

# 北京半年已推广电动汽车1.85万辆

科技日报讯(何文)北京市科委双新处处长许心超近日透露,截至2015年6月底,北京市累计推广纯电动汽车1.85万辆,其中纯电动小客车为1.2万辆,呈现出车桩两旺的发展局面。

对于促进北京电动汽车快速发展的原因,许心超分析,目前新能源汽车虽然增长速度很快,但那是因为基数比较小,新能源汽车总体数量并不多,目前还无法达到完全由市场推动的状态。现在的新能源汽车发展主要由政策推动,与此同时,还需要跟技术创新和商业模式创新紧密结合,所以北京市将新能源汽车推广的工作放在科委。未来在政策热度保持的状态下,新能源汽车要有进一步的发展,还需要车企和电池、电机等企业不断的技术创新,也需要更多的社会资本参与到这个领域中。

北京市6月新能源汽车上牌数量为1955辆,5月上牌数量1101辆,增长幅度快速增长

大,许心超认为,这与北京市4月发布纯电动汽车不限行政策,6月开始执行不限行政策直接相关。同时,北京市市场可选择的新能源车型,也由最初的北汽、比亚迪、江淮、上汽的4款车型增加到现在的近10款车型,未来宝马、特斯拉等进口电动车也会进入北京市场,以后北京消费者将有更多的选择。伴随着技术的进步,他认为2015年下半年电动汽车的续航里程将集中在200—300公里的范围,低于200公里的车型会逐步淡出主流市场。

除了电动汽车推广数量,配套充电设施的发展趋势也非常喜人,据许心超介绍,截至5月底,北京累计建成充电桩(口)8300个,公共专用(公交、环卫、出租)充换电站234座、充电桩3700个。目前正在e充网上标注的社会公用充电桩2000个,而私人自用的充电桩2600多个,超过50%。

另外,许心超指出,因为北京市汽车增长数量过快,按照《北京市小客车数量调控

暂行规定》,北京市小客车2017年目标总量总量控制在600万辆以内,增量不超过60万辆。在指标结构构成上逐年增加新能源小客车所占比例,60万个增量小客车指标额度中,43万个是普通小客车指标,17万个为北

京市示范应用新能源小客车指标。结合北京市充电桩等基础设施建设进度计划,这17万个示范应用新能源车指标并不会平均分配到这四年中,而是从2014年到2017年按2万、3万、6万、6万的渐进式发展。

## 相关链接

### 北京纯电车免收过路费停车费方案将公布

据北京市科委有关人士介绍,北京市关于纯电动车免收过路费、停车费等利好政策将在近期公布。上半年,北京市陆续出台了社会资本建设公共充电桩的资金支持、纯电动车出行不限号等利好政策。目前纯电动车免收过路费、停车费等利好政策已经有了初步草案,将在近期发布。

在市民关心的充电桩方面,目前本市

共拥有225个公共充电点,共1700个充电桩,自用充电桩近3000个。下半年公共充电桩也在市民需求的重点区域进行扩容。针对部分公共充电桩不能共通充电的问题,市科委正在进行协调,未来有望统一为电力公司的充电卡或是ETC卡两种方式。另外,还将鼓励运营方采用手机支付等互联网支付方式。

## 国务院发布“互联网+”指导意见

日前,国务院印发关于积极推行“互联网+”行动的指导意见。意见指出,积极发挥我国互联网已经形成的比较优势,把握机遇,增强信心,加快推进“互联网+”发展,有利于重塑创新体系、激发创新活力、培育新兴业态和创新公共服务模式,对打造大众创业、万众创新和增加公共产品、公共服务“双引擎”,主动适应和引领经济发展新常态,形成经济发展新动能,实现中国经济提质增效升级具有重要意义。

意见明确了未来三年及十年的发展目标,提出包括创新创业;协同制造;现代农业;智慧能源;普惠金融;益民服务;高效物流;电子商务;便捷交通;绿色生态;人工智能11项重点行动,并就保障支撑做出部署。

