中/国/电/池/行/业/绿/色/发/展/领/军/企/业

超威 CHILWEE

特约刊出

商丘开启公交纯电动时代

减少大气污染排放,实现经济社会效益双赢

◆本报记者刘俊超 邵丽华

购置新能源公交车、建设纯电动车充电站、开通和调整公交线路、引进智能化公交系统……近年来,河南省商丘市公共交通有限公司(以下简称公交公司)着力打造绿色、便捷、智能的公共交通系统,让百姓出行更方便。

4年"三级跳",完成公交车电动化

如今,在商丘,无论是忙碌奔波的上班族,还是尽享天伦之乐的老年人,提起公交的发展变化,都感叹"新能源公交车宽敞舒适,还对空气零污染"。

公交司机李师傅说,换了新能源公交车,驾驶体验更好了,冬天有暖气,夏天有空调,乘客的心情也舒畅了。

商丘市交通局副局长林士强介绍,2013年,公交公司自筹资金3000余万元,购买了100台空调公交学生专线车辆。2014年,商丘市政府将投资1000万元购买新型公交车列入十件实事,购置了25台气电混合动力空调公交车。2015年,公交公司又购买了310台纯电动空调公交车辆。

2016年,公交公司再次自筹资金近1亿元购买了600台纯电动空调公交车辆,使商丘纯电动公交车辆大、中、小配备合理科学,开启了商丘公交发展的纯电动时代。

经常乘坐公交车的孙大爷说:"乘坐公交车不仅方便快捷、经济实惠,更重要的是减少了污染排放,城市空气质量好了,最终受益的还是咱老百姓。"

短短4年间,商丘完成了从燃油公交车向天然气公交车,再到纯电动公交车的"三级跳",实现了节能减排的经济和社会效益。

为保证纯电动公交车辆的正常运营,公交公司还先后在多个公交停车场建设387个充电桩位。这些充电桩技术先进,安全性能可靠,监控设施完善,实现了无桩充电、无电插头、智能充电、柔性充电、分峰充电。

开通新线路,推动公交调度智能化

"这几年,公交公司不仅购入了清洁能源和新能源公交车,也调整和新增了多条公交运营线路。2013年优化多条公交线路,2014年正式开通10条公交学生专线,2015年结合城市道路和运营实际,对多条公交线路进行调整,并开通一系列新线路,缓解了道路拥堵状况。"商丘市公交公司董事长黄玉波说。

2013年,公交公司首次启用"港湾式"公交停靠站,以改善公交车停靠主干道带来的交通拥堵和乘客上下车的不便。

2014年,对公交站台进行升级改造,双向六连体公交站台亮相商丘,包括更加宽敞的候车区域和一些人性化的设计。站台一启用,就吸引了广大市民的注意。

2015年,经考察论证,建设了新型公交候车亭50余座,美化了城市环境。

此外,公交公司还正式推行了GPS智能调度系统和IC卡自动收费系统,实现了全程智能语音报站。目前商丘市公交车辆全部安装了GPS智能调度系统、3G车载视频监控系统和倒车影像监控系统,实现了公交由传统的管理模式向信息化管理模式的转变,完成了公交运营调度从"摸黑调度"向"可视化调度"转变,从"静态调度"向"动态调度"转变,从"事后调度"向"事前调度"转变。

聘请监督员,提升司乘服务质量

黄玉波介绍,如何提升服务质量,成为摆在公交公司面前的另一道重要课题。公司多次聘请社会各界人士,以乘客身份作为监督员,对公交公司在发展过程中出现的问题提出意见和建议。

据介绍,从2010年起,公交公司为全面提升整体服务水平、创建公交服务品牌,在一线司乘人员中开展星级服务评比活动,制订考核标准,建立星级服务考核管理台账,对司乘人员进行检查考核,不断提升一线驾驶员的服务意识和服务水平。

正在充电的新能源电动公交车

乘客体验电动公交车的舒适度

公交公司充电站

要为电动汽车充好电

汽车行业分析师 郑谊

最近,几家新能源汽车企业曝出了"骗补"事件,可以说是我国新能源汽车发展进程中的一个丑闻。国家想要改善环境、推动电动汽车发展,资金怎么花才能更合理呢?

