和特斯拉双方未就检测一事达成共识,最新进展是维权车主通过媒体表示,特斯拉提供给她的数据仍然是不完整的。

不过,记者注意到,此前曾报道温先生遭遇的河南广播电视台栏目“大参考”,其微博上已经不见相关报道,疑似删除;

而温先生提及他要找的河南交通广播电台,6月7日下午发微博回应道,没有收到温先生及有关人员所谓“特斯拉退一赔三”

维权求助,也并未发布任何一条相关内容,其还强调,对于“上海车展特斯拉展台女车主维权事件”,河南交通广播一直秉持客观公正态度进行报道,从未参与任何所谓的“策划实施”。21世纪经济报道此前曾报道,在多起疑似“刹车失灵”事件没有定论的情况下,特斯拉已经被贴上“不安全”标签,甚至陷入舆论危机,而这样的环境,客观上也为“以假乱真”地制造矛盾、谋取私利提供了土壤。从一些维权车主提供的信息看,部分特斯拉“刹车失灵”的确存疑,外界对待这类事件也应更加理性。

个别维权事件被证实是出于策划,从特斯拉的角度而言,是某种意义上的反转,但特斯拉也只是暂时从舆论危机之中喘了一口气,要彻底扭转在这波口碑下滑中损失的品牌形象,这家跨国车企还需要拿出更多的、有力的证据进行回应。

穿越疫情封控区域的无人车 未来仍然遭遇挑战

无人车陆续驶入广州疫情封控区域中,组成一支“特殊的队伍”参与抗疫,助力解决广州市民物资配送、出行接驳等难题。

无人车正成为“战疫”的新武器。文远知行、百度、小马智行、广汽等企业陆续将无人车投入到广州疫情封控区域中,组成一支“特殊的队伍”参与抗疫,助力解决广州市民物资配送、出行接驳等难题。

“战疫”新武器
在得知广州荔湾区缺乏扩音器、海珠区缺乏帐篷等防疫物资后,广汽集团迅速筹措相关物资,采购了350顶帐篷和1500个手持扩音器,预计在6月6日上午将全部送达到位。

第一财经记者从广汽集团获悉,为了减少人员进入封闭管理区域,从昨日(6月5日)下午起,该企业与小马智行,如祺出行联合打造的无人驾驶车辆已加入到广州抗击疫情一线,完全自动驾驶通过鹤洞大桥进入荔湾区,向封控区域市民运送生活物资等,已将一批广州酒家的配餐品送入荔湾区白鹤洞地区。这辆无人驾驶车是基于广汽GIVA智能驾驶平台而开发的。GIVA是广汽针对智能驾驶推出的开放车辆架构,以广汽纯电豪华智能超跑SUV AION LX(配置)询价)为原型,车内空间宽裕,NEDC工况续航

里程高达650km,具备服务的条件。

6月3日,广州市对疫情防控高风险地区开始进行封闭管理,进一步加强防控一线工作。同时,广州市国资委发出了《关于商请支援紧缺防疫物资的函》,指出重点区域防疫一线急需各种防疫物资支持。

从次日起,多家企业陆续派出无人驾驶车辆支援疫情管控区域的物资运输。其中,自动驾驶企业文远知行成为第一批进入荔湾区的车队。据文远知行工程资深副总裁钟华介绍,文远知行带来5辆无人驾驶车,协助向封控区域内运送物资。他列出文远知行无人车送货的清单包括外卖、各类药品、奶粉、大米以及小推车等。

在短短3天里,该企业迅速组建团队,开展地图采集,技术测试,每天从早上9点到达鹤洞大桥收集点,不间断进行物资收集和无人驾驶运送。

此外,科技企业百度Apollo也已经调配了物流配送无人车、熟食配送无人车、无人驾驶小巴、无人驾驶中巴和共享无人车等5种车型支持荔湾区隔离区的物资配送。

目前,荔湾区物资供应封闭管理区保障人数已增至约18万人,物资配送工作量十分巨大。还有,由于前线社区人员的劳动强度较大,无人车的到来,相对缓解一些压力。

不过,无人车在执行任务过程中也陆续遇到一些难题。文远知行市场公关部总监区锦燕接受第一财经记者采访时谈到,该企业无人车只有鹤洞大桥一个物资收集点,在收集点的志愿者不足,希望有合适的人过来对接有需要的群众、企业,以及搬运物资;封控区内对接的人员可以稳定一些,流程可以更清晰一些,因为车内无人,需要更简单清晰的流程。此外,封控区虽然交通不如平常复杂,但也会有各种特殊情况需要处理。

钟华指出,荔湾区有一些道路相对狭窄,还会遭遇不少违停的车辆,这也对无人车提出挑战。

挑战重重
在疫情之下,以无人物流车为代表的“无接触配送”或迎来发展的拐点。城市配送“最后一公里”是物流配送业成本最高的地方,也是自动驾驶重要的落地场景之一。

近日,辰韬资本发布的《末端无人配送赛道研究报告》称,无人配送商业模式已经初步形成,技术已经能够支撑部分场景需求,行业进入批量商业应用前夜,全球首个超千台规模的无人车队或将于今年率先诞生在无人配送赛道。未来3年,无人配送整车成本会逐步下降至10万元以内,无人配送赛道将率先迎来爆发。

不过,无人物流车在当下依然面临着技术、成本、行业标准以及相关法律法规等难题。与商用车领域相比,乘用车领域的自动驾驶更复杂,推进难度更大。此前,特斯拉自动辅助驾驶在全球发生过多起交通事故。据今年3月外媒报道,美国全国运输安全委员会(NTSB)主席 Robert Sumwalt 对特斯拉在美国公路上使用Beta版FSD全自动驾驶系统有所疑虑,并呼吁美国公路交通安全管理局(NHTSA)制定更细致的自动驾驶汽车规则。

目前,一些企业逐渐达到自动驾驶中的L3级别,但要突破L4、L5级别(无人驾驶)技术难度依然非常大。广州集聚着广汽集团、文远知行、小马智行、小鹏汽车等多家企业,正在这一领域寻求突破。拥有L4级自动驾驶技术的文远知行,继今年1月完成3.1亿美元的B轮融资之后,上个月又完成数亿美元的C轮融资,目前正在中美两地全面展开无人化测试,加速推进下一阶段无人驾驶出租车的迭代升级,并为无人驾驶小巴的运营做好最后一步的测试验证。而截至2020年底,广汽集团主研发投入累计超300亿元,加速朝电动化、智能化和网联化转型,该企业与华为合作共同开发L4级自动驾驶汽车,