意见提出了推进“互联网+”的七方面保障措施:一是夯实发展基础,二是强化创新驱动,三是营造宽松环境,四是拓展海外合作,五是加强智力建设,六是加强引导支持,七是做好组织实施。

意见中多项重点行动均涉及汽车产业,其中智慧能源强调推进电动汽车电能替代技术的应用;绿色生态则提出加快推进汽车保险信息系统、“以旧换新”管理系统和报废车管理系统的标准化、规范化和互联互通,加强废旧汽车以及零部件的回收利用信息管理;人工智能要求加快智能辅助驾驶、复杂环境感知、车载智能设备等产品的研发与应用。

## 2017年京津冀将实现公交地铁一卡通

北京市交通委近日公布了京津冀协同发展交通一体化北京推进方案,方案披露了四大亮点。

第一,“轨道上的京津冀”将是三地交通发展的核心内容。北京市交通委主任周正宇介绍,这一体系由四层网络构成:干线铁路、城际铁路、市郊铁路和城市轨道交通。解决京津冀区域的交通必须依靠上述四个轨道体系的合理衔接。

第二,“路网”是交通先行的重要任务。交通运输部与国家发展改革委确定的涉及京津冀间的国家高速“断头路”有3条,即:京秦高速、京台高速、首都地区环线的高速。京台高速北京段2014年已开工建设,目前真正意义上的国家高速“断头路”只有其余的两条。2017年有望打通京津冀国家高速公路的所有“断头路”。

第三,京津冀三地将力争在2017年实现区域公交、地铁“一卡通”互联互通。北京、天津以及河北的石家庄、保定、张家口、廊坊这6座城市将成为全国第一批试点“交通一卡通”的区域。

第四,通过体制机制创新破除“协同”障碍。三地成立了“京津冀三省市交通一体化筹备工作组”,签署了《交通一体化合作备忘录》。

## 京藏高速北京段部分辅路“防病”养护

京藏高速公路、延康路和延瑞路将进行1个月的预防性养护工程,以延长道路使用寿命,增强路面耐久性。施工路段都位于北京延庆县境内。

路政部门介绍,此次的预防性养护工程主要包括病害及裂缝处理、铣刨旧路、加铺沥青混凝土等。延庆路局相关工作人员介绍,道路病害以车辙、龟裂为主,如不及时修复,日积月累将会出现大面积翻浆,影响通行。预防性养护工程完工后将延长道路寿命,提高行车舒适度和道路服务水平。

3条路的施工总里程为35.745公里,其中G6辅路施工路段为营城子桥至入境检查站,全长7.29公里;延康路为延庆东关环岛至与康草路相接处,全长12.4公里;延瑞路为延庆县城至永宁镇,全长16.055公里。

## 谈车论道

# 零部件体系是发展中国品牌的关键

□董扬

所谓整车关系是指整车与零部件的关系,在讨论中国品牌汽车时,整车关系往往也含有建设足以支撑中国品牌发展的零部件体系的意义。中国品牌整车关系是我长期以来特别关注的问题,现与业界有心者交流讨论:

首先,强大的零部件体系是汽车强国的必备条件。

从产业关系来看,整车的竞争力在于良好的质量、满足不断增长的顾客需求和法规要求的性能以及足够低的成本控制。这些都主要依赖于零部件体系。

从历史经验来看,美德日韩这些汽车强国都有很强的汽车零部件工业体系。虽然这些国家的整车与零部件产业之间的资本关系与发展经历有所不同。如日韩的整车与零部件企业间多有资本关系和发展经历中的从属关系,又如美国的德尔福和伟世通是分别由通用汽车和福特汽车的零部件集团分离发展而成。但相同的是整车与

