

共享汽车频频“受伤”



近日,有报道称,在西安,和共享单车一样,一些共享汽车在使用中也频频“受伤”。据共享汽车相关工作人员介绍,3月29日首批200辆新能源共享汽车在西安正式投入使用,目前已经增加到了600-800辆车。对于车辆受损的情况,工作人员表示有磕磕碰碰是正常的,但也提醒市民在使用过程中多加注意。

视觉中国 供图

我国企业自主研发汽车“6速自动变速器”批量下线

据新华社电 (记者闫睿 强勇)具有完全自主知识产权集成的“6速自动变速器”,近日在黑龙江省哈尔滨市批量下线。由哈尔滨东安汽车发动机制造有限公司历时6年完成的这一项目,掌握了相关研发核心技术,已获得国家级发明专利16项。

此前,国内自主品牌汽车6速自动变速器市场,长期被德国、日本等外资企业占据,进口渠道窄,采购成本高。自2011年起,东安汽发在原有4挡自动变速器基础上研发6挡自动变速器。经不懈努力,掌握了自动变速器设计、试验、控制逻辑、制造及质量控制等核心技术。

据介绍,此款变速器采用紧凑结构设计,其功率密度达国际领先水平,可应用于轿车及SUV车型,覆盖1.2吨至2.6吨车重范围,覆盖300牛·米以下发动机,满足前驱、四驱搭载,多种驾驶模式可选,可实现起停功能,产品可靠性指标达30万公里。

围绕此款变速器设计,东安汽发瞄准国际先进水平,使用超长行程变矩器、低拖曳摩擦等技术,进行离合器系统、传动系统优化,有效提高了传动效率。采用电子控制失效保护模式,简化液压系统。使用先进怠速空挡控制逻辑,降低油耗,减小振动。

东安汽发“6速自动变速器”的研发,经过了20余台次总计12000小时的驱动系耐久考核、100多次台整车道路试验,完成近20次大负载山路试验,道路试验行驶里程近100万公里,可耐零下30摄氏度至零上40摄氏度区间温度。

哈尔滨东安汽车发动机制造有限公司是一家动力总成研发、制造企业,其发动机和变速器产品为国内外十余家车企配套。目前,公司已与众泰、海马等汽车制造企业签订“6速自动变速器”合作协议,今年预计生产3万台,2018年市场需求有望达20万台,改变国内自主品牌“6速自动变速器”长期依赖进口的局面。

数读车市

595辆 沃尔沃因安全隐患召回部分XC90

日前,沃尔沃汽车销售(上海)有限公司向国家质检总局备案了召回计划,将自2017年7月3日起,召回2016年9月23日至2016年11月8日期间生产的部分进口2017年款xc90系列汽车,据该公司统计,中国大陆地区共涉及595辆。

资料显示,本次召回范围内部分车辆由于供应商制造原因,第三排右侧座椅安全带预紧器在生产中存在错误的生产参数,造成用于固定微型气体发生器的套管弯曲不当。如果车辆发生碰撞且安全带预紧器被触发,预紧器中的微型气体发生器可能分离并进入乘客舱,增加了乘员受到伤害的风险;同时,预紧器中的微型气体发生器分离会降低预紧式安全带对乘员的保护效果,存在安全隐患。

沃尔沃汽车销售(上海)有限公司将为召回范围内的车辆免费更换第三排右侧座椅安全带,以消除缺陷。

49.9% 吉利将收购马来西亚汽车品牌宝腾股权

吉利控股集团24日与马来西亚DRB-HICOM集团签署具有约束力的关键条款协议,拟收购旗下宝腾汽车49.9%的股权。

双方达成的协议还包括宝腾出售旗下豪华跑车品牌路特斯51%的股权给吉利,这也意味着吉利将获得这家英国著名跑车制造商的控股权。

吉利控股集团常务副总裁、首席财务官李东辉表示,宝腾作为马来西亚著名的民族品牌,已建立非常好的生态和研发设施,但是由于马来西亚市场较小,再加上国外众多品牌新技术的竞争,使得宝腾遭遇困难。

