

国际视点

汉诺威国际交通运输博览会聚焦绿色转型

本报记者 李强

核心阅读

当前,应对气候变化、推动绿色低碳发展给汽车产业提出了更高要求,全球汽车业处于发展转型的关键节点。汽车产业链上下游企业正积极通过科技创新等手段,重塑能源和交通格局,推动行业实现绿色转型和可持续发展。

近日,为期6天的汉诺威国际交通运输博览会在德国汉诺威举行。作为全球最具规模和影响力的商用车领域展会,本届展会吸引了来自42个国家和地区的1402家展商参加。今年展会以“移动中的人和货物”为主题,重点关注物流运输行业向替代能源方向的可持续转型。

新能源动力成为行业趋势

走进展会中心正门处的20号中心展厅,全球最大商用车制造商之一戴姆勒的卡车展台吸引了众多参观者驻足。公司首次在展厅内设置试驾体验区,在电动机驱动下,重型卡车安静地在展厅内行进。戴姆勒全新推出的长途电动重卡荣获本届展会年度卡车创新奖。其支持的高性能“兆瓦级充电”,单次充电续航里程达500公里,预计2024年量产交付。

戴姆勒卡车董事会主席、首席执行官杜墨表示,公司制造的卡车已踏上碳中和的转型之路,到2030年实现碳中和的商用车将占其在欧盟市场总销量的60%。此外,曼恩、斯堪尼亚等行业巨头也纷纷推出多款新能源卡车。曼恩研发的电动卡车每日续航里程高达600—800公里,斯堪尼亚和沃尔沃则计划到2030年将电动卡车销量占比提升至其卡车总销量的50%。

除了电力驱动,使用氢燃料也是行业发展的一大趋势。沃尔沃、依维柯都展示了正在测试的氢能源车。行业组织氢能促进联盟

发布的白皮书认为,欧洲的氢能源卡车最早可在2030年具备对柴油卡车的竞争优势。当前氢能源卡车保有量仍然较低,与柴油卡车相比成本较高,需要对其进行补贴。白皮书强调,如果要在2050年实现净零排放目标,必须加速支持氢能源卡车。

展会期间,观众在现场试驾的所有车型都满足碳中和的要求。国际年度卡车评委会主席詹尼科·格里菲尼说:“这证明在高科技解决方案和持续研发投入的推动下,实现长途运输的碳中和是可行的。”汉诺威车展发言人莫里茨·克劳斯认为,运输和物流行业正经历历史上最大力度的变革,肩负起碳中和的使命,为应对气候变化等共同挑战作出贡献。“本届展会发出的信号是:我们有能力和意愿将物流和环境保护结合起来。”

智能化促进运输绿色发展

除了整车制造,汽车产业链上下游企业也在各自领域发力,顺应新能源、智能化等物流运输行业的新潮流。

在德国汽配企业大陆集团的展位上,针对城市电动公交车专门研发的概念轮胎即将量产,更小的阻力和更低的噪声更有利于保护环境。米其林集团最新推出了阻力优化节能轮胎,每百公里可节省燃油1.1升。欧洲车用复合材料制造商朗仕公司展示了新近研发的抗紫外线凝胶涂层技术,卡车车厢采用这一材料后,即使经过多年阳光照射也不会老化,还能减少清洗和护理,达到节能效果。

氢能科技企业Keyou公司主攻对传统卡车的改造。与氢燃料电池技术不同,该公司将发动机燃料从柴油改为氢气,改造后的轻型卡车和大巴车最大输出功率为285马力,最大续航里程超过500公里,并且无需安装昂贵的废气后处理系统即可达到排放标准,有助于降低物流企业在实现零排放方面的成本。

挂车零部件制造商赛夫华兰德研发了一款电动车桥,该产品具备能量回收功能,可以将车辆行驶的动能转化为电能并储存在电池之中,让本来没有动力的挂车实现制动能量回收,收集的电量可为拖车供电。如果收集的电量足够多,甚至能反向输出至牵引车。

博览会主办方德国汽车工业协会主席希



观众在一家中国企业展台前了解最新的电动车电池技术。

本报记者 李强摄

尔德加德·穆勒表示,商用车是日常生活和经济领域不可或缺的一部分,本届展会展示了行业的创新和可持续性解决方案,这些方案为环境保护作出了重要贡献,并为运输和物流行业未来发展提供了全新视角。