政府采购应有针对性

本人不建议在当下把所有公务用车都改成电动车,因为目前电动车有续航能力不足、充电时间长的局限性。电动汽车真正适合的,是公共交通,比如作为机场大巴、景区班车、环卫用车、城市公交。这些车辆的行驶路线是基本固定的,并且每天都会回到固定的停车场,充电方便。

推动公共交通电动化还有一个好处,那就是这是服务广大人民群众的,由公共交通去影响并带动消费者的购车选择,比在电视上做广告可能更有效果。

完善配套设施建设

电动汽车推广难,很大程度上是因为基础设施建设跟不上。买车没有地方充电,制约了电动车的使用半径。电动车充电时间往往需要几个小时,因此充电桩的数量一定要比加油站的数量多才够用。此外,还需要包括统一充电接口、统一充电价格、完善电动车售后保障、开展方便快捷的维修保养服务,以及活跃二手电动车交易等等。只有把这些都完善了,消费者才能在整个电动车生命周期内放心使用。

公平补贴消费者

汽车厂商研发、生产、销售电动车是商业行为。补贴与否,对厂商的影响不大。真正需要获得补贴的,是购买电动车的消费者。补贴消费者最重要是确保公平,目前我国对消费者的补贴有国家补贴与地方补贴。而每个地方的补贴金额是不一样的,很多省份甚至没有地方补贴,造成了很大程度的不公平。一样的车,北京上海消费者就能比其他地区的消费者便宜5万多。如何把一碗水端平,是今后推广电动车重点考虑的内容。

电动汽车的发展是一个不可逆的趋势。特别是在我国,推广电动汽车有利于调整国家能源结构,减轻大气污染,也有利于传统汽车行业的转型。在这样的大趋势下,哪个厂商能够把握住机会,就能够抢先一步占领市场。

在以上三个方面,政府还有很多事情要做,把这些事做好了,还愁消费者不买车吗?

河北推进新能源车发展

重点为纯电动和插电式混合动力汽车

本报记者周迎久 通讯员张铭贤报道 《河北省装备制造业发展"十三五"规划》(以下简称《规划》)近日发布并实施,《规划》提出将重点发展交通运输装备,到2020年,全省新能源汽车生产能力争达到40万辆。

《规划》提出,河北将推进新能源汽车平台化、轻量化、智能化、网络化发展,重点发展纯电动汽车和插电式混合动力汽车,密切跟踪燃料电池汽车技术进展。

在产业布局上,河北武安银隆、石家庄中博汽车等企业,重点发展以钛酸锂电池为动力的城市公交车和其他乘用车;承德比亚迪、上汽唐客等企业,重点发展以磷酸铁锂电池为动力的大中型客车;保定长安客车公司重点发展纯电动轻型客车和城市物流车;清河御捷、邢台红星等企业,重点发展纯电动乘用车;保定长城公司力争在混合动力汽车研发生产上取得突破。

开发适应市场需求的专用汽车是另一主攻方向。《规划》提出,河北将重点发展自卸车、天然气储运改装车、新材料罐车及随车起重运输车等专用车产品,支持开发施工工程车、旅居车、高速公路检修车、新型环卫车、油田作业车等高附加值产品。

宝龙环保成为清华控股企业

机动车尾气遥感监测产业注入新能量

本报讯 清华控股成员企业诚志股份有限公司日前发布公告,通过股权收购和增资,诚志股份成为安徽宝龙环保的控股股东。

业内人士认为,此项并购不仅会提升安徽宝龙环保的发展动能、创新实力,同时也将对破解机动车尾气监测与治理难题产生积极影响。

安徽宝龙环保是专业从事机动车尾气激光遥感监测仪器研发、生产、销售与服务为一体的企业。截至2015年年底,其机动车尾气遥测设备已覆盖北京、天津、上海等几十个城市。

在成为清华控股成员企业后,公司将依托清华大学产业平台和技术优势,加强与中国科技大学、中科院等高校和科研院所的合作,力争用三到五年实现产业转型升级,成为机动车尾气遥测设备制造、遥测监管平台建设的领军企业。 王保

