

真正“零碳排放” 氢能汽车走进冬奥会

近日,140辆氢燃料电池公交车全部交付河北省张家口市公交集团公司,这批车辆将全部投入北京2022年冬奥会和冬残奥会交通服务保障工作。据介绍,北京2022年冬奥会和冬残奥会举行期间,张家口赛区将投入655辆氢燃料电池公交车,为赛事提供交通保障服务。

□本报记者 王力

氢能汽车服务冬奥会

众所周知,新能源汽车的发展从来不止电动汽车一条道路,氢能作为一种真正绿色低碳的能源,也备受关注。

为践行“绿色办奥”“低碳奥运”,实现“零碳排放”,北京奥组委在车辆配置方面可谓下足了功夫。考虑到张家口山高路滑、温低坡陡,车辆行驶需要超长续航……在确保安全的前提下,最大限度应用节能与清洁能源车辆,减少碳排放量,北京奥组委制定了“北京赛区内,主要使用纯电动、天然气车辆;延庆和张家口赛区内,主要使用氢燃料电池车辆”的配置原则。

因此,北京2022年冬奥会和冬残奥会期间,张家口赛区核心区冬奥保障车辆将全部采用氢燃料电池汽车,包含大巴车、中巴车等多个车型。

据介绍,氢燃料电池汽车的工作原理大致是这样的:氢气从储氢系统里通过管道进入发动机,跟空气经过电化学反应,产生的电能可以直接给整车提供动能,也可以给动力电池充电。冬奥会期间投入使用的氢燃料电池客车与普通的客车在外形上没有什么区别,但是打开它的侧门,可以看到类似燃油车油箱的储氢罐,储氢罐加满一次可以供车辆行驶500公里。这些氢燃料电池汽车可以在零下30℃的情况下发动,克服了普通电车在低温状态下电力释放不足的问题。

氢能汽车更有优势

近年来,中国新能源汽车行业快速发展,即便在今年

车市整体下行的背景下,新能源汽车年销量预期却不断调高。根据中汽协预测,今年新能源汽车销量有望突破300万辆。

目前国内汽车行业在氢能的应用,主要在商用车方面。虽然有不少乘用车车企在氢能源车方面,已经着手布局和技术储备,但是还未有车辆正式上市。而北京2022年冬奥会和冬残奥会的保障车辆全部采用氢燃料电池汽车,无疑对于氢能源车推广有着示范意义。

据了解,和市面上电动汽车相比,氢能源汽车有着以下几个优点:

一、补能便捷。氢能源汽车与燃油车类似,当能量不足时,去加氢站加氢就可以了,补能时间只需要3分钟,和如今燃油车加油一样方便。但电动汽车,哪怕是在快充技术的加持下,也需要40分钟才能恢复80%的电量,而慢充更是要花费几个小时。两者对比,自然是氢能源汽车补能更加便捷、快速。

二、续航更持久。如今“续航焦虑”已经成为了电动汽车的首要困扰因素,市场上普遍电动汽车实际续航在400公里左右,电量不足就得花时间去找充电桩,而氢电池的密度大约为锂电池的130倍,在加满氢气的状态下,氢能源汽车的续航理论上可以达到850公里,这个成绩已经超越了绝大多数的电动汽车。

三、更绿色环保。如今我国大部分还是火力发电,靠燃烧煤炭来获取电力的方式,并不能使电动汽车真正的成为“低碳”出行。而氢能源燃烧后所产生的是水,与电动



■一辆正在加氢的新能源汽车。(资料图片)

汽车相比,属于真正的绿色“零碳”出行方式。

越来越多车企发力氢能汽车

氢能被视作21世纪最具发展潜力的清洁能源,是一种二次能源。它的来源多样,可实现终端零排放、环境友好;它的用途广泛,除了发电、发热,也是理想的交通替代能源。

上世纪70年代起,氢能的独特优势被国际社会瞩目。一些国家积极开发氢能、燃料电池等新一代能源技术。近年来,我国也大力支持氢能产业的发展,将氢能应用于汽车行业,打造氢燃料电池汽车,是各方深思熟虑的结果。

如今,越来越多的车企开始在氢能路线上发力。在刚刚落幕的广州国际车展上,现代、起亚等至少5款氢燃料电池汽车车型首度亮相。上汽、长城、广汽、北汽、一汽等国内车企,也都将氢燃料作为新能源市场的切入点。

