

中德合作探索新能源汽车技术

据中新社“德国作为汽车的起源地,拥有汽车制造的强大技术积累。就新能源汽车产业来说,中德合作将是一次难得的机遇。”同济大学中德学院教授、德国海德堡基金教席主任林松5日在中国国际节能与新能源汽车展览会上说。

按照国务院颁布的《节能与新能源汽车产业发展规划》,到2020年,中国纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力将达200万辆,累计产销量超过500万辆。面对巨大的市场前景,中国汽车产业却有一条漫长的道路要走,新能源汽车技术仍然存在很多挑战,特别是电池和电机技术,因此中德合作未尝不是一条合适的出路。

据林松介绍,德国拥有雄厚的技术基础,并且在新能源汽车上规划较好,从产品的整个生命周期考虑发展战略,中国技术薄弱,整体规划性还有待加强,特别是忽视产品在生产和回收过程中对资源和环境带来的巨大负面影响,盲目产业化。

“新能源汽车的机遇不在工业4.0,而是在于其本身技术的研究完善性和可行性。”林松表示。

林松作为中德学院教授,曾多次接触到德国汽车开发和新能源技术领域,他表示中国新能源汽车技术攻坚首先要学习德国商业和技术一体的新型关系。“德国的汽车企业与零部件企业之间不仅仅是简单的供需关系,而是一种技术合作、共同提高的关系。汽车企业向零部件企业提出具体技术需求,同时零部件企业对汽车企业提出各种技术建议,这种互相融入和技术创新的机制,能促进双方的创新研发能力。”林松说。

在外国有先进技术的可供学习的条件下,引进无疑是发展新能源汽车的一个好方法。但是,比起引进技术,更重要的是消化和吸收这些技术。“在学习先进技术时,一方面我们要看到别人已经做了什么,另一方面要想到还有什么是我们需要做的。这样,引进的技术才能更加适宜本土的发展。”合肥德能新能源汽车有限公司总经理韩力在谈及如何将德国电动车技术本土化时说。

据了解,中德新能源汽车技术领域的合作由来已久,2010年7月,中德签署了《关于全面推进战略合作伙伴关系的联合公报》,明确支持设立“中德替代动力平台”,加强电动汽车领域合作。目前,两国相关部门、研究机构、高等院校、城市地区之间的交流合作广泛开展。在电动汽车充电接口等

标准法规协调方面开展深入沟通,今后中德电动汽车的接口将完全统一。

此外,科技部与德国联邦教研部共同启动了“中德电动汽车联合研究中心”。以同济大学、清华大学、慕尼黑工业大学为代表的双方15所重点高校、科研机构和19家企业,共同实施的轻量化新型电动小轿车研制等项目已取得积极成效。比亚迪与奔驰成立的技术研发合资公司,共同研究开发的新能源汽车——腾势,已经上市并得到较好的市场反响。

中国国际节能与新能源汽车展览会5日在合肥举行,本届展览会的主题为“聚焦、践行、探索”,旨在聚焦节能与新能源汽车热点问题,践行绿色环保理念,探索城市运行解决方案。

铁总推出扩大社会资本投资铁路新举措

科技日报讯(柯文)来自中国铁路总公司消息,为贯彻落实国务院要求,深入推进铁路投融资体制改革,规范铁路分类投资建设,日前,铁路总公司出台《中国铁路总公司关于规范非控股合资铁路建设项目管理的指导意见》(以下简称《指导意见》)。这对进一步鼓励和扩大社会资本投资建设铁路,促进非国铁控股合资铁路建设项目健康发展,将起到重要作用。

《指导意见》明确,对于非国铁控股合资铁路建设项目,按照《公司法》及铁路总公司与地方政府合作协议,由各方出资人或其授权的出资人代表依法组建铁路建设项目合资公司。项目公司作为铁路建设项目法人,对铁路建设项目的策划、前期工作、资金筹集、建设管理、运输经营、还本付息、资产保值增值全过程负责。

关于非国铁控股合资铁路建设项目的工程建设管理,《指导意见》指出,项目公司可根据需要依法决策项目建设管理方式,既可委托铁路局或铁路专业管理机构代建,也可由项目公司自行组织建设。

