

相关报道

辽宁出台发展新能源汽车方案

◆本报记者丁冬

辽宁省近日出台《加快发展新能源汽车的实施方案》(以下简称《实施方案》),明确到2020年,辽宁新能源汽车生产能力将达到30万辆,燃料电池汽车也将达到产业化要求。原则上,新建住宅配建停车场应100%建设充电设施或预留建设安装条件……

加强技术研发攻关

依托科研院所,建立以企业为主体的产学研用体系

辽宁无论是持续实施的“蓝天工程”中,还是去年实施的“打赢大气污染防治攻坚战”中,均着重强调绿色交通等。为此,辽宁在加大力度淘汰黄标车和老旧车辆的同时,大力推进新能源汽车的发展,这也是辽宁落实东北振兴“十三五”规划的重要任务之一。

《实施方案》提出,辽宁将培育和发展新能源汽车作为结构调整和产业升级的主攻方向,着力突破核心技术和关键零部件制约,特别是东北地区寒冷气候条件下应用的技术难题,让新能源汽车在全省尽快得到普及应用。

据辽宁省工信委相关负责人介绍,辽宁将以整车为龙头,培育并带动动力电池、驱动电机、电控系统、车联网系统等产业链产业加快发展并形成完备的产业配套体系。将依托华晨集团、曙光汽车集团、东软集团等重点企业,以及中科院沈阳自动化所、中科院大连化物所、东北大学、大连理工大学等一批科研院所和高等院校,建立以企业为主体的产学研用创新体系,建设面向行业的新能源汽车整车及关键零部件的研发、测试、信息服务等公共服务平台。

预计到2020年,辽宁新能源汽车生产能力将达到30万辆,燃料电池汽车也将达到产业化要求。辽宁还将提高在城市公交、出租、物流运输等公共领域新能源汽车的应用比例,到2020年,各市年度新增及更新的公交车中,新能源公交车比例逐年提高到30%以上,沈阳、大连等重点城市逐年提高到35%以上。

加快充电设施建设

新建住宅配建停车场应100%建设充电设施或预留建设安装条件

按照“适度超前、车桩相随、智能高效”的原则,辽宁将加大新能源汽车的充电设施建设,在城市公共服务领域、单位停车场、住宅小区、高速公路服务区等重点区域,加快建设充电设施。原则上,新建住宅配建停车场,应100%建设充电设施或预留建设安装条件;大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场,建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于10%。

此外,沈阳市在日前发布的《电动汽车充电基础设施建设总体方案(2016-2020年)》中,提出了具体实施细则:要求新建及改扩建住宅要100%配建或预留汽车充电桩,办公类建筑不低于20%,商业类建筑及社会停车场(库)不低于15%。其他类公共建筑(如医院、学校、文体设施等)不低于10%。

沈阳市还进一步明确,从即日起至2020年,沈阳市将优先在全市的商场、超市、宾馆、文体场馆等建筑物的停车场以及交通枢纽等公共停车场建设公共充电设施;在路边停车位和有停车条件的城市绿地配建充电设施;利用现有加油(气)站及高架桥下增加快速充电功能,在现有具备条件的加油(气)站及高架桥下空间积极增加充电功能。到2020年,全市将建设充电站120座/充电桩7200个,可同时满足超过1万辆电动汽车的充电需求。

车主充电焦虑何解?

补贴充电设施建设运营,鼓励技术研发,发挥车企、车企主动性

◆本报记者丁冬

每说到电动车,人们普遍存在“充电焦虑”和“里程焦虑”等问题,更令许多电动车迷们持观望态势。配套设施建设一直是新能源汽车消费

者最为关心的问题。因缺少充电桩,消费者不敢买电动车;电动车市场小,充电设施不敢成规模建设,这就成为羁绊行业发展的怪圈。

电动车主的忧虑怎么解决?行业发展的怪圈能否打破?

“如果充次电像加次油那么快就更好了。”

在辽宁省沈阳市中部的华府天地停车场里有座新能源汽车快速充电桩,由8个充电桩组成,可同时为8辆车充电。充电均为自助式,可用在国家电网的电卡,也可用手机APP,且还可提醒用户最近的充电桩位置。

正在充电的车主孙先生是位倡导环保出行者,也是国内电动汽车的较早尝试者。他向记者介绍,前

些年,由于充电桩少,不仅不敢往沈阳市外跑,电量小于20%甚至都不敢轻易出门。如今,沈阳已建成11座充电站,分布在市内五区和三环。“我平时保持电量在50%时就充,平均3天充次电,每次8块钱左右,能跑约百公里”。