11月18日,交通运输部印发《综合运输服务“十四五”发展规划》,提出加快充换电、加氢等基础设施规划布局和建设。北京、山东等地纷纷出台氢能产业发展规划及实施方案,并制定了具体建设目标。根据《北京市氢能产业发展实施方案(2021-2025年)》,2025年前培育10家至15家具有国际影响力的产业链龙头企业,京津冀区域累计实现氢能产业链产业规模1000亿元以上。根据中石化发布信息,今年将建设100座加氢站,预计“十四五”期间建设1000座加氢站。这将使氢能广泛应用更进一

新能源车专属车险 落地为期不远

中国保险行业协会近日向财险公司下发了《关于新能源汽车商业保险专属产品基准纯风险保费表测算调整说明》。根据今年8月以来公开征求意见所收到的反馈,对新能源汽车商业保险专属条款和费率方案的征求意见稿进行了修订。有业内人士表示,这意味着新能源车专属车险离正式出台为期不远。

相较于征求意见稿,调整说明删除了“附加智能辅助驾驶软件损失补偿险”“附加火灾事故限额翻倍险”两个附加险。费率方面,调整说明显示,相较传统车险现行的基准保费,新能源车的三者险和车损险基准保费整体下降了0.8%,不过与征求意见稿相比,降幅有所收窄。其中,三者险基准保费相比现行下降0.1%,较征求意见稿降幅收窄6.1个百分点;车损险基准保费相比现行下降1.2%,较征求意见稿降幅收窄5.0个百分点。

“由于车险综合改革已经大幅让利消费者,且新能源车赔付支出高于传统燃油车,征求意见稿对新能源车专属车险再次进行大幅降价,可能让保险公司无法持续经营新能源车专属车险,因此行业协会才根据市场反馈进行此次调整。这也意味着新能源车专属车险离正式出台为期不远。”业内人士补充道。

近年来的实践表明,新能源车的赔付支出明显高于传统燃油车。多家上市险企高管均在今年中期业绩发布会上谈到,新能源车的赔付率较传统燃油车更高,保险公

司需要施行新的定价策略加以应对。

业内人士分析,首先,新能源车的高度智能化辅助驾驶和电子控制系统设计,提高了其出险频率;同时,我国新能源汽车市场中的营运车辆占比高于传统燃油车,风险暴露更高,出险频率也相应更高。其次,目前新能源车损险案均理赔成本也高于传统燃油车。根据中国信保2018年发布的风险分析报告,新能源私家车案均赔款比传统燃油车高431元;美国Mitchell公司近期一项研究显示,新能源车损险维修的平均工时比传统燃油车高15%以上。

一位行业观察人士建议,保险公司应依据自身历史经营数据,对新能源车定价模型进行重新评估和完善,重点从车种、使用性质、车价、车龄、品牌、电池制造商等维度制定差异化定价策略及核保规则,并定期实施回溯及动态调整,不断提升承保策略的科学性和精准度。

据新华社



扫一扫加关注
了解更多汽车信息

工信部: 积分办法要改了

据工信部网站消息,近日,工业和信息化部装备工业一司日前会同财政部、商务部、海关总署、市场监管总局相关司局在京组织召开《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》(以下简称《积分办法》)管理工作座谈会。

会上,专家代表一致认为《积分办法》需要与时俱进进行修改完善,更好引导产业高质量发展。装备工业一司表示,要科学合理设定后续年度积分比例要求,探索建立灵活性机制,将会同相关部门启动《积分办法》修订工作。工作过程中将广泛听取行业企业意见,开门开放制定政策,为产业发展营造良好环境。

据了解,早在2017年,工业和信息化部会同财政部、商务部、海关总署、市场监管总局等部门发布《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》,搭建了积分交易平台,建立起节能与新能源汽车协调发展的市场化机制。《积分办法》发布实施以来,工业和信息化部会同相关部门组织开展了3次积分交易,累计交易金额43亿元。《积分办法》实施有力促进了节能与新能源汽车产业发展,乘用车行业平均油耗连续四年年均降幅4.7%,新能源汽车产销量连续6年保持世界第一。

羊城晚报