关于非国铁控股合资铁路建设项目的运输经营管理,《指导意见》明确,在坚持铁路运输统一调度指挥的前提下,项目公司依法决策运输管理方式,可委托铁路运输企业进行运输管理,以发挥铁路运输企业的专业管理优势,提高运输效率;也可由项目公司自管自营,铁路总公司在列车运行图编制、运输组织等方面给予支持。

谈车论道

太急功近利,互联网造车有点变味

□ 胡掘工

近来,一辆名为游侠X的电动车引发了汽车行业内的关注。这个以80、90后为主的创业团队,依靠2000万融资,历时482天,打造出了一辆外观颜值爆表,最大续航里程460km,百公里加速仅需5.6秒的纯电动跑车。看上去的确很美。

自从一年前传出乐视要造车以来,游侠已是继乐视、蔚来、蔚来汽车后第四家宣布要造超级电动智能跑车的“门外汉”。最近一年来似乎隔三五天就有一家互联网公司进军汽车产业或冒出一家新的汽车创业公司。而这些公司都会采取一些不同寻常的策略试图“颠覆”汽车这个百年行业的常规。

然而,真有这么容易吗?汽车是个烧钱的行业。研发、试制、试验、认证、质量、生产、物流、零

部件采购、销售、售后,这其中的每一个环节都需要投入大量人力、物力和财力。在已经拥有技术基础、生产场地、供应链物流的情况下,要投产一款新车型至少需要消耗数亿元人民币的资金。

举例来说,长城汽车今年发布的募定增预案,拟募资打造新能源汽车产业。据公开资料显示,在本轮融资中,50.8亿元将用于“新能源汽车研发项目”。

做电池起家的王传福,比亚迪新能源项目中,还是得依靠走混合动力技术路线开拓市场。而比亚迪与戴姆勒合资的腾势,在已经拥有比亚迪全力支持的情况下,最终也花了四年多才让汽车顺利实现量产。

特斯拉花了五年时间的打磨,才将Roadster推向市场。如今,成立已有12年之久的特斯拉也不过拥有三款车型。更何况特斯拉除了产品外,还为其用户打造了各种充电解决方案。

而游侠团队从零开始,需要消耗的资金规模至少是10亿元起。放眼全球,一家初创公司要在两三年内拿到10亿元以上融资难如登天,而在汽车领域,还没有这样的先例。这意味着,游侠汽车显得过于理想化。

事实上,我们不想去否认游侠汽车造车的理想,早在一年前,李开复就表达了要掀起大众创业、万众创新的新浪潮。各种创业公司尤其涉及到汽车产业链的创业公司也是如雨后春笋般涌现

出来;而刚刚实施的《新建纯电动乘用车企业管理规定》也进一步放宽了产业准入,取消了投资总额和生产规模的最低要求限制,使更多创业者不约而同地把宝都压在了汽车的智能化和电动化上。

这些对汽车创业无疑是好事,但是创业应该依靠脚踏实地的精神,一步一个脚印地去完成。用一辆外观炫酷的Demo车,开一场别开生面的发布会确实能够获得广泛的社会关注和传播效果,甚至吸引到更多投资者的注意,但是却多少显得急功近利,有点变了味道。游侠汽车以及那些致力于互联网汽车创业的创业者们,未来要做的应该是更积极努力投入到产品的研发当中,为消费者打造真正可靠的产品。

以“三市四场”为主 2030年京津冀将形成世界级机场群

据新华社 当2022年北京、张家口冬奥会举办时,各国奥运代表团将飞抵一个初步建成的世界级机场群,到访一个迅速成长的世界级城市群。

在京津冀协同发展国家战略的推动下,随着2019年北京新机场运行,中国将以京津冀民航“三市四场”为主,构建综合性复合枢纽机场群。

“2030年将建成世界级机场群管理体系,以集群优势应对市场竞争,服务东亚乃至‘一带一路’区域一体化发展。”首都机场集团公司总经理刘雪松10日在北京全球友好机场总裁论坛上说。

根据《京津冀协同发展规划纲要》,京津冀区域整体定位是以首都为核心的世界级城市群、区域整体协同发展改革引领区、全国创新驱动经济增长新引擎、生态修复环境改善示范区。

“世界级机场群总是与世界级城市群相伴而生。《京津冀协同发展规划纲要》同时提出了加快

建设国际一流的航空枢纽。”刘雪松说。

目前,全球公认发展成熟的城市群主要包括五个:美国东北部大西洋沿岸以纽约为中心的城市群,北美五大湖以芝加哥为中心的城市群,日本太平洋沿岸以东京为中心的城市群,英国以伦敦为核心的城市群,欧洲西北部以巴黎为中心的城市群。

