

助力碳中和 我国车企布局氢能源

在今年的全国两会上,碳中和目标被写入政府工作报告中,并明确提出“十四五”时期单位国内生产总值能耗和二氧化碳排放分别降低 13.5%、18%。相关数据统计显示,交通行业占全国终端碳排放的 15%,过去九年年均增速超过 5%,堪称碳排放大户。业内专家认为,碳中和目标对于汽车与交通行业而言,既是机遇也是挑战。



□本报记者 王力

碳中和是全生命周期的零排放

记者注意到,在今年全国两会期间,多位汽车界代表、委员就汽车行业如何实现碳中和目标建言献策。

全国人大代表、上汽集团董事长陈虹表示,我国提出的碳达峰、碳中和时间表,是统筹国内国际两个发展大局,贯彻新发展理念、构建新发展格局的战略决策。当前碳排放主要由化石能源贡献,氢能源普遍被认为是脱碳和未来清洁能源的重要解决方案,有必要进一步加快氢燃料电池汽车产业政策配套。

全国人大代表、长城汽车总裁王凤英也提出,为实现 2030 年碳达峰及 2060 年碳中和的目标,我国需加快推进可再生能源开发及应用,保障国家能源安全。而发展车用氢能产业,推动燃料电池汽车示范运行规模,是提高可再生能源制氢比例,进而实现低碳减排的重要途径。

对汽车行业而言,碳中和意味着要从全生命周期的角度考虑碳排放,总体目标是要实现全生命周期的零排放。《中国汽车低碳行动计划研究报告(2020)》的研究显示,按生命周期 15 万公里计算,纯电动乘用车生命周期碳强度比传统汽油车低 26%,在使用阶段碳排放比传统汽油车具有明显优势。但在制造阶段,一辆产量较高的 A 级纯电动乘用车比汽油车高 5.2 吨 CO₂。这意味着单纯通过部署纯电动汽车与汽油车的比例以实现碳减排是不够的,甚至还可能增加排放。

众多车企发布碳中和时间表

由于欧盟从 2020 年 1 月 1 日起,已经开始执行“最严碳排放法规”,包括大众汽车、宝马集团等国际车企则相继提出了实现碳中和的时间表。

奔驰提出,计划到 2039 年将停止销售传统内燃机乘用车,届时其旗下所有乘用车将实现碳中和。大众汽车集团提出,致力于 2050 年前通过全产品生命周期的碳减排实现碳中和。著名的运动轿车品牌保时捷,提出了争取在 2030 年实现全价值链碳中和的目标。

豪华品牌宾利则是 2019 年成为首个实现碳中和的车企。这主要得益于豪华车的手工打造且产量低等天然优势,同时宾利通过斥巨资建太阳能发电停车场、购买相关机构的碳信用额的多种手段“多管齐下”才得以实现。

自从我国规划“2030 年前实现碳达峰,2060

年前实现碳中和”后,国内车企也开始加快了探索“碳达峰”“碳中和”的路径。目前,包括吉利、长城、比亚迪、一汽-大众等国内车企已经启动了实现碳中和的研究和战略。

我国车企布局氢能汽车

业内专家指出,在实现碳达峰、碳中和目标的背景下,氢能作为清洁能源,将在新能源汽车领域扮演更重要的角色。

早在 2015 年,海马汽车已先期布局了氢燃料电池汽车,投入巨资先后开发了两代氢燃料电池样车。据了解,以海马全新 7X 平台为基础开发的氢燃料电池整车第二代样车,可乘坐 7 人,装载 3 个容量为 60 升的 70Mpa 氢气罐,百公里氢耗低于 1Kg,0 到 100km/h 加速时间在 10 秒以内。这辆氢燃料电池汽车加一次氢仅需 3—5 分钟,能够实现 800 公里以上续航里程,在海南环岛一圈绰绰有余。

2020 北京车展期间,上汽大通发布了这款全球首款氢能源 MPV 车型 EUNIQ 7。据介绍,E-UNIQ 7 电机最大功率为 150kW,可以实现 -30℃冷启动,等速最高续航里程高达 605km,并可在 5 分钟内就能完成加氢,储氢量达 6.4kg,超越丰田 MIRAI、现代 NEXO 等国际品牌产品的储氢水平。该车目前的推广计划是 1000 多辆,大部分是网约车以及部分企业商务接待用车。

继上汽、海马等车企加速布局氢燃料电池汽车之后,长城汽车也于日前发布了氢能战略。根据长城新发布的氢能战略,2021 年,长城汽车将推出全球首款 C 级氢燃料电池 SUV;2022 年,并行氢燃料电池多种清洁应用项目群;2023 年,实现主要系统集成商推广数量国内领先;2025 年,实现全球氢能市场占有率前三。