李东辉表示,吉利将最大可能地保留原有管理层和现有的超过1万名员工,如果交易达成,初步目标是在8到10年后将宝腾在马来西亚和东盟的销量提高到每年50万辆。

85% 内蒙古今年将完成黄标车淘汰任务

据报道,内蒙古计划在今年底完成全部黄标车淘汰任务,以此强化移动源污染减排,同时,内蒙古预计到2020年机动车环保定期检验参检率达85%,新能源汽车数量占全区新增及更新汽车总量的比例不低于3%。

“黄标车”是高污染排放车辆的别称,是未达到“国I排放标准”的汽油车,或未达到“国III排放标准”的柴油车,因其贴的是黄色环保标志而被称为“黄标车”。淘汰黄标车、老旧车是我国各城市改善大气质量的有效措施之一。

据介绍,内蒙古将采取资金补助、强制报废、划定禁行和限行区域等措施,对黄标车和老旧车辆淘汰项目予以财政补贴,对非营运类高污染车辆鼓励更新、限制使用,对营运类高污染车辆按期报废、强化监管。

(王群根据媒体公开报道编辑整理)

当前我国已成为全球最大的动力电池生产国,但随着新能源汽车产销情况的波动,一些动力电池中小企业已处于停产或半停产状态

动力电池市场结构性产能过剩显现

本报记者 王群

近两年来,伴随着我国新能源汽车产销呈现爆发式增长,与之相关的上下游产业均得到有效带动,其中一个具体表现便是,新能源汽车销量的激增强力带动了动力电池产业的快速发展,同时也刺激了作为动力电池关键原材料——锂资源的市场需求。

据中国汽车工业协会提供的数据显示,今年1月~5月,新能源汽车产销14.7万辆和13.6万辆,同比增长11.7%和7.8%。其中纯电动汽车产销12.2万辆和11.1万辆,同比增长22.8%和20.7%;插电式混合动力汽车产销2.5万辆和2.4万辆,同比下降22%和27.8%。

另外,随着国内新能源汽车产业政策的变革以及市场形态的快速变化,动力电池行业产能过剩的局面也已开始显现。如何发展锂电产业,培育具有世界竞争力的锂资源、材料和动力电池企业,以推动电动汽车产业持续、健康发展可谓行业接下来要考虑的重点。

仍难满足新能源汽车普及需求

2016年底,我国动力电池单体能量密度已经达到220瓦时/公斤,价格低至1.5元/瓦时,与2002年相比,能量密度提高1.7倍,价格下降60%,已经建成珠三角、长三角、京津冀、中原四大电池产业的集



图为某装配车间,员工正在组装锂电池电芯部件。

东方IC 供图

聚区,成为全球最大的动力电池生产国,不少电池企业装备国产化水平超过70%,有的达到90%以上——在近日由青海省人民政府、工业和信息化部、科学技术部、中国电动汽车百人会共同主办的“锂产业国际高峰论坛”上,工信部装备工业司副司长瞿国春用这样一份数据阐释了当前我国动力电池行业的产业化水平。

与之相关的充电基础设施建设亦在稳步推进。数据显示,截至今年4月底,全国累计建成公共充电桩17.1万个,较去年同期增长1.2倍,北京、上海、深圳等城市建成规模化充电服务网络。

成绩显著的背后也必须看到动力电池行业存在的不足之处。

瞿国春表示,动力电池是电动汽车的心脏,经过多年的发展,我国动力电池产业已取得长足发展进步,但仍难以满足新能源汽车推广普及需求,尤其在基础关键材料,系统集成技术、制造装备和工艺等方面还存在欠缺。

今年2月,工信部、发改委、科技部、财政部曾联合印发《促进动力电池产业发展行动方案》,鼓励动力电池龙头企业协同上下游优势资源,集中力量突破材料、零部件电池单体系统关键技术,推动流电池、金属电池、固态电池等新体系电池研发工程化开发,这无疑将加大力度完善协同创新体系,突破关键核心技术,加快形成具有国际竞争力的动力电池产业体系。

