

业界点睛

高铁建设速度放缓的背后

齐慧

高铁建设是不是变慢了？从公开数据来看，“十三五”期间我国高铁建设经历了一个达峰后下降的过程...

数据没有问题，但也不必过于担心。高铁对经济社会发展的拉动作用毋庸置疑...

从总量上来看，去年8月国铁集团出台的《新时代交通强国铁路先行规划纲要》提出，到2035年高铁里程将达到7万公里...

此外，经过十多年快速发展，“十三五”末我国高铁总量已经达到3.79万公里，稳居世界第一...

仅看数量是不够的，更值得关注的是高铁建设的高质量发展。

由于高铁建设投资大、链条长，对地方经济拉动作用明显，此前一些地方建设高铁热情高涨...

高铁不是一般的工程项目，投资大、建设周期长，而且涉及征地、铁地合作等，影响范围广、程度深...

首先是要坚持合理分类，按需建设。什么样的城市可以建设高铁，时速标准如何确定，都需要有明确的指标...

其次要坚持服从服务国家战略。“十四五”期间高铁要重点围绕完善“八纵八横”主通道进行建设...

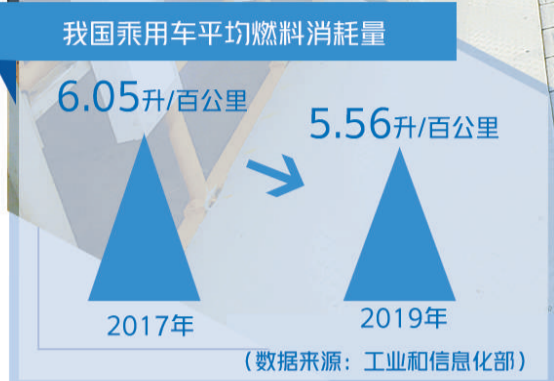
再次，高铁与普通、客运与货运要统筹协调。目前，高铁主要作用还是在客运方面...

本版编辑 陶琦 美编 高妍

碳达峰碳中和·产业在行动

汽车业降碳催生新机遇

本报记者 杨忠阳



工作人员在比亚迪西安新能源产业基地汽车总装生产线工作。新华社记者 刘 潇 摄

汽车业是全球温室气体排放最重要、增长最快的领域之一。与发达国家相比，虽然我国汽车产业的碳排放占我国碳排放总量比例并不高...

作为全球汽车产销大国，特别是随着我国汽车保有量不断攀升，如何有效控制汽车行业碳排放总量，对全面实现碳中和目标意义重大。

提升新能源汽车比重

“就汽车行业而言，实现碳达峰和碳中和目标，首先要大幅提高节能与新能源汽车比重。”

中国工程院院士孙逢春解释说：“在生产和报废回收阶段，新能源汽车和燃油汽车的排放量相当，而在车辆使用阶段，电动汽车的碳减排潜力有明显优势。”

事实上，为解决能源安全、实现节能减排等目标，20多年前我国就将节能与新能源汽车发展列入国家“863”重大科技课题。

中国在新能源汽车领域取得的突破，也推动了世界汽车产业的转型，欧美日等汽车产业强国都从驻足观望转向加速电动化。

工信部部长肖亚庆表示，下一阶段将围绕碳达峰、碳中和目标制定汽车产业实施路线图，强化整车集成技术创新，推动电动化与网联化、智能化并行发展。

除了大力发展新能源汽车，加快传统汽车节能技术的研究与应用也势在必行。

燃料消耗量实际值还处于6.05升/百公里，单车减碳取得突破。

产业链联动减排

汽车行业碳排放量包括汽车材料、零部件生产、整车生产、使用、报废过程的二氧化碳排放总量。

“我们将着力降低整体资源消耗，倡导循环经济，只要材料质量和供应条件允许，将优先使用可再生材料。”

高乐预计，到2030年宝马集团单车平均二氧化碳排放量较2019年降低至少三分之一。

“戴姆勒计划到2039年实现乘用车新车型阵容的碳中和，以及对城市中心区域空气质量的零影响。”

他告诉记者，目前戴姆勒已将保护气候的目标全面贯穿于汽车价值链上的各个环节。

“随着全球环境污染日益加重，各国汽车燃油经济性和排放法规越来越严苛，汽车轻量化成为节能减排的重要手段。

据东风汽车集团技术中心主任谈民强介绍，轻量化方面，目前东风公司形成了多种先进材料、先进工艺、先进设计手段综合应用的轻量化设计能力。

轻量化系数达到1.93，行业领先。

多领域协同推进

尽管在生产端，道路交通行业的碳排放量远不如电力和能源等行业，但在使用过程中，我国道路交通的碳排放量却不少。

“这需要从能源端和汽车制造等方面同步推进减排，从而达成碳中和目标。”

中国科学院院士、清华大学教授欧阳明高表示，碳中和目标的提出为新能源汽车增加了一项新内容，就是新能源汽车要带动新能源行业、出行方式的变革。

“除了自身实现减碳以外，新能源汽车还将为其他行业的减碳作出贡献。”

王贺武表示，如果按照《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》中新能源汽车渗透率进行测算，那么对应运营阶段，初步判断交通领域能在2027年实现碳达峰。

一体化手段助力新能源高效利用

本报记者 王轶辰

要实现能源电力安全、绿色、高效，需要技术创新和体制机制创新共同发力。在规划、建设、运行中适当运用一体化手段，推动源网荷储一体化建设...

