

作为新能源汽车发展的先行者,深圳无论在新能源汽车的推广还是产业发展上都实现了快速增长,但同时也面临若干困扰和挑战

深圳:“新能源汽车城市”的探索之路

□本报记者 刘友婷

9月22日,深圳迎来第十个“无车日”。深圳市交通运输委员会当天在民乐地铁公交接驳站,举行了2016年纯电动公交投放暨多元服务提升活动。记者了解到,今年深圳三家特许经营公交企业将推广应用10352辆纯电动公交车,至年底实现深圳公交纯电动化。

深圳市作为首批新能源汽车应用示范城市,一直以来都大力支持新能源汽车的推广应用。根据《关于深圳市2015年国民经济和社会发展计划执行情况与2016年计划(草案)的报告》显示,2015年深圳新能源汽车推广力度加大,全年新建1.5万个以上充电桩,是此前总量的5倍;累计推广应用新能源汽车达3.8万辆。而根据深圳市统计局数据显示,2016年上半年新能源汽车发展迅猛,上半年共生产31038辆,增长358.8%。

当下,“新能源汽车城市”的标签在深圳已经愈发浓厚。

政策推动下的飞速发展

深圳新能源汽车能够实现飞速发展,这与政府出台的一系列鼓励性政策密切相关。可以说,深圳新能源汽车是在政策与市场双推动下实现了跨越式发展。

记者从深圳市发展和改革委员会了解到,今年9月5日,深圳市财政委员会、深圳市发展和改革委员会联合印发了《深圳市2016年新能源汽车推广应用财政支持政策》(以下简称“《财政支持政策》”)。《财政支持政策》主要对深圳辖区范围内的车辆购置、使用、充电设施建设及动力电池回收给予补助,补助方式包括购置补贴、一次性充电补贴、充电设施建设补贴和动力电池回收。

在此之前,为规范新能源汽车扶持资金申报工作,2015年11月24日,深圳市发展和改革委员会印发《深圳市新能源汽车企业备案管理办法》。为规范新能源汽车充电设施投资、建设、运营活动,2015年8月19日,深圳市发展和改革委员会印发《深圳市新能源汽车充电设施运营商备案管理办法》和《深圳市新能源汽车充电设施运营商备案管理实施细则》……

“为了营造更好的新能源汽车使用环境,深圳政府从2010年开始先后出台了30多项

地方性标准。”7月16日,在2016中国新能源汽车高峰论坛上,深圳市新能源汽车推广领导小组主任陆橡桢分享了深圳多年来新能源汽车发展的经验和未来规划。

据陆橡桢透露,截至今年6月30日,深圳已经推广新能源汽车约5万辆。其中新能源公交车6634辆,纯电动出租车4265辆,纯电动通行包车1115辆,纯电动车物流9067辆,新能源租赁车7893辆,电动私家车20574辆。

谈及私家车领域,陆橡桢表示,“我们希望,到2020年,深圳的新能源私家车数量能达到汽车保有量的3%~5%。”

据了解,在政策制定方面,无论是在补贴力度上,还是积分制的实行,或者环保奖励等鼓励政策的推广上,深圳政府对新能源汽车都给予了充分的支持。

以公共服务领域作为突破口

纯电动大巴可谓是深圳当前一道亮丽风景线。

记者从深圳市交通运输委员会了解到,目前,深圳巴士集团已率先投放纯电动大巴达2846台。巴士集团相关负责人表示,预计年底巴士集团投放纯电动公交车辆总量将达到5674辆,同时在全市建设1800座纯电动公交车充电站。据深圳市交通运输委员会介绍,今年深圳三家特许经营公交企业将推广应用10352辆纯电动公交车,至年底实现深圳公交纯电动化。

“巴士集团从2009年起推广新能源汽车,是国内最早推广新能源汽车的公交企业,也是目前国内拥有新能源车辆最多的公交企业。”据深圳巴士集团负责人介绍,该公司积累了丰富的经验,成立了全球首家纯电动出租车公司,与第三方充电服务商合作构建全国最大的充电服务网络,新能源车辆使用效率从60%提高到93%。

陆橡桢表示,深圳公交车交通系统是新能源汽车重要的推广领域。目前深圳纯电动公交车有6000多辆,还有2000多辆是插电式混合装置,政府规划要在2017年底之前实现所有公交车的纯电动化,最终以公共服务领域为突破口向全社会不断延伸。

