

数说汽车租赁



视觉中国 供图

我国建成全球最大智慧车联网

据新华社电 (记者姜琳)记者近日从国家电网公司获悉,其下属车联网平台已实现与普天新能源、特来电、星星充电等17家充电桩运营商互联互通,接入的充电桩总数超过16.7万个,日充电量超过100万千瓦时。这意味着我国建成了目前全球覆盖范围最广、接入设备最多、技术水平最高的智慧车联网。

继互联网、物联网之后,车联网成为未来智慧城市的一个重要标志。国网公司采用大数据、云计算等技术,建成了开放高效的智慧车联网平台,实现了全国绝大部分充电桩的统一接入和统一支付。用户下载“e充电”APP,就可一键式找桩充电。

据国网公司专职新闻发言人王延芳介绍,针对电动汽车用户“找不到桩”“缴不了费”“充不上电”的难题,公司已建成充换电站5526座、充电桩4.5万余个,形成“六纵六横两环”高速公路快充网络,覆盖16个省、121个城市。

车联网不只方便用户充电,还利用分时电价和电费激励,智能引导用户充行为,推进用电负荷削峰填谷。据统计,自车联网平台上线以来,累计充电量中约20%是低谷时段充电,有力促进了清洁能源消纳。

“智慧车联网,主要是基于与充电运营平台、车企车辆管理平台的数据共享。‘车、桩、网’数据融合后,通过充电、用电、驾驶等大数据分析,可以为用户提供更多服务。”国网电动汽车公司董事长彭建国说,目前已与吉利、比亚迪、江淮等20余个厂家技术对接,能对电动车的实时状态、电池寿命等监控预测。

据了解,2017年,国家电网公司将建成“九纵九横两环”高速公路快充网络,进一步满足电动汽车用户跨城际出行需求。到2020年,计划建成充电桩12万个,智慧车联网平台接入公共桩80万个。智慧车联网的全部数据,未来将向全社会开放。

数读车市

4辆

宁波口岸退运不合格平行进口汽车

近日,宁波梅山检验检疫局在对一批平行进口汽车进行查验时,发现3辆奥迪Q7和1辆路虎揽胜的发动机号与车辆一致性证书不符,不符合我国《强制性产品认证管理规定》和《机动车运行安全技术条件》有关要求。梅山检验检疫局人员根据国家标准规定,对该批车辆进行退运处理。

自2014年开展进口汽车业务以来,宁波口岸已累计退运21辆不合格进口汽车,退运原因包括以旧充新、质损、车架号不符合国标、发动机号不符等。宁波检验检疫局将进一步加强平行进口汽车监管,维护消费者合法权益,防止不合格进口车辆流入国内市场。

2亿元

海南将建成适度超前充电服务体系

海南省新能源汽车发展促进联盟工作启动大会近日召开,未来将加强海南新能源汽车行业产业链合作,力争到2020年基本建成适度超前、车桩相随、智能高效的充电服务体系。

据了解,到2016年底海南新能源汽车保有量已达7000辆,建设各类充电桩近3000个。

海南电网将继续投资超过2亿元,重点在全省各城市、重点乡镇建设一批电动汽车充电站,并依托联盟加快推进“互联网+新能源”“金融、充电、服务一卡通”“车桩一体化智能共享共用”等项目。

5.5万辆

深圳加大对报废车辆的排查力度

深圳交警近日通报称,近期开展清零行动,对长期未年审、未报废车辆加大了排查和打击力度;车辆连续三个周期未审验将强制报废。

相关数据显示,截至2017年8月1日,深圳市共有55451辆机动车因连续三个检验周期未取得检验合格标志,被深圳交警标注为“达到报废标准”状态。

根据机动车管理的相关规定,车辆管理部门要在车辆即将达到报废标准前向车主提醒。同时,深圳将通过清零行动对逾期未年审上路行驶车辆开展整治,将依法作出收缴车辆、吊销驾驶证的处罚。

(王群根据媒体公开报道编辑整理)