“作为城市重要的公共基础设施,与城市群相伴而生的是该地区的机场群,肯尼迪机场、纽瓦克机场、奥黑尔机场、羽田机场、成田机场、希斯罗机场、戴高乐机场等大家耳熟能详。”他说。

中国是世界第二大航空大国,首都机场集团是中国最大的机场管理集团。北京新机场将于2019年投入运行,从而将与北京首都机场一起,成为世界级城市群“航空双引擎”。首都机场集团具有成为世界第六大城市群机场群的条件。

首都机场股份公司总经理史博利介绍,目前首都国际机场面临资源瓶颈。按京津冀协同发展战略,北京新机场建成投产前,首都机场将“三不增”:不增货运包机、不增客运加班、不增国内货运的航班,主要引导航班机型小改大,引导航线支线改干线,引导航程短改长;全面放开天津机场、石家庄机场。

同时,天津、石家庄机场迅猛发展。据河北机场集团总经理张彦杰介绍,今年上半年石家庄机场国际航线和客流量分别达到14条和20.4万人次,同比增长高达55.6%和83.3%。

天津滨海国际机场总经理阎欣说,今年初至今,天津机场旅客吞吐量达919.4万人次,同比增长17.5%,今年有望超过1400万人次。

据悉,天津机场在京津冀地区设立了13座城市候机楼,年底将达20座。石家庄机场积极

构建机场集疏运综合体系,在冀中南投入运营异地城市候机楼11座,开通12条往返机场旅客直通车。

“借助空铁联运、京津冀民航协同发展,2014年以来,石家庄机场空铁联运客流40%来自北京。目前京石高铁正定机场站停靠车次32趟,空铁联运日高峰客流量达到1500人次。”张彦杰说。

“2025年将是京津冀‘三市四场’协同联动成熟期,京津冀地区主要机场协同发展,满足市场需求的机场群基本成熟。”刘雪松说。

航空市场分析师王铮认为,世界级的首都机场群的正面效益将溢出京津冀以及中国,对“一带一路”战略产生深远影响。“预计未来10年,作为世界贸易大国和旅游客源地,中国与‘一带一路’沿线国家贸易总额将翻番,人员及物流规模将空前增长。这是全球民航的巨大发展机遇。”

成绵乐客运专线上的“不老松”

□ 毛拯 李宁 胡志强 尹炜

9月8日,西南首条城际铁路客运专线——成绵乐客运专线投入运营至今已逾262天。作为串联川西平原城市群的一条现代化铁路运输大动脉,沿线的7座变电所就是为大动脉提供动力的7个“心脏”。

作为成绵乐客运专线7个“心脏”之一的成都铁路局成都供电段付家牵引变电所,担负着朱王村分区所至绵远分区所上下行共计100公里接触网供电任务。在运营后的无数个日日夜夜,张凤柱、赵树全、董明、罗成四名天命之年职工以“只要没退休,敬业爱岗永不丢”的承诺,扎根新线,建设家园,用艰辛的付出和辛勤的汗水确保全线供电畅通。他们也被同事们亲切的称之为“不老松”。

扎根新线 建设家园

“喂,张凤柱吗?请你立即前往付家牵引变电所值班。”2014年9月6日,本该休息在家的他,接到了立即到所值班的命令后,简单收拾了行李,便踏上了赶赴新岗位的路途。就在同一天,他的三位同事赵树全、董明、罗成也一路奔波赶到了付家牵引变电所。

刚到付家牵引变电所,一切都还很凌乱:人山人海,到处都是乡间土路,晴天灰尘乱飞,雨天泥泞不堪。面对如此糟糕的环境和面前的困难,他们积极出主意、想办法。没有水,他们就买来水桶,一桶桶的从附近农户家里担水;设备图纸、资料没地方放,他们找来纸箱,把一份份的图纸连同资料保存起来;他们还利用工休时间,在变电所内非设备区开出一小块一小块菜地,种植当季各种时令蔬菜……