据统计,目前深圳共有公交线路948条,运力约1.5万辆,常规公交日均客运量达到533万人次。深圳自2009年以来,大力推广



新能源公交车,截至目前,全市公共交通领域已累计投入纯电动公交车4887辆。另有数据显示,与传统柴油大巴相比,纯电动大巴能耗节约近70.1%。全市已投放的纯电动大巴可减少二氧化碳排放约5.7万吨/年。

用户痛点仍在于充电

深圳市新能源汽车示范推广和产业发展在取得一定成绩的同时,也面临着充电设施建设滞后、配套政策不完善等突出问题。

“电动车有助于环保,也比较经济实惠,因为充电费比燃油费便宜很多,但是目前还没考虑换成电动车。”陈先生是一名滴滴快车司机,他告诉记者,暂时没考虑置换电动车的原因主要是充电短板问题。“电动车电池续航能力不一定能满足司机需求,开几十公里就充电的话实在不方便。”

记者了解到,当下,不少司机都有与陈先生一样的顾虑,电池使用时长不够,充电不够便利且充电用时长。因此,对于新能源汽车,充电问题仍是用户的一个痛点。

“当前面临的电动汽车充电难题一是充

充电桩少,要想普及电动汽车需要建大量的充电桩;二是充电时间长,突破快充电的技术瓶颈还需一定时间。”一名电动车用户说道。

公共交通方面,场站用地紧张、充电桩建设成本和人工成本也都在制约着新能源公交车的推广。2016年,随着深圳公交行业吹响公交全面电动化的集结号,如何突破瓶颈寻求跨越式发展,成为了整个行业思考的重要命题。而配套场站的面积过大、充电桩建设成本不菲、充电人工成本高昂、谷期充电利用率较低都是充电场站面临的主要问题。

值得注意的是,充电桩作为发展新能源汽车的重要基础设施,当下的建设推进工作正呈现出积极的迹象。记者了解到,深圳巴士集团已经发明了网式快捷充电模式,建立了全国首个定制充电场站。常见的传统充电站建设布局统一,每个充电桩一次只能给一辆大巴充电。每次充电完后,需要将大巴开走,才能为下一辆车充电。传统场站除了充电大巴的车位外,还得考虑车辆轮换时的转弯半径,相当于浪费了很多空间。

深圳巴士集团技术人员通过反复实验、琢磨,设计了多组一机多充的网式布局,充分满足场站所有营运车辆的分营时段、平谷峰电价的充电需求,既提高了充电设施的使用效率,缩短了充电等待时间,还节约了用地成本和人工成本,得到了业内的高度认可。

业内人士预计,未来网式快捷充电模式全面推广后,深圳公交场站的充电桩数量和场地将至少节省一半。

据了解,为了鼓励社会资本积极参与充电设施,深圳还出台了新的充电服务标准,从2013年的不低于每千瓦时0.45元提升到了1元。此外,相关城市改造规定要求在新的防护建设过程中,城市改造每3万平方米必须留有700平方米以上充电设施用地,老旧区则按照不低于10%的比例加桩。

值得一提的是,随着当前新能源汽车政策补贴的逐渐滑坡,一些地方的新能源汽车市场开始遭遇寒流,未来新能源汽车市场竞争必将回归市场,这对于开创了“政府主导+市场化手段”模式的深圳来说,如何应对后补贴时代的市场变化将是一个挑战。

产品的应用模式等方面产生深刻变革。

中国机械工业联合会会长王瑞祥表示,发展车联网和智能网联汽车要通过车联网、车技网、车载移动互联网这三网融合形成智能系统,进而来搭载先进的硬件装置和软件系统,从而来实现车与人、车与车、车与路、车与服务平台等智能信息交互共享,达到更安全、更舒适和更高效的行驶能力。

王侠表示,汽车的智能化和网联化不能单靠一两项技术的突破,而是要靠一个技术集群的集体支撑,汽车技术的演进是一个长期而艰辛的过程,车联网不是简单地把手机与汽车互联放大。

他认为,一方面,车联网是一个汽车生态,政府要有及时的规划和政策引导以及基础设施方面的投入,企业要让自己的发展计划与国家层面的大规划步调一致。另一方面,车联网又是由整车制造商、产品供应商、内容提供商、软件供应商、服务提供商、网络运营商等不同角色组成的产业链,尤其是主机厂与网络运营商之间必须进行有效的业务整合,打破壁垒,互相开放信息系统,进行深层合作,否则难以建立起一个健康的车联网生态。