业内专家认为,要实现碳达峰碳中和目标,汽车减排是非常重要的环节。相比纯电动,氢能作为重要的可再生能源,在汽车行业拥有广阔的应用空间,氢能很可能成为汽车动力的终极能源。

相关链接 碳中和

碳中和的英文是 carbon neutrality,这是欧洲的环保概念。碳中和是指国家、企业、产品、活动或个人在一定时间内直接或间接产生的二氧化碳或温室气体排放总量,通过植树造林、节能减排等形式,以抵消自身产生的二氧化碳或温室气体排放量,实现正负抵消,达到相对“零排放”。

本轮新能源汽车下乡 将更“接地气”

日前,工业和信息化部、农业农村部、商务部、国家能源局四部门联合印发通知,于 2021 年 3 月至 12 月开展新一轮新能源汽车下乡活动。推动新能源汽车下乡,不仅可以稳定和扩大汽车消费,促进农村地区新能源汽车推广应用,助力全面推进乡村振兴,更可为实现碳达峰、碳中和目标提供支撑。

本轮新能源汽车下乡活动委托中国汽车工业协会组织实施,中国汽车工业协会副总工程师许海东表示,受新能源汽车下乡等利好政策影响,2020 年我国新能源汽车销量超预期完成目标。新一轮汽车下乡活动是为贯彻落实国务院常务会议部署,深入实施《新能源汽车产业发展规划(2021—2035 年)》,也是去年活动的延续。活动在去年三部委参与的基础上,新增加了国家能源局,将有助于统筹相关企业,推动充电基础设施建设。

根据通知,新一轮新能源汽车下乡活动会在山西、吉林、河南、湖北、湖南等地选择三四线城市、县区举办一定场次的专场、巡回展示和企业推广活动,支持企业和电商、互联网平台合作举办网络购车活动。“今年活动规模继续扩大,覆盖面更广,涉及十余个省份,城市数量也明显增加。”许海东表示,活动向三四线城市拓展,更接地气,还增加了网络购车模式,从内容和形式上都更加多样化。

去年以来五菱宏光持续热销,给车企带来更大信心和更多启发。从工信部公布的企业及车型来看,今年参与新一轮新能源汽车下乡活动的汽车企业有 18 家,包括比亚迪、上汽通用五菱、长安汽车、吉利汽车、长城汽车和北京新能源汽车等,车型多是小型和微型车辆。

许海东表示,新能源汽车乡镇市场空间巨大,企业参与积极性很高,竞争会更激烈,消费者可选择的产品也会更多。同时,今年下乡活动门槛有所提高,有些销量不高的品牌没有列入名单。

截至 2019 年,我国保有 9000 万辆摩托车,2.5 亿辆两轮电动车,600 多万辆四轮低速电动车和 2000 多万辆三轮、四轮农用车,大部分在农村和三四线城市。这其中,很大一部分将升级为汽车。看好包括乡镇市场在内的中国新能源汽车市场发展,成为新能源汽车行业的共识。

许海东表示,新一轮新能源汽车下乡活动力争销量在去年基础上有较大幅度增长。此外,他呼吁各地出台更多刺激政策,企业开发更适合市场的产品,给消费者提供更多实惠。

据经济日报

比亚迪宣布纯电全系 搭载刀片电池

4 月 7 日,比亚迪宣布从即日起,旗下全系纯电动车型,开始全面搭载刀片电池,全面启用针刺测试作为企业标准。同时,刀片电池成功挑战了极端强度测试—46 吨重卡碾压测试,再次刷新动力电池的安全新高峰。

刀片电池的升级测试发布的同时,“佩刀”而来的 2021 款唐 EV、秦 PLUS EV、宋 PLUS EV 及 2021 款 e2 四款新车型也同步上市发布。2021 款唐 EV 零百加速 4.4 秒,制动距离 34.5m,续航里程 565km,充电 10 分钟可跑 118km,是当之无愧的“性能猛兽”。它同时搭载更懂用户的人机交互,更人性化的智能空间,给用户全方位的智能领航。秦 PLUS EV 零到 50 公里加速快至 4 秒,600km 超长续航,百公里电耗低至 12.9kWh。30 分钟直流快充,电量即可从 30% 充至 80%。秦 PLUS EV 综合补贴后价格为 12.98 万元—16.68 万元。

比亚迪用 DM-i 超级混动快速普及替代燃油车实现少用油,促进纯电市场更好更快发展实现不用油。为解决石油安全问题,兑现碳达峰、碳中和国家承诺,比亚迪积极贡献自己的力量。