零部件骨干企业之间有良好的战略联盟关系,互相促进,同步发展。

其次,中国品牌的发展是建设汽车强国的核心问题。

中国已是世界第一汽车产销大国,产业的发展目标是建设汽车强国,而建设汽车强国的重要任务是中国品牌汽车的发展与强大。对于这个命题,国内是有争论的。

中国汽车产业已有六十多年的历史,真正发展壮大是改革开放以来的三十多年,而发展的动力也就是对内改革、对外开放。我们在充分利用外国汽车产业的资本、技术和管理蓬勃发展的同时,也造就了当前中国汽车产业外国品牌占优的局面。在这样的形势下如何发展中国品牌,有两种截然不同的意见:

一种意见是不刻意发展中国品牌。理由是,按照WTO的原则,不论资本是否来自境外,只要在中国设立企业,就是中国企业,这些企业的生产,就是中国制造,这

些企业的研发,就是中国创造。这些道理原本不错,但它忽视了另一个道理:同样在中国生产,中国品牌 and 外国品牌对经济的贡献、对科技的带动、对经济和国防安全的作用是大不一样的。

另一种意见则相反,要求限制外国品牌,大力发展中国品牌。理由是,我们开放、引进是为了学习技术、管理而利用外资,现在该学的学得差不多了,没学到的继续开放也没戏,应该关门自己发展了。这种想法并非没有道理,却是不合时宜:因为对外开放不是简单的学习外国先进技术和利用外资的权宜之计,而是顺应全球化潮流的根本国家,改对外开放为闭关锁国严重影响国家的发展进程。

因此,我们需要的是开放中的发展,在积极开放、鼓励外国品牌汽车在中国发展的同时发展好中国品牌汽车。这是我们建设汽车强国的核心问题。

此外,建设具有相当实力的中国品牌汽

车零部件体系是发展中国品牌汽车的关键。

理由很简单,中国品牌整车要在与外国品牌同场竞争中发展,必须做到又好又便宜。仅仅依靠现有的实力较弱、水平较低的零部件体系不行,因为整车性能达不到与外国品牌竞争的水平;而完全依靠外国品牌零部件也不行,因为这样会使整车成本居高不下,形不成价格竞争力。

对有志于发展中国品牌汽车整车和零部件企业,我建议整车企业开展建立中国品牌零部件战略伙伴计划,并有意识扶助优秀的中国品牌零部件企业;零部件企业对标国际优秀同行制定自己的发展战略。要注重进入国际OEM配套,因为赢得世界才能真正赢得中国;中国品牌的整车和零部件企业特别注重在新车型开发和新技术应用中的联合开发,这是良好的整车关系的基础。

(作者系中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长)

# “脑控汽车”在南开大学“开跑”

不用手握方向盘,不用脚踏油门、刹车,只要用“脑”想一想,就能开汽车?南开大学计算机与控制工程学院段峰副教授的研究团队15日在南开大学进行了一场实验。

记者在现场看到,实验员头戴装有16个采集点的脑电信号采集设备,通过脑电信号对一辆装有计算机处理系统、车载电控单元等装置的汽车进行“发号施令”,汽车在人的操控下能够准确执行启动、直线前进、直线倒车、刹车、车门上锁或解锁等规定指令。

这项研究通过脑电设备,捕捉人在集中注意力时产生的脑电信号,利用脑电信号识别系统分析人的驾车意图并向汽车发送操控指令,以此实现人脑控制汽车的目的。

段峰研究团队成功研发“脑控汽车”,在国内首次实现

人脑驱车及脑电信号与汽车系统的“连结”,有望彻底改变“手”“脚”并用的驾车模式。

“脑控汽车”颠覆了手脚并用的驾车方式,它可以利用人脑进行汽车操控并低速行驶,但离真正投入生产使用还需要一定时间。段峰介绍,“脑控汽车”的脑控技术部分已经实现,但汽车的电动系统部分还有待进一步完善与改造,这将更好地增强“脑控汽车”的安全性、智能性与人性化程度。

