国际甲醇汽车及甲醇燃料应用大会重庆举行

“把电动汽车补贴的1%用来支持甲醇汽车发展，甲醇汽车一定会迎来跨越式的进步。”

10月11日，在重庆举办的国际甲醇汽车及甲醇燃料应用大会上，原中国机械工业部部长何光远的一席话引得全场雷鸣般掌声。

以纯电动车型为主力的新能源汽车已在我国大力推广十年有余，相对而言，甲醇汽车极为“小众”。尽管早在2004年，国家发改委发布的《汽车产业发展政策》中已明确支持鼓励汽车生产企业生产醇燃料等新兴燃料汽车。但时至今日，甲醇汽车也仅在山西、陕西、上海、贵州和甘肃等部分城市进行试点和推广应用。

何光远老先生曾表示自己是关注甲醇汽车与甲醇经济发展的发烧友，一直不遗余力推动甲醇汽车发展。为表彰其卓越贡献，美国南加州大学洛克研究所和全球甲醇协会在2017年授予何老先生“乔治·奥拉甲醇经济终身成就奖”。

同样作为甲醇汽车的积极推进者，吉利控股集团董事长李书福与何老先生一道，在同年获得“乔治·奥拉甲醇经济杰出贡献奖”。

乔治·奥拉是诺贝尔化学奖得主、有机化学家，其参与创作的《跨越油气时代：甲醇经济》在很大程度上影响了李书福及吉利汽车对于甲醇汽车的战略决策。

甲醇商用车是行业发展的重要突破口

“一个国家不能没有实业、一个实业行业不能没有自主、自主不能没有研发，包括完全属于自己核心的技术。”10月11日，在接受媒体专访时，吉利商用车集团副总经理林啸虎先生如是说。

作为吉利控股集团五大子公司之一的吉利商用车集团，业务聚焦于新能源商用车的研发、制造、销售和服务领域，旗下拥有远程商用车和伦敦电动车品牌。

2005年开始，吉利集团便积极投身甲醇整车技术的研发，同时承担国家科研课题项目，先后突破了包括材料适应性、燃料适应性、磨损腐蚀、润滑技术、电喷集成控制技术、排放技术、发动机技术、整车开发/产业化技术等多项关键难点，多款车型通过国家准入资格，拥有多项核心专利技术。

2013年，工信部甲醇汽车试点运行项目正式启动。

在山西、陕西、上海、甘肃和贵州5省10市，总计投放1024辆甲醇汽车试点应用，其中吉利汽车投放908辆，占试点车辆总数88.67%；截止2019年8月，吉利已累计向市场投放甲醇汽车近20000辆。

关于M100甲醇汽车的研发，吉利更是走在了世界前列。甲醇燃料乘用车和甲醇燃料商用车开发齐头并进。

今年4月26日，吉利商用车集团在四川南充生产基地宣布完全具有知识产权、掌握核心技术的M100甲醇重卡下线并正式上市，宣告了甲醇重卡的市场化落地。

林啸虎认为，商用车完全有可能成为甲醇汽车发展的重要突破口。他表示，过去商用车都是零散零乱的个体经营，现在做城际快运的都是大的集团公司、大的物流公司。

这样的情况下就会有“三定”：第一、商用车的任务是定的，今天出去是干什么，一定是非常清楚的；第二、路线定，到哪儿去是定了的；第三、里程定。这样的情况下可以很大程度解决甲醇燃料的加注输送问题。

有技术、有车，能解决国家对于石油的对外依存度、充分利用我国得天独厚的煤资源，甲醇汽车命运生而不凡，但推广甲醇汽车，便是推动国家能源结构的变革以及能源输送储存方式的变革，吉利以一企业之力推动，挑战很大。

但若能在追求“多拉快跑”的商用车领域保证下游消费者利益，甲醇汽车的发展无疑会迎来重大突破。毕竟如果甲醇的价格维持在2500元/吨以下水平，甲醇重卡要比普通的柴油车便宜至少20%。

能源多元化融合发展，百花齐放百家齐鸣

今年3月20日，工业和信息化部、发展改革委、科技部、公安部、生态环境部、交通运输部、卫生健康委、市场监管总局等八部委联合印发了《关于在部分地区开展甲醇汽车应用的指导意见》，意见指出，“因地制宜，统筹协调。坚持从实际出发，立足资源禀赋，宜醇则醇，促进能源多元化。做好甲醇汽车应用与煤炭等传统工业转型升级的统筹协调，培育新动能。”