中德车企共迎合作新机遇

本届展会共有69家中国企业参展。上汽大通、宁德时代、比亚迪等中国企业也发布了新产品和新技术,引发行业关注。

上汽大通推出了多款纯电动新车型,有的车型已经通过多项欧洲法规认证。在比亚迪展台,公司首次发布全新刀片电池大巴底盘技术。据介绍,刀片电池在安全性能、强度、续航能力、使用寿命、充放电功率、低温性能等方面有综合优势。首次参展的宁德时代不仅带来了全新升级的模组及电池包解决方案,还有基于先进电池技术的全场景商业应用。

展会期间,中德汽车大会和中德新能源汽车产业发展论坛也分别在两国举行,展示了整个行业共谋发展、共迎挑战的趋势。戴姆勒公司宣布,其在中国的合资企业正式启动卡车型

产,这是该公司首次在中国市场生产卡车。戴姆勒卡车亚洲事务董事卡尔·德彭认为,公司高度重视中国这一世界上最大的重型卡车市场,看好中国市场的巨大增长潜力。

出席中德汽车大会的德国柏林经济、能源和公共企业部州务秘书迈克尔·比埃尔认为,德中汽车行业在创新研发、人才培养、市场需求等方面具有很强的互补性,发展新的移动交通方式是两国合作的新方向。希望两国在应对共同挑战的同时,继续推动汽车行业转型。德国联邦议院前副议长、联邦议院中德友好小组主席汉斯-彼得·弗里德里希认为,应对气候变化和保护环境是汽车行业面临的重要挑战,汽车智能化、自动化和电动化的转型要求为德中合作带来新机遇。

希尔德加德·穆勒在出席中德新能源汽车产业发展论坛时表示,“欧洲绿色协议”提出欧盟在2050年实现碳中和,中国也提出“双碳”目标,这让德中汽车行业正经历一场深刻的变革。她认为,加速改进电动汽车电池性能,进一步扩大充电装置的覆盖范围,对两国实现碳中和目标至关重要。

(本报德国汉诺威电)

波兰经济研究机构Instat近日公布的数据显示,今年以来,波兰风能和太阳能等可再生能源发电量屡创纪录。该机构的研究显示,可再生能源在波兰能源结构中的比重正逐步上升,已能满足波兰25%的能源需求。该机构认为,可再生能源发展对波兰实现能源结构多元化意义重大。

受全球能源价格上涨及欧洲通胀高企等因素影响,近期波兰能源价格屡创新高,这使得可再生能源发电更具吸引力。

波兰政府出台一系列政策,推动可再生能源发展。近日,波兰政府修改了2016年通过的风能设施建设限制,将波兰可建设涡轮风机土地面积占波兰国土面积的比例由此前的0.3%提高到7%。此外,作为欧洲主要粮食生产国之一,波兰拥有广阔的生物质能源发展前景,仅农业、食品行业每年的甲烷生产潜力就达70亿—80亿立方米。目前,波兰政府正在制定法案,以促进沼气和生物甲烷开发。根据波兰政府战略,沼气和甲烷将主要用于供暖,部分用于发电。

波兰的城市、企业和家庭也在积极参与可再生能源的生产与利用。不久前,波兰第一辆氢动力公交车在科宁市投入运营。这辆公交车加氢15分钟能够行驶450公里。作为传统能源城市,科宁市一度面临煤矿关闭和工人失业的危机,在欧盟的资金支持下,科宁市计划在矿区建设太阳能光伏发电厂和风力发电装置,打造波兰可再生能源中心。

在波兰,家庭可以申请安装太阳能电池板向主电网供电,并享受政府提供的补贴;家庭在从主电网购回电力时,还可享受电费抵减或折扣。据波兰气候与环境部公布的数据,目前,波兰已有超过70万人参与家庭可再生能源计划。

波兰气候与环境部部长安娜·莫斯科娃表示,发展可再生能源是波兰能源政策的重要支柱,对于波兰实现碳中和目标、保障国家能源安全意义重大。波兰政府未来将继续致力于实现能源结构多元化,推动风能、太阳能等多种清洁能源的发展。

波兰着力发展可再生能源

本报记者 于洋

(本报华沙电)