孙先生很热情且健谈:“我明年就退休,已在棋盘山附近买了带车库的联排别墅,可在车库安上充电

桩,就能充分利用谷值电价,大约充20块钱可跑近400公里。若安装快充充电桩,充满电量需1个半小时左右,充到80%电量只需约半小时”。

在与孙先生的交谈中,几位正在充电的电动车主也相继凑了过来。说到电动车的优缺点,大家一致肯定,绿色环保、零排放、无噪声、起停轻快,尤其是比加油省很多钱。问题是目前的充电站比加油站少得多,如果充次电能像加次油那样快就更好了。

再就是电动汽车的种类和样式太少,更谈不上个性化。一位身材魁梧的电动车主表示:“我一直盼有一款纯吉普车型的电动车”。

去年,中科院大连化学物理研究所传出佳讯,其开发的实用化锂硫电池技术可使电动车目前的续航里程提高1~2倍,经国家级鉴定及第三方检测报告显示,研究所开发出的大容量锂硫电池及电池组技术,是迄今世界上比能量最高的锂硫电池和电池组。

另据大连化物所相关人士介绍,锂硫电池是一种原料储量丰富、环境友好、成本低廉的高比能量二次电池,也是最接近实用化的下一代二次电池技术。尤其是其充足电后最高600公里的续航里程,可加快推进我国乃至世界电动汽车的普及进程。

楼:2015年,完成了北京小营公交站和北京通州路城电动出租车充电站建设……

日前,公司又接到一笔为北京某公司生产电动汽车快速充电与储能系统订单。这一储能系统会利用晚上7至10个小时的谷电时间给电池组充电蓄能,并在白天给电动车充电,实现了削峰填谷式的用电节能降耗。同时,这种智能设备还会分析采集电池的温度,采取相应措施保护好充电站设施核心部件电池组,并延长其使用寿命。

公司可以生产预装式充电站,并可整体运送和搬运。这个产品已入围工信部、国家发改委印发的《应急产业重点产品和服务指导目录(2015年)》,并得到国内应急领域专家的认可。

汽车产业产能过剩苗头显现

发改委将严控燃油车扩产能

本报综合报道 国家发改委司司长李勇日前透露,目前相关部门正在起草《关于完善汽车投资项目管理的意见》,内容包括禁止核准新建传统燃油汽车生产企业投资项目,严格控制现有汽车企业扩大传统燃油汽车产能,加强汽车产能监测、分析和预警。

同时,规范新能源汽车投资项目条件,大力推进动力电池等核心技术攻关和充电基础设施建设,引导企业和社会资本合理投资。按照谁审批谁监管、谁主管谁监管的原则,落实汽车投资项目监管责任,加强事中事后监管。

国家发改委年初时明确表示,2017年将进一步深入推进供给侧改革和“三去一降一补”,尤其是在去产能方面,除了煤矿之外,其他行业落后产能也将进入去产能名单。专家认为,汽车产业最有可能纳入新的去产能行列。

有专家指出,2016年前11个月,中国汽车产销达到近2500万辆,同比增长都超过14%。与

此同时,汽车产业已经存在超过600万辆的在建产能,产能过剩的苗头已经显现。

在实际操作中,汽车产业去产能的步伐已经开始。2016年上半年,包括双环、庆铃等在内的13家汽车企业被工信部撤销了乘用车生产资质。

这意味着汽车产业已经开启去产能进程,一些经营不善、不能满足市场需求的企业正在加速退市。督促落后产能退出,实现资源整合升级,成为汽车产业的一个常态。

面对产能过剩,不仅是在传统汽车领域给予高度警惕,在新能源汽车领域也已经被严格控制。目前,北汽新能源、长江汽车、前途汽车、奇瑞新能源、敏安汽车、万向集团等几家企业获得了纯电动乘用车生产资质。

据了解,目前共有超过200家企业在申请新能源汽车生产资质。业内人士认为,如此严格地控制新能源汽车准入门槛,也是防止产能过剩的一种考虑。

北京今年新能源指标本月或抢完

普通小客车788人抢1指标

本报讯 北京小客车指标调控管理办公室4月9日发布小客车指标申请情况称,今年新能源个人指标预计将在本期用尽。

小客车指标办发布信息称,截至2017年4月8日24时,累计收到个人示范应用新能源小客车配置指标申请和确认延期的共26362个,相比上期46432个减少近半;有2341家企事业单位申请示范应用新能源小客车配置指标3496个。