小型车引领汽车行业质量水平的提升

本报讯(记者王群)国际市场咨询公司J.D. Power近日发布了2016年中国新车质量研究(IQS)报告。研究结果显示,小型车和微客细分市场质量水平的提升带动了整个行业新车质量的进步。

据了解,该研究主要衡量新车车主购车后2~6个月内经历的问题,并将其质量问题明确划分为两大类:设计缺陷和故障/无法操作。新车质量的综合得分以每百辆车的问题数(PP100)来衡量,问题数越低表明质量越高。

研究表明,整个汽车行业的质量问题数从去年的105个PP100降低到今年的102个PP100,提升的主要原因是由于小型车质量的提升。小型车细分市场新车质量问题数是99个PP100,降低了12个PP100。

J.D. Power中国汽车产品和质量总经理蔡明表示,过去小型车特别是价位低的小型车质量较差。但是今年,小型车和低价位的汽车质量显著提升,小型车引领了行业质量水平的提升。

研究还发现,相比国际汽车品牌,2016年自主品牌质量差距继续缩小,问题差距的最大数落在了发动机/变速箱系统。“汽车异味”则连续第二年成为消费者反映最高的问题,而胎噪过大、耗油量过大、风噪过大和空调开启后发动机没力成为今年消费者反映较多的几大问题。此外,在主流车品牌IQS排名中,MINI名列新车质量榜首。北京现代和一汽马自达分别名列第二和第三位。广汽传祺排名第5,相比2015年度提升3位,连续四年荣膺中国品牌榜首。

2016年中国新车质量研究(IQS)是基于2015年9月至2016年5月期间购买新车的21706位车主的反馈。研究报告一共涵盖了71个品牌的259个车型的乘用车。数据收集工作于2016年3月至7月在中国各地62个主要城市进行。

欧美古典汽车齐聚柏林



第二届“柏林古典汽车世界”展会于10月6日至9日在德国首都柏林召开。近千辆产自19世纪末至20世纪80年代的老爷车和经典车型齐聚一堂,尽显德国“汽车之国”的本色,也吸引了众多汽车爱好者前来观看。

天津建成143座充电桩 实现市域全覆盖

据新华社电(记者毛振华)电动汽车不断普及对城市公共充电设施布局的要求越来越高。记者日前从国网天津市电力公司获悉,截至目前,全市已建成各类充电桩143座,充电桩1203台,基本实现市域全覆盖,电动汽车应用便利性提升。

近期,天津市加快建设覆盖全市的充电服务站点,构建布局相对合理的充电服务体系,目前已在京沪、津蓟高速服务区、梅江会展中心、南开医院等地区,特别是营口道、紫金山路等主干道路周边建设投运多个充电桩群。

国庆假期期间,天津市电力公司连同天津市委等部门组织了“互联网+”电动汽车充电服务自驾游体验活动,数十辆纯电动汽车组成6路巡游车队,当天累计行程达541.9公里。在旅途中,车友们通过“e充电”手机APP便可查询沿途充电站点。

目前,天津根据不同乘用车的车型特点以及不同充电需求建设的充电站采取直流快充为主、交流慢充为辅的方式,适用于符合国家规定的电动汽车进行充电。

一般来说,直流充电桩需要30分钟能充电80%,超过80%后为保护电池安全,充电电流逐渐变小,充到100%的时间略微延长;交流慢充一次充满需要6~8小时。

预计到2020年,天津市电力公司 will建成充电站点1380处,公共充电桩2万余台,进一步完善充电服务网络,为市民提供更加便利的充电服务。

德参议院提议 2030年起禁止新燃油车上路

据新华社电(记者张毅荣)据媒体报道,德国联邦参议院日前通过一项决议,提议从2030年起,禁止以汽油和柴油为动力的新汽车在欧盟范围内上路,以减少二氧化碳排放量。决议响应和支持了欧盟委员会此前一项关于到2050年实现城市交通零排放的计划,称各方需要为欧盟公民的健康福祉不受损害而努力。

决议呼吁欧盟委员会评估各成员国当前税收政策对促进实现交通零排放是否有效,以期最迟从2030年起,在全欧盟范围内仅对新的零排放汽车实行准入。

对此,媒体分析称,决议中所指的“零排放汽车”即是指电动汽车,而“评估当前税收政策”意在结束当前柴油汽车在很多欧盟成员国内享受的税收优惠,即有可能通过增加对柴油车收税来减少使用。