“脑控汽车”研究团队与长城汽车共同合作研发,经过两年多的反复实验,最终实现人脑驱车行驶。研究团队表示,今后力争实现国产汽车引领世界汽车智能化、人性化的研究发展新方向。

(据新华社)



南开大学研究团队成员头戴脑电信号采集设备控制汽车启动

# 奇瑞汽车在阿根廷实现逆市增长

□柯宗

今年以来,全球汽车市场受到经济环境影响,需求大幅下降。作为南美洲汽车保有量较高国家之一的阿根廷也不例外,2015年上半年,阿根廷国内汽车销售30.1万辆,较去年同期下跌18%。而在这样不利的市场环境下,同期奇瑞汽车在阿根廷市场同比增长44%,实现了逆势突破。

奇瑞于2008年以进口品牌的身份进入阿根廷市场,先后将瑞虎、QQ、风云系列等多款畅销车型引入当地市场,并在阿根廷建

立了35家经销商网点。无论是产品质量还是售后服务,都得到当地的广泛好评。截至2014年,奇瑞在阿根廷36个品牌中排名第12位,超越多家日韩品牌。值得一提的是,奇瑞也是目前阿根廷乘用车市场中唯一的中国汽车品牌。

今年以来,阿根廷汽车市场整体销量一直呈现下跌趋势,为巩固在市场的优势地位,奇瑞在当地推出了一系列满足消费者需求的营销举措。为让消费者在终端店之外

也能近距离体验到奇瑞汽车独特魅力,奇瑞在阿根廷的旅游旺季,于各主要旅游城市的著名景点附近开设了试驾专区。来到专区的游客,可随时坐上奇瑞汽车,边领略周围美景,边享受奇瑞汽车舒适畅快的驾驶乐趣;为降低消费者的购车门槛,奇瑞与多家知名信贷机构合作,为消费者带来了多种实惠的金融贷款购车方案;另外,考虑到消费者日常的车辆养护的需要,奇瑞还推出了多种全新的售后服务政策,从售前到售后全方

位为消费者提供周到的服务。而这些丰富的营销活动,也成为了奇瑞在阿根廷逆势增长的主要原因。

逆市增长的同时,奇瑞也正在阿根廷布局更多全新产品。在刚刚落下帷幕的第七届布宜诺斯艾利斯国际汽车展上,瑞虎5与艾瑞泽7等全新战略车型的展出,亦为未来销售增量蓄势,随着未来新车型的逐步引入,奇瑞在阿根廷市场中的地位将得到进一步提升,在阿根廷的市场前景也愈加明朗。

# 美国对中国产轮胎征反倾销税

中国轮胎行业再度被征收高昂“双反”税。据新华社消息,美国国际贸易委员会近日裁定,从中国进口的乘用车和轻型卡车轮胎对美国产业造成了实质损害。依据美国法令,反倾销行为需经过商务部和国际贸易委员会共同判定,由于美国商务部此前已裁定中国向美国出口的上述轮胎存在倾销和补贴行为,故国际贸易委员会的最新裁定意味着美国

将正式对此类产品征税。

今年6月12日,美国商务部终裁中国产轮胎存在倾销和补贴行为,相关中国厂商将被征收14.35%—87.99%的反倾销税和20.73%—100.77%的反补贴税。我国商务部在结果发布后提出异议,认为美国此举违反世界贸易组织多边贸易规则,并在调查过程中采取了许多不公正和歧视性做法,但中方的抗议未能改变美国“双反”调

查结果。

资料显示,中国已连续19年成为世界上受到反倾销反补贴调查最多的国家,仅2014年就受到97项反倾销、反补贴调查。其中,我国轮胎企业更成为“双反”调查重点,美国曾于2009年9月11日到2012年9月26日对中国乘用车和轻型卡车轮胎实施惩罚性关税,将税率从原来的4%调高为第一年35%、第二年30%、第三年25%。