市场集中度进一步提高

相关数据显示,未来三年新能源汽车动力电池市场年平均增长率50%左右,市场前景广阔。另外,去年底,工信部等四部委发布《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,明确新能源汽车补贴将逐年退坡20%,直至2020年底彻底停补。受此影响,新能源汽车产销情况一度出现波动,锂电池市场前期迅猛增长的市场效应也开始显现,产能过剩局面日益凸显。

中国汽车技术研究中心副主任吴志新认为,目前,电池产业总体的产能可能已经超越了现在汽车市场的需求,但是真正好的电池企业的产品仍然是供不应求。所谓的产能过剩是结构性的过剩,或者是某个时段的过剩。“目前产能相对快速发展对新能源汽车产业来说是阶段性过剩,而在未来可能会显得不够,所以要用辩证的态度来看待所谓的产能过剩问题。”

“截至2016年11月底,我们对国内一些主要的动力电池企业的产能做了初步的统计,大概50家企业整个的产能超过了1千亿瓦时。另外,2016年可能是受政策变化和行业目录管理的一些影响,整个行业出现结构性产能过剩。一些中小企业处于停产或者半停产的状态。”中国化学与物理电源行业协会秘书长刘彦龙表示,整体来看,动力电池行业的一个特点是产能结构性过剩,市场集中度进一步提高。

数据显示,2015年,锂电池市场前5强企业市场占比56.3%,2016年这一比例提升到了64.5%。他认为,未来行业要依靠科技创新,加快产业结构的调整,尤其要高度重视动力电池的梯次利用和回收利用,因为随着新能源汽车的快速发展,动力电池的推移会形成规模,动力电池推移之后要考虑它的梯次利用和回收再利用,同时要了解推移电池的品质和安全性,企业要建立大数据系统平台,将质量和安全放在首位,加强过程控制和优化。

链 接

据新华社电 (记者张建)科技部部长万钢日前表示,氢具有来源广泛、大规模稳定储存、持续供应、远距离运输、快速补充等特点,在未来车用能源中,氢燃料与电力将并存互补,共同支撑新能源汽车产业发展。

他说,氢能燃料电池目前在寿命、可靠性、使用性能上基本达到车辆使用要求,国外主要国家和地区高度重视氢能燃料电池汽车战略地位,给予持续支持。据介绍,我国已初步掌握了燃料电池关键材

审计署公布18省节能环保重点专项资金审计结果 部分车企瞄准补贴政策设计生产车辆

本报讯 (记者车辉)近日,审计署发布2017年第9号公告,对2015年和2016年中央财政转移支付给18个省、自治区、直辖市(以下统称省)的节能环保重点专项资金管理使用情况进行了审计,并公布了18个节能环保重点专项资金审计结果。审计结果显示,新能源汽车推广和充电设施建设在取得稳步增长的同时,也存在一些专项资金申请管理方面的问题。审计抽查13家汽车生产企业6801辆享受财政补贴的新能源汽车发现,有3511辆电动客车的补贴额超过单车售价的70%,补贴标准偏高。部分汽车生产企业瞄准补贴政策设计生产车辆,有些企业甚至通过关联交易或弄虚作假方式获取补贴16.72亿元。

公告显示,在被审计的18个省中,有15个省出台了新能源汽车推广应用和充电设施建设运营相关

管理规定。2015年和2016年,在中央下达243.91亿元节能与新能源汽车推广应用补助和充电基础设施建设运营奖补资金的基础上,有8个省安排了省级配套资金35.46亿元;新能源汽车的社会认可度稳步提升,18个省推广新能源汽车和建设充电桩的总量比这些省的计划总量超出了20%以上。

公告同时指出,节能环保专项资金在申请管理使用方面存在若干问题,截至2017年2月底,有13.36亿元节能环保专项资金结存在相关地方财政部门超过1年,有9.5亿元结存在项目主管部门及实施单位超过1年。

补贴标准过高,致使企业单靠补贴就可以获取高额利润,更不乏铤而走险者。如今,国家相关管理部门已经意识到问题的严重性。在最新的新能源汽车补贴政策中,不仅提高了补贴的技术门槛,而且对