虽然个人新能源指标申请和确认延期人数相比上期的46432个减少2万余个,但截至上一期,今年5.1万个人新能源指标仅剩10672个。这就意味着,如果本期申请和确认的延期人数均通过审核,那么,今年新能源个人指标将用尽。同时,今年单位示范应用新能源小客车指标额度为3000个,上一期单位新能源车指标用

掉2601个,可供本期配置的单位新能源车指标仅剩399个。

不过在今年后期摇号过程中,市民想获得新能源车指标也并非全无机会。据了解,后续中签过期、未使用的新能源车指标将重新回到摇号池,届时申请人依然可“捡漏”。

普通小客车指标方面,截至4月8日24时,小客车配置指标累计收到个人普通小客车配置指标申请和确认延期的共2864926个;有38794家企事业单位申请普通小客车配置指标64352个。数据显示,个人指标申请比上期的2812842个又增加了52084个。而上期的基准中签率约为0.127%,相当于788人抢1个指标,为此,预计本期中签几率还将下滑,中签难度再创新高。

刘冕

河北完成新能源车推广任务

2016年推广新能源汽车57790辆标准车

本报记者周迎久 张铭贤 石家庄报道 记者近日从河北省工信厅获悉,2016年河北计划推广使用3.5万辆新能源标准车,实际全年全省共推广了57790辆标准车,完成了任务的165.1%。同时,建设充电站441座、充电桩14074个。

据了解,河北优先在公共服务领域尤其是城市公交系统推广应用新能源汽车,配套建设充电设施,新能源汽车的应用对治理城市汽车尾气污染起到了积极作用。

今年河北将进一步扩大推

广范围,将机关公务车、机要通信车、执法执勤巡逻车、环卫车、邮政车、校车、城乡公交车(含农村客运车)、城市物流配送车、出租车9类新能源汽车纳入公共领域范围,在推广期内省级财政按照国家标准1:1比例对购车用户予以补贴。河北省要求各推广城市在产业发展初期要投入必要引导资金,积极引导建设充电设施,同时,要发挥政府采购的导向作用,逐步扩大公共机构采购新能源汽车的规模。

图解车企平均油耗

1.2016年企业平均油耗6.56升

近日工信部按照《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》和《关于加强乘用车企业平均燃料消耗量管理的通知》的要求,将企业递交的2016年企业平均燃料消耗量执行情况年度报告公示。

从数据可以看出,数量指标和比例指标均完成较好。相对于2016年的6.7升目标,2016年的6.56升的表现大幅优于指标。

乘用车	产量	总目标	总实际	完成率	平均油耗
国产	23571389	163157353	153349123	94%	6.51
进口	904989	7515262	7139513	95%	7.89
总计	24476378	1706726163	160488636	94%	6.56

2.自主品牌油耗指标较突出

数据显示,自主品牌的民营企业的产量是352万台,平均油耗是6.07升,是目标值的86%。而自主国企的油耗是6.28升,达到目标值的91%。合资企业中的日韩系和欧美系都是油耗基本达标水平,没有太大的余量,需要有效的提升。

而进口车的油耗表现较分化,表现较好的是德系车,日系车欧系车的油耗表现偏高。

产地	车系/进口国家	产量	油耗完成率	平均油耗
国产	美	4564437	99%	6.86
	德	4549546	94%	6.54
	自主-国有	4469657	91%	6.28
	日	3808582	96%	6.51
	自主-民营	3529962	86%	6.07
进口	韩	1791533	99%	6.70
	欧	857670	101%	6.99
	国产汇总	23571389	94%	6.51
	德	515006	91%	7.58
	日	198537	101%	7.86
进口汇总	美	93750	96%	8.28
	欧	92044	102%	9.29
	韩	5652	100%	8.28
总计	24476378	94%	6.56	

3.自主国企、民企表现较好

自主的国企总体油耗6.28升,远低于指标,而奇瑞、北汽、江淮、上汽等有新能源车的企业表现尤为突出。以SUV为主的长丰猎豹和东风裕隆的油耗压力较大。自主民营车企的油耗表现更为突出,达到6.07升的超低油耗。长城的油耗稍高,而比亚迪和吉利的油耗表现较好。力帆、汉腾、海马等车企的油耗稍高。

车企	企业	产量	油耗完成率	平均油耗
自主国有	奇瑞汽车	431384	79%	5.15
	北汽乘用车	365228	61%	4.08
	江淮汽车	328523	81%	5.51
	上海汽车	312962	71%	4.93
自主民营	长丰猎豹	87189	116%	8.95
	长城汽车	977176	104%	7.64
	比亚迪	422463	43%	3.13
	吉利汽车	865805	78%	5.22
自主民营	重庆力帆	52586	106%	7.45
	海马汽车	152751	102%	6.92