



新能源汽车 发展规划有望明年颁布

国家发改委汽车专家组组长王书林透露,“新能源汽车发展规划”已上报国务院,预计2010年3月份正式颁布。国家有关部门也将在2010年推出针对新能源汽车发展的五项配套措施。

09年3月发布的《汽车产业调整和振兴规划》,针对新能源汽车中的电动车,已明确提出到2011年要形成50万辆产能的近期目标。基于动力电池、电机、电力电子等关键部件成本占电动汽车整车成本的30%至50%,据此计算50万辆电动汽车年产值预计达到1,000亿元人民币以上。

业内人士指出,后续新能源汽车产业化的重要政策包括,对普通消费者购买新能源车给予补贴以及制定新能源车基础设施规划,这两个政策的出台,将解决消费瓶颈以及使用瓶颈,是新能源汽车大规模放量的先决条件。

虽然目前新能源汽车产业还没有形成规模,也不能给企业带来规模利润,但新能源汽车的发展也渐渐地从去年的前景憧憬转变为了一个个实际项目。应对资源短缺、气候变化,已经成为国际社会和人类面临共同的挑战,新能源汽车将是改变世界的新机器。

新能源汽车已上升为国家战略而脱离了汽车产业本身的局限,所有迹象都显示这将是基于低碳经济的一场技术革命。基于对已有政策信息的脉络整理,新能源汽车成为中国“低碳经济”最重要着力点和中国经济最重要的新增长点格局已逐渐明朗,新能源汽车产业已上升为国家战略重要组成部分。

风电和光伏在争议中前行

哥本哈根会议带来的低碳风潮席卷全球。结合最近媒体热议的新兴产业发展规划,权威人士表示,国家将会大力支持可再生能源的研发和工程化,但短期内还难言形成产业发展突破点。风电和光伏近年来在新能源的发展版图上尽管有争议,10月初风电设备和多晶硅原料被指产能过剩,年底媒体热议的新兴产业发展规划中又赫然出现风电和光伏的身影。

在现在的国际大环境下,不管是传统的新能源大国,还是原来开发比较落后的国家甚至是传统意义上的产油大国都表现了寻找可替代能源的决心。太阳能发电是未来能源的首选。光伏的上网电价下降只是时间问题,随着技术瓶颈得以突破,制造环节的成本下降,光伏的上网电价会逐渐接近风电甚至火电价格。

今后几年国家还是会在投资方向上对风电和光伏有所倾斜。国家会更多地投资、关注和政策放到高新研发技术领域,集中投入资金攻破技术瓶颈,因为目前制约风电、光伏发展的主要障碍在并网技术、组件的制造工艺上。

动力电池寻求突破

电动汽车对电池的要求比较高,高比能、高比功率、快速充电和具有深度放电功能、循环和使用寿命长,制约电动汽

车的最大瓶颈就是电池。从使用上看,铅酸电池作为比较成熟的技术,可以大批量生产,其具高的性价比及高倍率放电的特点,但比能量、比功率和能量密度都比较低。

镍氢电池比锂电池安全性能好一些,但锂电池能量密度和循环寿命较高。目前,国内锂电池生产企业较多,尤其是磷酸铁锂电池发展较快。

目前,越来越多的研究人员选用锂离子电池作为电动汽车的动力电池,因为锂离子动力电池有以下优点:工作电压高,相当于镍镉电池氢-镍电池的3倍;比能量大,可达165WH/kg,是氢镍电池的3倍;体积小;质量轻;循环寿命长;自放电率低;无记忆效应;无污染等。如果采用锂离子电池,电动汽车成本难以降低。磷酸铁锂电池也是一种锂电池,其比能量不到钴酸锂电池的一半,但是其安全性高,循环次数能达到2000次,放电稳定,价格便宜,成为车用动力新的选择。

除了加大对锂电池的研究,目前国内企业在电池领域加大研发力度,也在着手寻找动力电池的新突破。

辽宁首批家用 电动汽车明年初上市

据悉,辽宁首批400辆家用电动汽车明年初将正式上市。

据有关数据显示,这400辆电动汽车最高时速不超过60公里、每天持续行驶里程不超过60公里、乘坐人数不超过2人的概率为80%。电动汽车配备铁锂电池或铅酸电池两种,车库或家里日常220伏电源都可以给电动汽车充电,一般充电一次需要4至8小时,如果普通市民在市区开车办事,三四天充电一次就可以了,可以连续使用5年左右。

电动汽车本身不排放污染大气的有害气体,即使按所耗电量换算为发电厂的排放,除硫和微粒外,其它污染物也显著减少。电动汽车还可以充分利用晚间用电低谷时富余的电力充电,使发电设备日夜都能充分利用,大大提高其经济效益。正是因为有着这些好处,电动汽车一直以来都被认为是传统汽车最好的替代者。一直以来电动汽车都处在研制与概念的阶段,对于辽宁首批400辆家用电动汽车明年初将正式上市,有关专家认为,这是电动汽车突破概念,走出长久以来的纸上谈兵的讨论,真正走进现实接受考验的行动,这对国内电动汽车行业的发展也将带来积极的促进作用。

成都电动公交明年3月上路

随着哥本哈根会议的到来,全球对气候问题的关注度再次提升,新能源汽车的发展前所未有地凝聚了世界的目光。正处于研发阶段的电动汽车、混合动力汽车将在何时、以何种方式取代传统燃料汽车,再次成为大众的焦点。“成都造”的11米纯电动公交车将于明年3月在成都指定公交线路上投放。