全球知识产权50人论坛将在北京举行

本报北京9月28日电(记者尚凯元)由国际商事争端预防与解决组织主办的全球知识产权50人论坛将于近期在北京举行。联合国教科文组织总干事、世界知识产权组织总干事等国际组织负责人将出席论坛,与该领域知名学者及商界人士一道,就国际知识产权领域的热点和难点问题,以及国际知识产权最新动向进行深入探讨和交流。论坛发起人之一、中国人民大学知识产权学院院长刘春田教授表示,本届论坛将致力于推动建立更加开放、包容和公平的国际知识产权新秩序,促进全球范围内知识产权领域争端的预防和解决。

本版责编:于景浩 刘刚 宋亦然

杭州萧山国际机场全景图

杭州萧山 加快建成现代化综合交通运输体系

9月28日,浙江省杭州市萧山区时代大道南延(绕城至中段)工程高架全线通车试运行,成为萧山区“22688”交通大会战中开工最晚、建设最快的快速路项目。至此,历时五年,投资1500亿元、建成里程285.47公里(高速公路11.5公里、地铁85.82公里、快速路75.49公里、主次干路112.66公里)的萧山“22688”交通大会战基本完工。

为提高效率、缩短工期,萧山区在建设过程中把重点局部位点进行工艺升级,用大节断现浇代替挂篮工艺,这样每个点位就可以在不增加建设预算的情况下节省出约2个月的工期。

2017年10月,萧山区顺应城市发展需求,积极响应长三角一体化国家战略,精心谋划,超前布局,作出

“22688”交通建设决策,吹响了“22688”交通大会战的号角。萧山区坚持适度超前、引领未来,系统集成、重点突破,全力推进大枢纽、大通道、大网络、大节点等战略工程,高水平建设现代化综合交通体系,着力打造一批在全省乃至全国领先的交通建设标志性成果,为加快建设高水平交通强省、奋力推进“两个先行”作出萧山贡献。

大会战启动以来,面临工期紧、任务重等诸多挑战,萧山区创新了“党建+”管理机制,各项目标段都成立了临时党支部。在党建引领下,风情快速路项目一线克服重重困难,实现多项突破:百米桩基穿越葫芦溶洞,攻克地质难题;6米地铁隧道、1.48米地铁站附属结构施工间距,创造全区最近地铁施工距离;仅用8天完成跨铁路钢箱梁架设,跑出项目建设加速度。

五年来,杭州南站、杭州绕城高速西复线、地铁5号线、彩虹快速路、时代高架路等25个重大交通基础设施建设项目建成投入使用,金城路、市心路等萧山中心城区门户道路完成整治提升。萧山以枢纽、轨道、城市环线、快速路、主干路构成的综合立体交通网络基本成形,与杭州主城区“一体化半小时交通圈”实现无缝对接。

如今,萧山的出行环境有了巨大的变化:交通设施大幅增量提质,交通出行选择更加方便,出行耗时明显减少,通行环境日益舒适。萧山国际机场三期项目完成,T4航站楼开始试运行;铁路杭州南站改扩建完成、到发客流突破2000余万人次;全区快速路通车总里程达110.15公里,轨道线路运营里程达103.93公里,通行里程实现“双过百”;国省干道连接市、瓶颈、断头路纷纷打通……今年年初,浙江省交通运输厅发布首期交通共富指数,萧山以91.9分位列全省区(县、市)第一。

横四路前身是一条狭窄的小道,如今,该路段已实现拓宽提升,往北、往东、往西三个方向进行车道分流,缓解了学校附近早晚高峰时段的交通压力。从萧山区瓜沥镇到滨江区,随着彩虹快速路的通车,行车时间可节省近半个小时。从实地测试看,从彩虹快速路的萧山东入口出发,仅需9分钟就能到达滨江区西兴路。杭金衢高速、沪杭甬高速、机场高速、地铁1号线、地铁5号线、地铁7号线、机场轨道快线、杭绍城际线和通城高架路已实现与杭州萧山国际机场、杭州南站的无缝衔接和“零换乘”,杭嘉绍地区交通出行已实现“空铁地高快”联运。

打开现在的萧山地图,一条条建成的快速路交织呈现,随着快速路的陆续通车,萧山补齐了骨架路网,提升了城市能级,也拉大了杭州城市的整体框架。在萧山,连接“大动脉”为区域融合发展聚力,畅通“毛细血管”为乡村振兴赋能,“半个小时跨越一座城”已成为现实。

数据来源:中共杭州市萧山区委报道组

杭州南站改扩建完成,现已成为现代化综合交通枢纽

杭州萧山彩虹快速路与通城快速路互通枢纽

广告