补贴额度做了明确的限制。在补贴资金发放方式上,也注意先查后补,彻底堵住政策漏洞。

公告还指出,截至2017年2月底,审计抽查16家企业(其中10家为汽车租赁企业)购买的3.55万辆新能源汽车中,有0.22万辆闲置未用一年以上,有1.72万辆年行驶里程不足3000公里。

对于发现的问题,审计署已依法出具审计报告,提出处理意见,相关地方政府及企业积极采取措施进行整改。下一步,审计署将继续跟踪检查整改情况,具体整改结果由有关地方自行向社会公告。

自“骗补”丑闻发生之后,财政部、工信部、科技部等国家部委已先后采取一系列措施严查严办,而审计署的持续跟踪调查,有望使问题更快得到解决,促使新能源汽车的发展回到健康轨道。

智能网联车如何走通“中国道路”?

——上海借三个“全球领先”探索三大突破

新华社记者 俞铮 薛颖 李荣

6月举行的国际电动汽车示范城市及产业发展论坛传出中国新能源车的三个“全球领先”:上海成为全球新能源车保有量最大的城市、全球新能源车分时租赁规模最大的城市、上海嘉定建成全球领先的国家智能网联汽车测试区域。

凭三个“全球领先”,上海正探索三大机制突破:巨大保有量背后凭借大数据实现城市精细化管理,分时租赁引领“分享生活”,智能网联汽车有序融入现代化汽车社会。

让新能源车从“原点”驶入大数据平台

在国际电动汽车示范城市中,上海是中国唯一的示范城市,电动汽车已经超过12万辆。大数据是未来城市精细化管理的一大核心因素和基础性资源。新能源车应该在“原点”第一时间“驶入”大数据平台。

上海在新能源车“导入期”的“原点”上,就前瞻性地建立了上海新能源汽车数据采集与分析展示系统,其网络规模、数据量、接入企业数、车型数、行驶总里程数,都已达到全球第一。

上海新能源汽车数据采集与分析展示系统大屏

幕上的热力图,呈现着分时租赁电动汽车在崇明区、奉贤区、同济大学嘉定校区、奉贤家具市场等网点,租车率的变化。

负责该系统运维的上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心副主任丁晓华等业内专家认为,区域内新能源车运行数据都原原本本地“驶入”数据平台,这是城市社会治理中一笔十分宝贵的“数据财富”。未来还可在大数据平台上进一步开发新能源车电池老化等的预警功能,这将对城市交通安全做出新的贡献。

让“绿色+共享”形成“双倍”低碳效应

未来的汽车社会,可以“绿色+共享”破解交通困局,实现“双倍”的低碳效应。

负责上海嘉定国际示范区整体运营的上海国际汽车城集团,自2015年起打造电动汽车分时租赁商业模式——环车享(EVCARD),现已进入全国24个城市,拥有3600多个租还热点,8428辆运营车辆,63万名注册会员,50万笔月订单。环车享会员全程自助,使用手机定位、解锁、支付。据了解,目前每5秒就有一个客户下车用车,后面的使用者给前者打分,在车上丢弃垃圾、污损破坏车辆等行为会遭差评,据此建立用户信用体系。

同济大学汽车学院教授朱西平说,汽车已从奢

侈品成为普通消费品,资源、道路、环境等限制,使共享、分时最有可能成为解决之道。新能源车的“绿色之路”与分时租赁相结合,可以在解决私人交通的同时减少汽车保有量。

让智能网联车试行“中国道路”

“中国制造2025”把智能网联汽车列为重点发展方向,工信部在嘉定建立国家智能网联汽车(上海)试点示范区。在示范区封闭测试区,可以为自动驾驶汽车和网联汽车等提供100多种场景的测试验证,成为国内智能网联汽车测试能力最全、技术水平最高的测试场地,在全球也属领先。

记者搭乘上汽集团自动驾驶汽车,感受了自动驾驶汽车在复杂环境下的感知、智能决策、协同控制和执行等功能。根据规划,嘉定示范区还将打造27平方公里的开放道路测试区域,预计到2020年,示范道路将从嘉定安亭直通虹桥交通枢纽,探索智能网联汽车如何有序融入现代化汽车社会。