四川纯电动公交车于2008年9月下线,去年进行了试运行。在动力上,该车采用目前电动客车普遍采用的磷酸铁锂电池,但电池里加入了硅和纳米材

料,使得车辆具有较好的抗低温启动功能。不仅如此,该车最高时速可达110公里,续航里程接近300公里。每公里耗电量仅为0.8度,按照目前民用电价格,1公里的费用还不到1元钱。车辆准载75人,实际运力可以上限到120人。动力和传统客车的动力系统没有多大区别。

电动车将成减排主力军

正在哥本哈根召开的联合国气候大会,引起了全球关注,冰川融化,海平面上升,沙尘暴肆虐……环境变化正威胁着人类赖以生存的自然环境。作为碳排放大户的传统汽车工业,将面临巨大挑战,节能减排已成为未来发展的大趋势。日前,中国首次量化了温室气体减排目标,到2020年国内二氧化碳排放将比2005年下降40%-45%。科技部前不久也表示,低碳技术将纳入“十二五”科技发展规划。这让车市对明年即将发布的节能减排政策充满期待。

电动车作为新型产品,主要是解决电动车两个方面问题,一是电动车的成本与经济性;二是汽车技术的可靠性及使用便利性。这两方面问题得到解决,那么电动车将会普遍受消费者的青睐。世界权威机构预测,2020年中国市场纯电动车将占到市场40%强,加上20%的混合动力汽车,新能源汽车比例将占市场2/3。电动车将成为汽车工业迈入“低碳”行列的重要功臣。

电动车电池换购 持续上路只要40秒

对于日将普及的电动车,未来不排除呈现两个趋势,一则为氢燃料电池,另一则是以锂电池为主的插电式设计,且就锂电池日渐成熟的技术看来,单纯的充电站的设计似乎会比氢燃料加气站来的较为便利,因此可以想见的未来快速充电站也将跟加油站一样随处可见,且倘若在日后电池的规格若能统一,达到全球规模化标准设定后,往后电动车车主,只要在购买相同的电池(或者以旧换新的方式),便可持续上路,不再需要花上数小时的时间充电。

这个源自于充电站概念所衍生的商机,未来预计除了原本的加油站业者会相继投入之外,其他诸如连锁快速餐饮、饭店、停车场等,都可能相继投入这个新兴的行业。该项服务最大的优势在于,电动车仅需到专属的服务据点,便可以进行电池的更换,不再需要花费数小时进行充电!但目前最需要克服的问题,就是在各家车厂所推出的电动车电瓶的相容性问题,充电不是问题!但同规格电瓶的更换才是能否普及的重点,这就有待相关单位的出面整合与标定制式规格了。

选电动车要注意是否省电

电动车骑在半路上突然没电是困扰大多数消费者的问题,有关电动车专家提醒,消费者选购电动车时不仅只关注电池的容量和电压等指标,电动车是否省电也是重要指标。

电动车专家提醒消费者,电池是电动车最主要的动力源,电池是电压与容量的组合,不同的组合,电容量、功率、行驶距离以至在价格上都相差2到3倍。所以在购买时,要搞清楚所买电动车电池到底是多少伏、多少安培。正常情况下,电动车电池48伏20安的比36伏10安的充满电后一次性行驶的路程要长,一般来说,电池的容量、功率越大,价格相应的越高。

内蒙古电动车 市场已成燎原之势

西部大开发以来,随着国家对西部地区各省的重视,近年来,内蒙古发生了翻天覆地的变化,经济高速发展,交通状况也已非昔日可比,电动车行业也已由几年前的星星之火,变成如今的燎原之势。在西北地区电动车行业普遍不景气的情况下,内蒙古自治区的电动车行业却如火如荼的发展着,说是如日中天之时也毫不为过,鄂尔多斯、乌兰察布、呼和浩特、达拉特旗、乌兰特前旗、巴彦淖尔、乌海、包头等地区,电动车行业发展情况几乎已可与南方诸多城市相媲美,在这些地区无不形成专门的电动车市场或集中地电动车一条街,有些地区甚至分布有多个电动车集中地,如包头、乌兰察布等地区。其中作为内蒙古第二大城市的包头,电动车市场的规模便在全国也能堪称“霸主”,其电动车市场数量之多、规模之大,商家数量之多,市场之繁荣,让业界人士振奋和惊叹。因此如今内蒙古的电动车市场无疑成为西北地区电动车发展过程中的一枝独秀。

随着内蒙古城市经济的发展,城市各行业都得到了长足发展,城市创业队伍不断壮大,尤其受此次金融风暴的影响,不少外出打工的内蒙古人被迫返回故乡创业,而创业则需与交通工具打交道,在公交不是太发达的内蒙古西南部地区,价格不高、外形轻盈、性价比较高的电动车自然成了众多创业者首选的代步工具,这便使电动车城市消费群得到了相当程度的壮大。另外,由于大量学生上学的需要,内蒙古西南部地区众多学生也选择电动车作为上学的工具,主要原因有二:一是内蒙古地区经济水平得到大幅提高,电动车已在学生承受范围之内,二是公交不是太发达,学生乘坐不便。

天气变冷电动车变“懒”

最近,有很多消费者反映,电动自行车上个月充一次电还可以骑20多公里,怎么到了这个月骑10多公里电池警报灯就闪了?大量电动车进入11月份以来,突然变“懒”了。业内人士介绍说,冬天电动车公里数减少很正常。

有关专家称,电动车普遍采用铅酸电池作为动力源,而铅酸电池储存的电量和气温成正比。气温下降时,电池储存的电量也就有所减少。一般来说,冬季一次充电后的行驶里程大概会比夏季缩短5公里。另外,电动车超过1个月不骑,必须给电池充满电进行保养,否则电池很可能报废;充满电后还要再充一会儿,冬季一般要再充两三个小时,而夏季只要1个小时就差不多了。