更值得关注的是,随着中国轮胎出口量增大,出口国家越来越多,对中国轮胎采取“双反”措施的国家已不仅仅局限于欧美发达国家,不少亚非拉国家也开始加入这个行列。7月6日,南非轮胎生产商召开研讨会,公开谴责泛滥的廉价进口轮胎产品,特别是来自中国的产品,并期望在今年9月之前向南非国际贸易管理委员会提交对中国轮胎反倾销调查申请。

## 数字车市

### 1.85万辆

在2015年上半年全国汽车信息发布会上,北京市科委双新处处长许心超透露,截至2015年6月底,北京市累计推广纯电动汽车1.85万辆,其中纯电动小客车为1.2万辆,呈现出车桩两旺的发展局面。

### 5091辆

据北汽新能源等车企透露,上半年各家车企的销售数字都上了新台阶,目前北汽新能源已销售6223辆纯电动车。今年上半年,新能源车一共上牌5091辆,其中6月份迎来井喷,上牌数达1955辆。

### 0.3%

研究机构思迈汽车信息咨询公司近日发布的研究报告称,特斯拉汽车公司在美国电动汽车市场处于领先地位,而挪威则引领全球市场。另外在今年第一季度,中国内地新注册电动汽车数量为13000辆,同比增长750%,但其市场份额仅0.3%。

### 88%

近日,北京市小客车指标办公室公布了本期购车摇号相关情况。截至6月24日零时,“示范应用新能源小客车”指标申请个人共有6454个有效编码,申请人数比上期增加了3098个,增加了约92%,将随机摇出新能源小客车指标5697个。也就是说,本期有6454人抢5697个指标,中签几率变成了88%。

### 17万元

根据汽车产业信息及咨询服务供应商JATO Dynamics公司的统计,在中国,乘用车的成交量通过加权平均后,“厂商建议零售价”仍然相对较高,约为28万元人民币。但从2012年以来,消费者购买汽车时支付的实际平均价格却不到17万元。

### 3.8%

据欧洲《汽车新闻》近日消息,奥迪汽车公司公布6月份财报报表:得益于欧美汽车市场需求上涨,奥迪6月份全球汽车销量增长了1.3%,至157450辆,弥补在中国汽车销售市场的不足。上半年,奥迪全球累计交付量902400辆,与去年同期869357辆相比,上涨3.8%。

### 41.53万辆

近日,长城汽车2015年上半年销量数据出炉。前六月,长城汽车累计销售41.53万辆,同比增长19.56%。一如预期,火热的SUV市场让长城汽车也取得了不错的增长。上半年,长城汽车SUV销售33.49万辆,同比增长48.66%。轿车销售2.77万辆,皮卡销售5.27万辆,已保持4个月在车企销量中排名第七。

### 35%

“今年1到6月份吉利汽车销量达25.2万辆,同比增长35%,帝豪上半年累计销量突破10万辆,同比增长56%”。7月11日,在2015向上马拉松中国公开赛启动现场,吉利汽车集团CEO安聪慧谈到了这份契合“向上”主题的成绩单。

## 丰田Mirai氢燃料电池车登陆加州

据美国媒体LEFLANE消息,首批丰田Mirai氢燃料电池车近日运抵美国加利福尼亚州,有兴趣购买此车的消费者须先提交订单,丰田公司的代表会从地理位置和预期驾驶路线方面提出相关建议以供消费者参考。

丰田Mirai氢燃料电池车续航里程达312英里,击败了传统汽车和燃料电池汽车。然而整个加利福尼亚州目前仅有10个氢加油站,而美国充电站超过了2200个。

丰田公司将为该车提供三年的免费加氢,8年汽车关键组件和10万英里行程的维修服务。丰田Mirai在前日本雷克萨斯工厂进行手工组装,售价为57500美元(不包括政府补贴),即日在加州接受预定。