将乘用车燃料消耗限值和新能源汽车积分并行管理,未达标的车企将面临严峻挑战

双积分政策将行 车企面临新考验

本报记者 孙喜保

争论许久的双积分政策或将在近期揭开面纱;近日,工信部运行监测协调局局长郑立新在国务院新闻发布会上表示,双积分管理办法正在履行发布程序。而在此前的7月底,工信部也曾公开表态将于近期正式公布乘用车双积分政策。

一般而言,双积分政策主要是将乘用车燃料消耗限值和新能源汽车积分并行管理,两个积分的核算主体都是乘用车企业,并对新能源汽车积分明显倾斜。也就是说,双积分政策实施后,乘用车企平均油耗负积分可由多种方式抵偿,这几乎等同于对车企新能源汽车产量作出了固定要求,汽车企业自身必须生产、销售足够量的新能源汽车,否则只能购买其他企业的新能源汽车正积分,或者削减自身传统燃油汽车产量。

对车企影响大

从目前来看,虽然双积分政策的发布时间未到,但实施已经不可避免。从各方表态来看,外界对该政策的实施基本没有异议,各方均认为该政策将促进新能源汽车的研发和推广,加强汽车产品的节能减排的管理。

目前,针对该政策实施存在的异议主要集中在具体的推出时间以及具体积分算法,基本有两种观点在博弈。一种观点认为需尽快完善政策,尽快推出;另一种观点则认为,应稍后推迟,给那些新能源汽车发展落后的企业以更多适应时间。

实际上,自今年6月13日,工信部正式发布《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法(征求意见稿)》后,已经连续两次对外公开征求意见。该政策的推出之所以能够吸引各界的广泛关注,主要是因为它极有可能改变中国汽车市场的格局。

例如,规定明确,乘用车企业平均燃料消耗量正积分可以结转或者在关联企业间转让。新能源汽车正积分可以自由交易,但不得结转。乘用车企业平均燃料消耗量负积分和新能源汽车负积分,应当在企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分核算情况报告发布的年度内抵偿归零。

目前,包括北汽、比亚迪在内的大多数国产汽车品牌均在发力新能源汽车领域,只有少数的国产品牌,比如哈弗和奇瑞在新能源汽车方面起步较晚。另一方面,大部分合资品牌研发新能源车型的积极性相对不高,他们总体上希望能够延迟执行政策。

实际上,在征求意见的过程中,美国汽车政策委员会、欧洲汽车制造商协会、日本汽车制造商协会和韩国汽车制造商协会曾联合向我国工信部致信,要中国政府延迟或宽执行双积分政策。

何时实施存有争议

业内专家也有不同的观点呈现。中国汽车工程专家付于武就认为,我国汽车产业法制化管理较弱,相关政策变化浮动较大。积分管理办法的初衷是节能减排,促进环境友好型企业的发展,助推新能源汽车的发展,但要想在明年达到双积分管理办法中的要求,不是一朝一夕就能达成,这对于目前合资企业和自主品牌都有困难。因此,他认为应该考虑到企业的实际困难,在政策上给予一定的缓冲和过度,最好在2019年严格执行政策比较合适。

中国汽车工业协会秘书长董扬也持同样观点,他认为由于大多数企业还没有做好应对双积分政策的准备,因此希望政策延后一年,给企业留些准备时间。

但中国社会科学院工业经济研究所工业发展室主任赵英则持不同意见。

他的观点是,双积分管理办法是一个长期代替国家新能源补贴政策的规定,它的推出与补贴的减



视觉中国 供图

少形成一个对冲关系,因此不能延期实施。尤其是目前欧美等国都希望中国延迟执行政策,而且跨国公司长久以来在中国没有积极发展新能源车型,现在要求中国政府来推迟政策没有道理。“政府还需要把双积分政策的细则再细化,毕竟现在的计算和操作比较复杂,尤其是交易方面,希望政府能进一步完善。”

不管具体的操作细节如何,政策实施可谓“大局已定”,这也迫使众多车企对新能源汽车市场更为重视。行业专家曾预测,新能源正积分或“价值不菲”,

由于目前新能源积分售价暂未明确,不排除积分压榨力较大的企业或因此遭遇“痛宰”,造成企业利润的快速缩减。

总之,在新能源汽车市场呈现爆发式增长的当下,新能源汽车发展也逐渐由政策主导转向市场主导,企业之间的竞争变得更加直接和残酷,如何适应政策风向掌握市场主导权成为新能源车企需要解决的头等大事。而在场车企动作与国家政策“赛跑”的竞争中,未达标车企的发展将面临更严峻的挑战。

