



◆本报记者刘秀凤

方便、快捷、舒适,是现在很多人对网约车的印象。但是,网约车的环保问题通常会被忽视。同样在城市道路上行驶,网约车给城市交通带来了哪些影响?网约车司机对于汽车的油耗、污染排放又有怎样的认知?前不久,能源与交通创新中心在北京和成都两个城市进行了调查,研究人员在付

费出行的过程中对司机进行一对一采访,了解他们对汽车油耗、道路拥堵等问题的看法。研究发现,尽管多数司机声称他们更愿意选择和购买油耗低的汽车,但所有受访司机对降低汽车油耗的技术知识了解甚少。由于网约车平台并非完全根据车辆与下单乘客之间距离的远近来派单,导致很多司机为了接单需要空驶很长一段距离,从而增加了道路负荷。

油耗问题受关注,服务模式需完善

网约车怎样更环保?

的首要或次要考虑因素(前提是油耗因素和安全性能不产生冲突)。当锁定价格区间后,购车人会综合各方面因素来决定。但是,很多司机对汽车节油技术缺乏了解。比如,一位成都网约车司机认为,某些所谓的节能技术(如自动启停技术)不能在实际使用过程中帮助节油。“在成都,等红灯的过程都是走走停停的,不是红灯就一直停在那里不动,根本没有机会使用自动启停功能。”

研究发现,尽管大多数受访司机意识到了驾驶因素对车辆油耗的影响,但如果真正让

车辆油耗是首要考虑因素

对节油技术缺乏了解,改变驾驶习惯有困难

“车如果再费油,可能连油钱都不够。”北京这位网约车司机的话,充分说明他们对车辆油耗问题的敏感。由于目前的网约车司机收入大幅下降,如果油费再上升,他们可能会入不敷出。

通常情况下,车主降低车辆油耗,可以通过两方面来实现:一是购买低油耗车型,二是在车辆使用阶段养成更好的驾驶习惯,如随时关注胎压、空调使用、加速习惯、车辆载重等。

受访司机表示,他们对购置车辆的官方油耗数据有一定了解,油耗也是他们购买车辆

他们改变自身的驾驶习惯却有些困难。

不过,调查发现,造成网约车司机油耗意识不强的另一个原因在于,网约车平台为司机提供了多种奖励机制。比如,在成都,网约车平台在早高峰时段有满单奖励机制,早高峰(7点

~9点)满4单,平台奖励25元,满6单奖励40元等。“要想拿到奖励,就必须把车开到市中心,这样才能有更多的接单机会。”成都司机直言。很多司机为了能拿到奖励而选择高峰时段出行,也由此造成更严重的交通拥堵和更高的油耗水平。

拼车模式乘客受益不多

空驶增加燃油消耗,拼车订单数量不多

没有订单的时候,网约车就等待平台派单,不用到处巡游,这是网约车和出租车的最大区别。但是,大量网约车为了抢单都会聚集在繁华路段,也容易造成交通拥堵。

一位北京的受访司机表示,系统派单不是完全按照最合适的距离来匹配的,有时候司机距离下单乘客很近,但系统却将订单派给几公里外的车辆。

还有一种情况,乘客的订单里程非常短,司机却要从几公里外赶过来,空驶里程不少,也多消耗了燃油。如果乘客在司机快要到达接站地的时候取消订单,那么,此前为接乘客所行驶的路程相当于“白白浪费”,使车辆使用效率明显降低。

网约车推出拼车模式,目的就是提高车辆使用效率。

但根据此次调查结果,成都司机表示,只有10%~15%(甚至更少)的订单为拼车,而北京的这一比例为10%~20%。“在拼车模式刚兴起的时候确实有很多人用,不过渐渐地用的人就少了。”一位北京司机表示。而一位成都司机认为,短距离出行选择拼车模式并不合适,如果距离较长,乘客彼此之间能互相分担一些车费。