近日，浙江海宁尖山“源网荷储一体化示范区”和“绿色低碳工业园建设示范区”挂牌成立。

近年来，光伏、风电等新能源快速发展，大量并网，减少了化石能源的部分消耗，有效减少了碳排放。

《指导意见》提出，提升能源清洁利用水平和电力系统运行效率，发挥好源网荷储一体化作用。

以尖山项目为例，2017年6月，国家能源局在尖山试点“浙江嘉兴城市能源互联网综合试点示范项目”。

性地在尖山初步实现了源网荷储一体的区域能源互联网，实现了新能源的100%消纳和高效利用。

“我们通过源网荷储一体化协调控制系统的开发和利用，实现了光伏发电百分之百消纳，实现电网的削峰填谷，改善电网质量，实现分布式能源、新能源的高效利用。”

事实上，要实现能源电力安全、绿色、高效，一个重要措施就是技术创新和体制机制创新。

为适应新能源大规模并网，储能成为未来发展的必然趋势，新能源装机越多，必然需要储能系统进行调节。

今后加油站也能充电

本报记者 黄晓芳

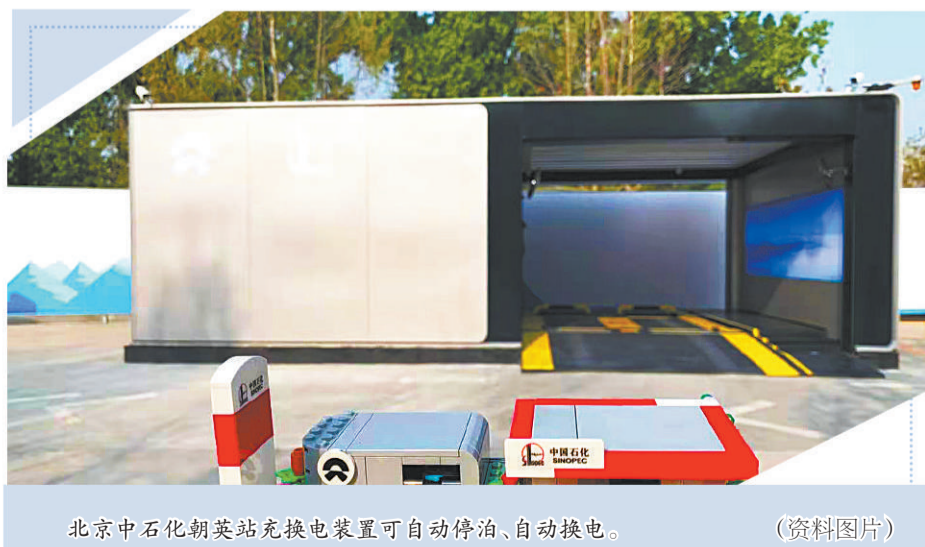
4月15日，中国石化与蔚来汽车两家新能源企业签署战略合作协议，同时宣布，规划到2025年公司充换电站达5000座。

此消息一出，外界反响颇大。中国石化是国内最大的成品油和石化产品供应商、第二大油气生产商，是世界第一大炼油公司、第三大化工公司。

中国石化宣布，“十四五”期间将规划布局5000座充换电站。公司未来将探索新能源、新材料、新经济，实现新旧动能转换。

中国石化与蔚来签署协议称，双方将充分结合各自技术及特长，研究探索推动智能充电等全场景商业应用模式。

中国石化与蔚来签署协议称，双方将在充换电布局、新材料及智能载具等领域展开全方位合作，共同推动我国新能源汽车发展。



北京中石化朝英站充换电装置可自动停泊、自动换电。(资料图片)

同日，中国石化与蔚来合作建设的全球首座全智能换电站——中石化朝英站正式投运。这个换电站位于北京东南四环，具有自动停泊、自动换电、便捷高效等特点。

目前，充电设施已成为电动汽车产业发展的短板。充电桩数量少、充电慢、找桩难等问题在一定程度上影响了用户的体验。

据悉，目前中国石化在浙江、江苏等多个省份的石油公司早已利用优势，通过改建等多种途径布局油电供能站。