一图读懂碳配额、油耗和积分

编者按

本版上期刊发了《新能源车碳配额政策引热议》文章,对新能源车碳配额管理引发的讨论进行了梳理。油耗标准、NEV积分制、碳配额三种标准有什么区别?又有什么联系?北京环境交易所的相关专家以图表形式做出了详细解释。

三者区别

	ETS(欧盟碳排放交易机制)碳配额	CAFC(中国乘用车企业平均燃料消耗量)积分机制	NEV(新能源乘用车)积分机制
目标	目的是加强对汽车温室气体排放的控制和管理,加快新能源汽车发展。	降低油耗为主,加快传统先进技术的应用 ●目标:2020年5.0升/百公里,标准已出台 ●管理办法起草中	驱动技术创新,产生新的技术和汽车产品。
时间段与利益	要求2017年试行,2018年正式施行。	中短期,现实利益是传统车降油耗。	中长期,未来利益是汽车污染物、温室气体的零排放和石油零消耗。
风险	借碳排放权交易条例解决法律依据问题,推动交通领域的温室气体减排,风险较低。	比较成熟的技术,风险低。	驱动新技术的产生,需承担较高风险。
受益	新能源汽车生产企业	节能技术先进企业	创新型新能源企业
实施主体	生产和进口燃油汽车达到一定数量的企业; 燃油汽车产销未达到上述要求,但新能源汽车产销达到一定数量,且自愿纳入新能源汽车碳配额管理的企业。	汽车企业	汽车企业
实施范围	全国范围	全国范围	全国范围还是地区范围待定
积分定义与单位	碳配额,即二氧化碳减排配额,是新能源汽车在使用过程中,相对于燃油汽车减少的二氧化碳排放量。	企业油耗值达到当年一定的目标,超过目标值部分与产量乘积来获得。 CAFC积分,与百公里油耗关联。	企业生产或销售汽车需要达到一定量的新能源车比例,超过部分可获得NEV积分。 与NEV与传统车比例,及NEV技术相关。
积分价值	与碳交易价格不同,部分中央财政资金可通过政府授权的机构,在全国碳排放权交易市场上参与交易,购买一些企业多余的新能源汽车碳配额,用于调控市场价格。	与CAFC强制目标设定、传统车降低油耗成本、惩罚力度,以及新能源车等因素关联。	与NEV强制性目标设定、新能源汽车的开发成本、市场接受程度、惩罚力度等因素关联。
牵头部门	国家发改委作为碳交易主管部门,会同财政部、工信部、科技部、商务部、质检总局、海关总署等部门,共同开展新能源汽车碳配额管理工作。	工信部、财政部	工信部、财政部
相关法律依据	《新能源汽车碳配额管理办法》。发改委要把新能源汽车的零排放积分和碳排放市场挂钩。	《乘用车企业平均燃料消耗量》、《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》。燃油经济性的标准已经出台,但是管理办法一直在起草当中,目前对未达标企业的惩罚措施尚不明晰。	《新能源汽车积分交易管理办法》

三者联系

- 都是强制目标,积分可灵活交易,同时有严厉的违规惩罚;
- 企业超额完成强制目标会产生相应积分;
- 依托市场进行积分交易,交易主体相互自由选择;
- 积分买卖价格由市场决定;
- 政府负责目标设定、积分监管和违规惩罚;
- 主要目标都是指向新能源汽车,落脚点都是企业,鼓励企业降碳减排。

总结

三种标准各有利弊,但无论是哪种标准、哪种政策,都是希望通过市场化的手段逐渐减少财政的支出,并逐步建立市场化机制引导企业加快新能源汽车生产推广。无论最后哪种政策落地,对于中国汽车产业的意义和影响,可能比汽车燃油经济法规、汽车尾气排放法规的出台还要大。

因此,企业应加快对新能源汽车专利的创新和研发,加强汽车企业间研发合作,做好新能源汽车推广工作,做好碳配额或替代补贴的应对措施。同时企业要关注自身碳排放和汽车排放。