有司机表示,一次拼车行程只有一个订单的概率超过60%。还有司机认为,拼车订单很麻烦,很多乘客抱怨接送次序不合理,或者不满意行程路线安排,对乘客的益处也不大。比如,原来只需要半个小时的行程,因为拼车可能要耽搁十几分钟甚至更长时间,最后可能只节省了两块钱车费。

网约车服务仍需完善

提高司机认知,平台派单可以改进

当前,网约车服务已经改变了中国城市交通出行格局,对其进一步完善和发展,需要运营商和主管部门之间协调配合,共同努力。基于此次调查中发现的问题,能源与交通创新中心也提出了一些建议。

专家认为,要提高司机在车型油耗、节油技术及驾驶习惯方面的认知能力,可通过驾驶培训等方式来改变司机的驾驶习惯,从而达到降低车辆油耗的目的。同时,网约车平台也要提供更利于降低车辆油耗的行驶路线规划,并对选择节

油行程路线的乘客进行相应奖励。

在降低道路拥堵方面,网约车平台在派单时,应根据车辆和下单乘客之间的距离远近,而非司机服务分的高低。如有可能,网约车平台可依据历史数据为司机提供“接单热点地图”,尽量减少司机在接单空档期的盲目巡游。

为提高车辆使用率,建议对拼车订单的司机和乘客实行奖励机制,如对连续拼车的第三单乘客或全部乘客提供更大力度的车费优惠等。



特约刊出

天津深入治理车船污染

调整煤炭转运方式,治理机动车尾气,改善油品供应

据新华社电 天津市日前出台新规,深入治理机动车和船舶污染,包括调整天津港煤炭转运方式、大力实施机动车尾气治理、加强车用油品供应管理等。

日前印发的《天津市2017年大气污染防治工作方案》明确规定,4月底前,天津港不再接收柴油货车运输的集港煤炭;9月底前,天津港集疏港煤炭一律由铁路运输,禁止柴油货车运输集疏港煤炭。

为治理机动车尾气污染,天津将加强车辆尾气排放检验,强化机动车检验机构日常监管,严厉处罚弄虚作假等违法行为。

根据上诉方案,天津全年进行新车环保核查20万辆,不符合排放标准的新车一律不予登记注

册。严厉查处机动车超标排放等违法行为,利用遥感检测等技术筛查机动车80万辆以上。严格落实机动车超标排放异地处罚机制,推进京津冀区域机动车污染联防联控。

方案明确,天津将加强车用油品供应管理。高速公路、国道和省道沿线的加油站均须销售符合产品质量要求的车用尿素;6月底前加油站全部安装油气回收设施,在年销售汽油量大于5000吨及其他具备条件的加油站安装油气回收在线监测设备;9月底前供应国VI标准的车用汽柴油,禁止销售普通柴油。同时,严厉打击非法生产、销售不达标油品的行为。

周润健

桂林首家共享汽车投运

开通绿色旅游通道,方便市民和游客出行

据新华社电 打开手机APP,实名认证,下单打开车门,简单几个步骤游客就能把街头的共享汽车开走。广西壮族自治区桂林市首家共享汽车Gofun日前正式投入运营,今后游客一下高铁或飞机就可以享受共享汽车带来的便利。

据Gofun出行桂林分公司总经理李岩介绍,他们现已在桂林布局8个网点140辆共享汽车,目前投入使用的车型均为新能源车电动汽车,满电续航里程为170公里~180公里。共享汽车使用费用包括时长费用和里程费用两部分,其中时长费用为每分钟0.2元,里程费用为每公里两元。

相比传统的租车方式,共享汽车免去了繁琐的租车手续,通

过手机APP就可完成注册和租车。租车网点位于高铁站、机场、知名景点、大型酒店附近,可节省游客寻找交通工具的时间和精力。

桂林市公共机构节能工作领导小组办公室主任吴殷丹说,作为世界闻名的旅游城市,桂林在绿色发展上要求很高。新能源共享汽车对缓解城市交通堵塞、减少空气污染、降低出行成本有积极的促进作用。