汽车出口回暖 剑指欧美市场

李永钩

近一段时期,我国汽车出口逐步回暖,步入上升通道。

根据中国汽车工业协会的统计数据显示,7月我国汽车企业出口6.9万辆,同比增长23.7%。1~7月,汽车企业出口46.5万辆,同比增长25.9%;其中乘用车出口32.1万辆,同比增长36.2%;商用车出口14.5万辆,同比增长7.9%。海关总署最新数据也显示,7月我国汽车及底盘出口10万辆,同比增长42.86%;1~7月累计出口汽车及底盘54万辆,

同比增长46.2%。

尽管统计口径及渠道有所不同,但反映汽车出口回升的大趋势却是一致的。至此,我国汽车出口从上8月起,已连续11个月同比保持增长。究其原因,除主要出口市场经济回暖等外部因素外,随着“一带一路”倡议不断深化,自主品牌企业对海外布局的加快也起到了很大作用。

中汽协秘书长助理柴海东认为,中国汽车企业想成为世界汽车制造强国,“走出去”是必经之路,同时也是世界各国的惯例。相关资料显示,国内车企在海外建厂的趋势明显,公开统计数据就显示,吉利汽车、比亚迪、江淮汽车、北汽福田、上汽通用五菱等多

家企业开始在海外建厂并投产旗下相关产品,中国汽车企业在海外建厂的前景值得期待。

与以往国内车企出口到一些欠发达国家和地区不同,如今随着国内自主品牌逐步迈向高端,品质与品牌相互驱动走高,中国品牌开始强势打开海外市场尤其是欧美市场,中国车企海外出口也随之出现新布局。

近日的公开信息显示,奇瑞首批500台“自主开发控制系统”发动机6月30日出口美国,这批发动机“核心控制大脑”——ECU电控系统完全由奇瑞自主开发完成,与此同时,奇瑞国际公司总经理何晓庆表示,奇瑞将在2020年后进入欧美汽车市场,参

与全球汽车产业竞争。广汽传祺也宣布,将于2019年开始在美国市场销售自主品牌车型。与奇瑞、广汽相比,吉利的策略显得“谋定后动”。对欧美市场,吉利则选择利用其收购的沃尔沃品牌进行“铺路”。继成都工厂生产的S60L出口美国后,吉利与沃尔沃的合资品牌——领克更是被定义为全球性品牌,其量产车也计划在2019年进入欧美市场。

此外,国家相关政策也在鼓励中国品牌走向世界。《汽车产业中长期发展规划》曾提出,到2020年,中国品牌汽车逐步实现向发达国家出口;到2025年,中国品牌汽车在全球影响力得到进一步提升,这对自主品牌的海外征程无疑是机遇。

车世界

德车

柴油车“排放门”丑闻给经济带来风险

德国财政部21日发布月度报告说,德国汽车业的柴油车“排放门”丑闻给德国经济带来风险,但其具体影响尚无法量化。

财政部在报告中说,“排放门”丑闻与英国“脱欧”进展、美外贸政策一样,对德国经济增长构成风险。

财政部称,受工业订单强劲增长和商业景气指数显著上升推动,今年第三季度德国经济将延续上升势头,但“考虑到汽车业的重要性,从中期来看柴油车危机将对德国经济整体发展构成风险”。

德国大众汽车公司2015年在美国首次曝出在部分柴油车上安装应付尾气排放检测的“作弊软件”,陷入“排放门”丑闻。此后,德国汽车制造商的柴油车“排放门”丑闻不断蔓延升级,戴姆勒等也卷入其中。

日本

福岛核污染汽车部分流入二手车市场

东京电力公司近日宣布,2011年福岛核事故发生后,福岛第一核电站内约有460辆员工私家车未接受辐射检测流出,其中约190辆后被检测出核污染超出日本国家标准,其中一部分流入了二手车市场。