这一点来看，吉利显然与八部委不谋而合。

林啸虎称，“现在在推蓝天保卫战、推各种各样的新能源，但是不是已经完全匹配了我们现在的经济实力，尤其是匹配了所有省市的经济实力？比如说纯电动，与深圳的经济实力相匹配没有问题，但是和太原一定匹配吗？和鄂尔多斯一定匹配吗？”

中国地大物博，区域差异性明显，完全使用一种能源或者一种清洁能源显然并不符合国情。在煤炭富集地区用甲醇、天然气丰富地方用气，纯电动新能源可能并不适合有些地区和有些应用场景，针对区域性差异，推广不同类型的清洁能源自然为明智之举。

另外从车辆类型角度而言，乘用车和商用车有所不同。

乘用车更加注重包括动力驾驶外观等因素，而商用车很简单，就是强调多拉快跑。”从这个角度来说，传统技术并不能够一朝被断崖式取代，可能还会延续更长的时间。”

林啸虎在专访中表示，吉利既保留了传统内燃机所有的先进技术，同时在能源的种类上做了革命，能够结合中国的国情来发展中国的新能源和清洁能源。

吉利认为，在整个新能源和清洁能源的发展过程中，一定是百花齐放，百家争鸣。任何一种能源方式不可能覆盖所有的车型和所有的应用场景。

风口已来？

10月11日，工信部发布的《关于修改<乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法>的决定（征求意见稿）》的意见征求阶段正式结束。

征求意见稿明确提出，将第四条第三款修改为：“本办法所称传统能源乘用车，是指除新能源乘用车以外的，能够燃用汽油、柴油、气体燃料或者醇醚燃料等的乘用车（含非插电式混合动力乘用车）。”

而这也意味着，燃用醇醚燃料的乘用车将正式被纳入“双积分”考核范畴之中。

众所周知，“双积分”政策是国家鼓励节能减排的重要政策，实施以来一直是车企发展节能汽车以及新能源汽车的重要参考标准。将醇醚汽车纳入考核范畴，体现出国家在车用燃料多元化融合的重要考量。这也是自今年3月份国家八部委联合印发《关于在部分地区开展甲醇汽车应用的指导意见》（下称“指导意见”）之后，甲醇汽车行业迎来的又一重大利好，无疑会对行业产生促进作用。

在吉利商用车林啸虎看来，甲醇汽车的风口已来，目前已经有越来越多的醇厂、物流公司来寻求合作和线路试点。另一方面，如今在贵阳、西安等地，单纯的加油站建设不被批准，而把传统加油站和甲醇加注站放在一起建设，则会被允许建设。

成熟的产品和技术足以打消消费者对甲醇汽车安全性的疑虑，甲醇产业带来的高速发展以及甲醇经济的广阔前景也在呼吁甲醇汽车市场化。

相关国家政策的出台对于真正实现甲醇汽车市场化意义重大，但在吉利商用车总裁周建群看来，真正市场化的实现依然存在两大难点：其一、对于甲醇燃料价格的监管。甲醇作为化工原料，有自己的供求机制，几乎完全按市场需求变化，存在高峰和低谷的价格差异大、成本控制相对困难的特点。目前我国甲醇大部分由煤炭制成，受煤炭价格影响波动较大。同时，按照市场经济规律核算，甲醇燃料的价格应控制在2000元以内以确保甲醇汽车的经济性；

其二、甲醇汽车的基础设施建设。甲醇的推广是一个系统工程，需要加注站、甲醇供应和输运等多方面的协同以及大规模的前期铺设。

2015年，吉利8000万美元战略入股冰岛碳循环公司，冰岛总统在接见李书福时赞叹其在做“一件拯救全人类的事情”，这件事情必须经由更有力的国家政策的引导才能取得跨越式发展。已经站在“风口浪尖”上的吉利集团将继续坚持甲醇汽车推广、走甲醇能源技术路线，助力能源界的后起之秀，甲醇将成为跨越油气时代的重要力量。（作者：明艳）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/exhibition/exhibition_news_146551.html