据悉,今年内,桂林将再投放600辆~800辆共享汽车,覆盖桂林市区主要区域,同时向阳朔、龙胜等重要旅游县发展,打通桂林一雁山一阳朔的绿色旅游通道,为市民和游客出行提供便利。

唐荣桂

新能源汽车发展需要创新动力

5月14日~16日,2017中国汽车论坛在上海举行,国内外汽车领域的领军人物、专家学者围绕“创新驱动、品牌提升——中国汽车产业新趋势”的主题进行讨论。

从上世纪90年代到今天,我国自主品牌

汽车取得长足进步。特别是在新能源车市场,经过近几年的快速发展,形成了国内自主品牌“唱主角”的格局。去年,中国电动汽车产量达到50万辆,占世界市场的50%。未来,新能源汽车如何实现进一步突破,与会嘉宾各抒己见。



中国机械工业联合会执行副会长陈斌:传统和新能源两条腿走路

发展新能源汽车是国家战略,是汽车产业结构调整的方向。在产业政策的扶持下,国内新能源汽车得到了迅速发展,但良莠不齐的现象令人担忧。

新能源汽车是集制造技术、信息技术、材料技术于一体的、现代制造业的代表性产品,发展新能源汽车不是一锤子买卖,需要有强大的资源、雄厚的资本、坚定的信念和创新的精神才有可能取得成功。同时,

还要打破行业壁垒,打开企业围墙,实施创新型发展和开放型发展。

传统汽车依然是支撑汽车工业发展的基础,产品基数大,消费人群多,对产业可持续发展起到一定的支撑作用。

在相当长的一个时期内,汽车工业的产业升级依赖于传统汽车的技术进步。新能源汽车和传统汽车的发展是相辅相成的,两条腿走路符合中国国情。

中国汽车工业协会常务副会长董扬:电动汽车发展需要社会支持

中国汽车市场到底有多大的发展空间,应该有多快的发展速度?我认为中国汽车产业还可以增加近一倍。也就是说,中国汽车产量很可能达到5000万辆/年。今后若干年内,中国汽车发展的速度应该在7%左右。因此,我们要在发展形势好的时候开拓市场,在发展形势不好的时候,加强管理、提高质量、打造平台。

实践证明,电动汽车相关技术在中国的创新速度远远快于世界上其他地方。我认为这是因为政府采取了干预措施,而这样的干预符合行业发展规律。和传统汽车不一样,电动汽车的发展,需要社会和基础设施的配合,没有充电基础设施电动汽车不可能发展好,而这些基础设施的建设恰恰需要全社会的支持。

江淮汽车集团董事长安进:解决新能源车消费痛点

在汽车行业,中国品牌与外资品牌的差距集中体现在品牌影响力上,但品牌影响力是结果,其背后是产品品质、核心技术、模式创新的差距。

当前,汽车消费领域的最大趋势就是消费升级,汽车消费的重点正在从基础的可靠性质量向感官品质、性能品质转变。可以说,品质保证是目前中国品牌汽车实现突破的基础软肋,而这一软肋的突破

面临开发技术提升和供应链成本优化的难题。比如,新能源汽车要解决当前的高购买成本、低续航里程、车辆安全隐患等消费痛点,在技术和成本上均有较大压力。

中国品牌品质软肋的背后,反映出来的是技术积累和研发投入的支撑不够,是企业缺乏自主核心技术能力和产品创新能力的表现。靠洋品牌零部件“加身”的拿来

主义,并不能提升中国自主品牌的品质和形象。

近年来,随着我国新车市场销量和私人汽车保有量快速增长,汽车消费者在汽车定制、使用、维护、保养、二手车等全生命周期的价值需求愈加多元且强烈。未来,加快围绕产品全生命周期的商业模式创新,特别是中国品牌汽车获得更多发展空间和盈利空间的重要方向。