不过,德国最大汽车协会——全德汽车俱乐部认为,只要能高效与环保,内燃机车在2030年后的德国交通与经济中仍将扮演重要角色,并称“单方面从国家层面对特定技术发出禁令不是一个现实的选择”。

车联网作为实现智能网联汽车的重要技术和服务平台,正为车企打开新的增长通道,但不少挑战和困惑也逐渐浮出水面

“车联网不是简单地把手机与汽车互联放大”

□本报记者 王群

近年来,以互联网为代表的新兴技术持续拓展着各个产业发展的新领域,也在不断催生着人类生活的新变化。以汽车行业为例,汽车产业的电动化、智能化和网联化正在成为全产业链创新求变、转型升级的主战场,一些新鲜的应用也逐步出现在人们的日常生活场景之中。

在近日举行的2016上海(浦东)车联网峰会暨中国汽车互联网+创新大典上,中国国际贸易促进委员会汽车行业分会副会长王侠

表示,汽车的智能化和网联化是行业的大势所趋和不可阻挡的方向。尤其是在汽车市场的低增长成为常态之后,车企对于销量的追求空间越来越有限,而以智能汽车和车联网为主要特征的智能交通系统,能够让车企改变单纯追求销量的传统发展模式,转而真正追求为消费者和社会提供完善的交通出行解决方案和更多服务价值,为车企打开了销量之外新的增长通道。

上汽通用有限公司副总经理施弘结合企业在车联网方面的探索经历表示,新能源汽车和智能网联汽车将成为中国汽车产业未来发

展的两大战略机遇。车联网作为实现智能网联汽车的重要技术和服务平台,已成为汽车行业的发

展热点,正在助推中国汽车产业的转型升级,从而进一步开拓智能交通产业的巨大价值。据了解,上汽通用在2014年率先发布了车联网战略,提出到2020年力争100%产品实现互

联网,并致力于打造以车载信息服务、移动娱乐和消费智能驾驶为核心的车联网服务,初步

建立和谐的人、车、社会互联生态圈。

然而,看似繁荣的背后,不少挑战和困惑也逐渐浮出水面。

“现在不少基础薄弱的车企,在车载智能

北京三环路全程公交专用道启用



10月10日起,京藏高速、京港澳高速北京段以及北京三环路全程公交专用道启用,至此,北京市公交专用道达到约839公里,“一环、八放射”的地面公交快速通勤系统走廊网络基本形成。

数读车市

15163

北京明年新能源指标预订“万人排队”

根据北京小客车指标办的通报,截至2016年10月8日24点,小客车指标办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11864个;有1773家企业单位申请示范应用新能源小客车配置指标2408个。由于今年的个人新能源指标申请已经用尽,加上上一期没有排上新能源指标的3299人,明年15163个新能源指标已经被预定。这意味着过万人要等到明年才能排上新能源指标。

按照小客车指标办发布的《关于示范应用新能源小客车配置指标轮候配置有关规则的通告》,凡通过资格审核的申请人,按申请时间先后顺序直接配置指标。

44.9%

上海新能源汽车工业总产值同比大幅增长

根据上海市统计局发布的数据,2016年1月~8月,上海市汽车制造业工业总产值为3530.48亿元,同比增长4.9%。其中,新能源汽车工业总产值为76.49亿元,同比增长44.9%。

分析认为,综合考虑增长速度,以及第四季度政策等相关因素,预计2016年全年,上海市新能源汽车工业总产值突破100亿元规模可以实现。

此前出台的《上海市制造业转型升级“十三五”规划》曾对新能源与智能网联汽车的发展提出多项明确的目标。其中,到2020年,努力建设成为国家新能源汽车示范区和智能网联汽车领航者,预期实现产值500亿元。

1.14亿元

力帆乘用车2016年补助资金预拨资格被取消

近日,力帆股份发布公告称,其子公司重庆力帆乘用车有限公司于近日收到财政部下发的《财政部关于重庆力帆乘用车有限公司新能源汽车推广应用补助资金专项检查的处理决定》。资料显示,扣除车辆重复统计因素,力帆乘用车共有2395辆不符合申报条件,涉及中央财政补助资金1.14亿元。财政部决定对上述车辆不予补助,并取消力帆乘用车2016年中央财政补助资金预拨资格。

(王群根据媒体报道编辑整理)