如今,付家牵引变电所室外设备区建造消失了,设备配件规范了,到处都是干干净净的;在非设备区的小菜园里,南瓜、茄子、辣椒、丝瓜等新鲜蔬菜挂满枝头。

重头学起 甘当学生

糟糕的环境和面前的困难没有难倒他们,但随之而来的又一道考验却实实在在的摆在了他们面前。四名职工都已年过半百,在到付家牵引变电所之前,从事的是变电所设备检修工作,对于变

电所运行值班还是一名新兵。

“付家牵引变电所的四名职工别看年纪大,但是学习的认真劲比年轻人还大,如果每名值班员都能像他们一样就好了。”该段成都东变电车间技术员夏福寿感慨地说。

随着业务技能的逐步提高,在他们眼中变电所运行管理也没那么困难了。在今年初的一次日常巡视中,罗成发现所内2号主变压器基坑的石头有一点淡淡的痕迹,通过查看有点像水痕,因为才下过雨,不能确定是什么痕迹。回到主控室后,罗成还是放心不下,又来到2号主变压器旁进行观察。10分钟、半小时、一小时……在观察了许久后,终于有一滴变压器油从分接开关处滴落下来。“问题终于找到了,果然是2号主变压器漏油。”罗成随即向车间负责人进行了汇报,问题得

到了及时处理。正是这种对工作的认真负责的态度,确保了成绵乐客运专线的正常供电。

辛勤的付出总会有丰厚的回报,他们从刚开始的茫然,到如今的标准化值班,这期间他们付出了太多太多。

答疑解惑 做好传帮带

人所设多久,付家牵引变电所又迎来了新的力量。2014年刚毕业的高职生王明珠分到了这里。刚到所里,一切都那么新鲜。小王东看看,西瞧瞧,对什么都充满了好奇,总有问不完的为什么。师傅们也不厌其烦地为他解答。新鲜劲没过多久就过去了,小王就像变了个人,话也少了,总是无精打采的样子。师傅们看在眼里,急在心上,他们知道是小年轻思想有波动了,刚到所里的兴奋

劲过了,老呆在所里觉得闷,干啥都没劲。不解开思想上的疙瘩,小伙子也许就一蹶不振了。

师傅们给小王聊起了家常,从新中国第一条铁道——成渝铁路,全路第一条电气化铁道——宝成铁路,到如今西南首条城际铁路客运专线——成绵乐客运专线,设备越来越先进,条件也越来越好,变化的设备的更新,不变的是铁路供电人一代代为供电事业无怨无悔的付出。

渐渐地,小王又活跃了起来,不仅工作主动积极,还为师傅们讲解电脑操作方法。

四位职工都是老党员,年龄加起来有220岁,党龄相加超过100年。他们用自己的实际行动完美诠释了“干一行、爱一行、钻一行”的敬业精神,如同四棵长青的“不老松”,在新的岗位上焕发着灿烂的光彩。

西安车站全力做好新兵运输组织工作



9月10日,西安车站发送新兵4035名,拉开了2015年新兵运输组织序幕。针对今年新兵运输时间紧、任务重、首日运输人数多等实际情况,车站科学计划、周密组织、超前预想、精心安排,将售票计划、专区候车、组织进站、站台乘车、中转换乘等环节重点卡控。雨季及时在车站广场搭建防雨帐篷,增加候车区,安排专人引导进站,接续列车提前对接联系,为新兵出行最大限度提供便利。

金航摄影报道



苏家屯站精心编运东北快运货物

科技日报讯(李矫健 田欣鑫)沈阳铁路苏家屯站作为东北快运货物中心站,实行“到即卸、及卸即取”,形成了运输、仓储无缝衔接的现代快流模式。今年以来货物平均在站时间3.3小时,比去年压缩了1.5小时。

这个站开发出CIPS快货车辆现车系统、停留超时预警系统,实现快运货物轨迹追踪、号码掌握、超时预警。中转库安设摄像头,实行装卸作业提示;1小时报告制度。针对客户需求,为“雪花”“娃哈哈”等企业“量身定制”定点定线、限时取送、优化配车等作业措施。

太原站“三优先”服务10万学子获赞



9月10日,太原站客运服务员在为返校大学生、特别是新入学大学生提供候车引导服务。“专人引导优先进站、主动服务优先检票、重点组织优先上车”——太原站“三优先”服务10万学子受到广泛赞誉。

田强摄影报道