Gofun出行首席运营官谭奕:先把新能源车用起来

车到底是拿来用的,还是拿来卖的?过去中国的燃油车销售量逐年增加,因为买的人多。为什么新能源汽车买得少?因为它是新生事物,再加上基础设施不到位。对于厂商来说,是先把新能源汽车卖掉,还是先用起来?这是值得思考的问题。

消费行为的改变可能需

要几万亿元投入,可真正改变消费习惯的撬动点就是变成用户。在变成用户之后,改变消费习惯就变得容易。

当个人购买电动汽车的动力还没有那么足的时候,先把车用起来,这是电动汽车运营者这段时间存在的价值和意义。我们希望先在一定的城市里,在一定的消费人群

中创造使用习惯,先满足一部分人群的使用需求。所以,不能让共享汽车像单车一样在城市中没有节制地投放。

未来,我们可能不需要购买私家车,而采用共享汽车出行。那时,用户要的不是产品,而是服务,是基于共享的使用,而不是基于占有的使用。

(以上内容根据嘉宾在2017中国汽车论坛上的发言整理,标题为编者加,未经本人审阅。)

第五批中国生态汽车评价结果发布两款车型 车内噪声和尾气排放拿满分

据新华社电 中国汽车技术研究中心日前在天津发布了中国生态汽车评价(C-ECAP)第五批评价结果。此次共发布了两款车型,分别是长安马自达汽车有限公司的新Mazd3昂克赛拉2017款1.5L豪华型和奇瑞汽车股份有限公司的瑞虎7 2016款1.5T手动耀尊版。

中国生态汽车评价是基于生态设计理论,在汽车产品生命周期内,对汽车产品健康、节能、环保等绩效指标进行的综合评价。中国汽车技术研究中心副主任张建伟表示,此次发布的这两

款车型,在车内空气质量、车内噪声、有害物质以及尾气排放的得分率都较高,甚至在车内噪声和尾气排放分值上出现了满分的情况,生态性能较优。

自2015年7月中国汽车技术研究中心启动C-ECAP评价至今的两年时间里,已发布5批共19款生态汽车产品。

国家认监委认证监管部主任李春江表示,中国生态汽车评价旨在树立汽车可持续发展的绿色理念,打造汽车绿色供应链,让消费者在选择产品的时候更加放心。

周润健

10家企业获评车用材料“绿色标杆企业” 推动车用材料技术进步

本报记者张黎北京报道 在2017年中国车用材料国际论坛召开之际,车用材料技术工作组发布了2017年绿色标杆企业。宝钢、首钢、塞拉尼斯、博禄、东丽塑料、锦湖日丽、蓝星有机硅、科思创、矢崎化工和波士胶共10家企业获得了车用材料“绿色标杆企业”称号。

据中汽中心数据资源中心材料研究部部长刘雪峰介绍,因起步较晚,我国车用材料研究存在基础研究不深入、材料支撑技术不足、产业链竞争力难提升、核心技术依赖进口、供应链管理不善等等问题。要解决这些问题,降低企业基础材料研究成本、提升效率,车企和材料企业携手协同推进是最佳途径。

为搭建车用材料共性技术研究平台,提升企业研发水平,2011年,车企、零部件、材料等国内外80家车用材料相关企业和机构成立了车用材料技术工作组,建立了中国车用材料数据库。在共性研究平台基础上,车用材料技术工作组于2016年起“绿色标杆企业”征集评选活动,希望以标杆力量鼓励相关企业加强绿色先进车用材料的开发与应用。

刘雪峰说,绿色标杆企业评选,主要对企业的社会责任感、行业贡献度、企业美誉度、绿色环保性、技术创新性等内容进行评价。业内专家认为,车用材料“绿色标杆企业”榜样的树立,对于激发行业活力,辐射引领车用材料技术进步,推动汽车产业链发展具有重要作用。