由于购买这些二手车的人有遭到核辐射的风险,日本经济产业省于2012年2月要求东京电力公司对这些车辆的去向进行追踪调查。东京电力公司调查后确认约460辆私家车未经检测离开核电站,其中约有190辆车核辐射超标,有的放射性物质超标近10倍。这些车辆有一些进入二手车市场,东京电力公司已将大部分核污染超标车辆进行了回收保管,但是仍有两辆汽车下落不明。迄今尚未有相关的核辐射受害报告。

爱沙尼亚

民众可免费试乘无人驾驶公交车

爱沙尼亚首都塔林近日试营为期一个月的无人驾驶公交车项目,乘客们有机会登上集高科技与绿色能源于一身的电动小面包车,免费体验新颖的公共交通出行方式。

塔林的无人驾驶公交车每周一至周六早8时30分至晚5时30分运行,行驶路段沿电车轨道从梅雷大街站至塔林创意文化中心站,长约1公里,单程用时7分钟。无人驾驶公交车最高设计车速可达每小时50至60公里,但在实际行驶中最高车速不超过每小时20公里。

据悉,塔林无人驾驶公交车试营项目耗资共计10万欧元。车辆于7月29日首次上路前已进行过长时间试行,并得到法国专家的指导。截至目前,车辆运行没有发生较大险况。

(据新华社)

德国汽车业转型之路如何走

新华社记者 乔继红

因柴油车“排放门”丑闻深陷舆论漩涡的德国汽车业成为德国大选之年的重要话题。作为德国经济支柱产业之一,其发展向牵动民众和政客的神经。

德国总理默克尔16日在“排放门”丑闻后明确表态说,将向德国汽车制造商施压以推动其加速向电动汽车转型。

默克尔当天在社交网站上与年轻网民交流时承诺,德国将实现2020年100万辆电动汽车上路的目标。她一改6月份时“这一目标似难以实现”的说法,表示将努力推动德国车企转型。

德国目前汽车保有量约为4500万辆,其中电动汽车约10万辆,要实现100万辆电动汽车上路的目标并非易事。

默克尔对禁售燃油车的态度也有所松动,将其视为“一个选项”。之前,德国车企深陷“排放门”漩

涡,法国和英国相继宣布2040年禁售燃油车,默克尔仍坚持为柴油车辩护,称不要“妖魔化”柴油车。如今,虽然默克尔没有给出禁售燃油车的具体时间表,但态度转变非常明显。

分析人士认为,默克尔对德国汽车业的态度之所以出现变化,主要是迫于国内选举压力。

德国将于9月24日举行大选,默克尔再次寻求连任。随着选举日益临近,国内舆论对德国汽车业的关注持续增加,主要党派对汽车业转型的讨论更加激烈,给默克尔造成压力。

默克尔的主要竞争对手、社会民主党总理候选人马丁·舒尔茨日前针对德国汽车业提出“五点计划”,其中包括在欧盟内引进强制性的电动汽车生产配额制度,以加快德国汽车业转型。

舒尔茨认为,德国汽车业在电动汽车问题上心怀“自负”,其代价将“无法承受”。他还建议,德国汽车业建立自己的电池生产厂,以摆脱对国外电池生产商的依赖。

德国环境部国务秘书约亨·弗拉斯巴特16日也说,欧盟可能在今年秋天推出电动汽车生产配额制,具体配额仍未商定,但有人建议到2025年车企生产的25%必须是电动车。

默克尔反对电动汽车生产配额制度,认为“这一提议并未经过深思熟虑”。她支持政府成立一个约5亿欧元的基金,增加对充电桩等基础设施的投资,协助汽车企业创新,帮助它们转型。

舒尔茨和默克尔对德国汽车业急需重建声誉有基本共识,也都认为发展电动汽车是德国汽车业的未来方向,二人的分歧主要集中在汽车业转型具体路径上。舒尔茨的建议更加激进,默克尔则强调循序渐进。

行业人士认为,不管默克尔和舒尔茨对汽车业的政策主张是为了赢得选举的权宜之计,还是着眼未来的长远规划,也不管选举见分晓后具体政策走向如何,德国汽车业向电动汽车转型已成为不可逆转的趋势。