清华大学汽车工程系主任李克强教授等专家认为,智能网联车将是继新能源车后汽车产业发展的新制高点。经过20多年发展,中国自主品牌汽车企业已占据本土三分之一乘用车市场份额,在研发方面也已完成由逆向模仿为主向正向设计为主的转变。



视觉中国 供图

降低动力电池成本

由于动力电池占新能源车制造成本大约30%~40%,要使新能源汽车更具价格优势,形成足够的市场竞争力,必须降低动力电池成本,提高性价比。多位业内专家均认为,未来,随着国内新能源汽车产销量的持续增长,动力电池的市场需求将会持续扩张。

中国电动汽车百人会执行副理事长欧阳明高表示,发展新能源汽车下一阶段的发展重点就是成本问题,降低电池成本需要全产业链发力、重点环节突破,首先就是原材料环节。“目前原材料成本居高不下,合理价格应在3万元~5万元/吨,而现在却高达17万元,如果能够使原材料价格保持在合理区间,动力电池的成本也将大大降低。此外,还应关注材料回收和再循环问题。”

吴志新认为,未来新能源汽车产业的竞争必然是产业链的竞争,动力电池是重中之重。“动力电池的重中之重是资源,是锂资源,如果能够充分利用锂资源就掌控了动力电池产业的关键,也就把握了电动汽车的命脉。”

值得一提的是,锂资源的勘探和开采是整个锂电池产业链的最上游,直接影响着动力电池和电动汽车产业的发展,锂资源的开发利用重在锂提取工艺技术的提升和突破。从全球锂资源分布来看,中国锂资源储量占全球比重的22.12%,而青海省占全国锂资源的80%以上。未来,青海省锂资源的勘探和开发对整个产业链的发展尤为重要。

欧阳明高认为,纯电驱动汽车在今后五年的主要目标就是家用主流轿车的性价比具备技术竞争力,电动家用主流轿车是和传统汽车竞争最为激烈,也是难度最大的领域,电动汽车需要在提升里程的前提下不增加成本,这就要求改进电池性能,保证整车电耗的下降和效率的提升。

氢能燃料电池汽车将成重要方向

料、电堆、动力系统、整车集成和氢能基础设施的核心技术,实现了万辆级动力系统与整车的生产能力。

万钢认为,我国必须加强协同创新,加快推动氢能燃料电池产业全面发展。

一方面加强政策协同,加快开展氢能燃料电池汽车发展政策研究,加快掌握更多关键核心技术。另一方面,加强产业及市场协同,推动全产业链体系的市场协同,同时强化跨产业、跨领域的产业协同应用。

北京现代沧州工厂打造“家”文化

本报讯 (实习生于灵歌 记者邓崎凡)日前,北京现代沧州工厂举行开放日,笔者从开放日上获悉,这座占地3076亩的绿色工厂将建成50个职工之家。

据介绍,北京现代沧州工厂除了拥有全球领先的技术水平外,其独有的“红色动力+”的企业文化也成为一道独特的风景。

为了让广大职工更加切实地感受到北京现代的“家”文化,提升员工归属感和幸福感,北京现代党委、工会、团委始终以提升员工幸福感为目标,为员工打造舒心愉悦的职工之家。一幅幅精美的壁画(字画),一件件精良的工艺品,一盆盆漂亮的绿植,一张张干净的座椅,昭示着“家”的温馨。打造温馨的职工之家,已成为北京现代企业文化的重要组成部分。据悉,沧州工厂职工之家已建成27个,还有23个正在筹建中。



济南出现101号汽油

近日,济南经十路一家加油站出现了101号汽油。据加油站员工介绍,这种汽油主要是为超跑等高级车准备的,目前济南只有这一家,上市时间不久。据了解,101号汽油主要是为3.0T以上的大排量高压压缩比汽车准备的,价格比普通汽油贵不少。

有专家认为,高标号汽油相对于低标号汽油,一定要配搭载高压压缩比发动机的车使用。而目前中国的汽车厂家最贵只生产了适配98号汽油的车辆。所以日常情况下,按照汽车厂商指导的汽油标号来加油就可以了。

视觉中国 供图