

既节能又减排 推广却不顺利

铝制挂车受困违规超载

本报讯 记者黄鑫 吉蕾蕾报道:尽 管刚和京东商城签下50辆铝制挂式厢车 的大单,站在即将交付客户的部分成品 前,丛林集团执行总裁苏振佳还是向 《经济日报》记者表述了对行业前景的担 忧:"钢制挂车违规超载对我们的冲击太 大,这也是铝制挂车不能迅速普及的重 要原因之一。"

同样表达了这一担忧的还有晟通集 团汽车事业部总经理张云建。近年来, 这两家铝制挂车行业的领军企业销量正 从几十辆向数百辆突进, 但距离规模生 产从而降低成本仍是长路漫漫。

据了解,铝制挂车因为重量轻,相

比钢制挂车更节能减排, 许多发达国家 铝制挂车的普及率已达70%以上。据测 算,我国铝制挂车如能达到发达国家普 及率,每年可节约燃油消耗766万吨、 减少二氧化碳排放量2200万吨、增加运 输业节省燃油和提升运力效益1780亿 元,增加铝消费总量约1000万吨。这 对推进我国交通运输领域节能减排和转 变增长方式意义重大。

"与同样的车体相比,铝制挂车具有 明显的优势。但如果钢制挂车违规超 载,情况就不一样了。"中国有色金属工 业协会轻金属部副主任李德峰坦言,目 前我国公路运输企业准入门槛低,公路

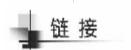
运输市场仍处于以超载为主要获利手段 的阶段。在我国,铝制挂车要想推广开 来,对违规超载车还应加强监管。

记者采访时发现, 市场上充斥的 许多违规超载钢制挂车,车体比国家 标准长近3米、宽近0.5米,容积多30 立方米以上。这样的违规车,一趟能 多拉不少货物,相比价格本就比较高 的铝制挂车有着更大的吸引力。一些 货运司机也表示, 违规超载车被抓罚 款的几率并不是百分之百, 罚款的数 额相比因超载而获得的收益更少,因 此超载有利可图。

一个典型的表现是在晟通集团,

铝制罐车就比铝制厢车销量好得多。 "我们生产的罐车用来运石油,这个运 载容积是固定的,对石油这样的危险 化学品国家抓得很严, 因此违法超载 车的优势就体现不出来了。"张云建解

相比铝制挂车, 违规超载钢制挂车 不仅更为高能耗、高污染,并且极不安 全,对公路的破坏也更为严重。对此, 李德峰建议,应从生产制造、运输作业 等各个环节加大对违规超载车的治理和 处罚力度,形成铝制挂车、钢制挂车公 平竞争的市场环境,推动交通运输业节 能减排和转型升级。



车轻量化,

的整车重量, 进而提高汽车的动力 性,减少汽车行驶过程中的"摩擦损

从政府层面来说,轻量化也是政策 的倾斜对象。2013年9月, 财政部、科 技部、工信部和发改委共同下发《关于 继续开展新能源汽车推广应用工作的通 知》,通知将纯电动车的补贴标准由原 来的"根据动力电池组能量确定"变为 由"续航里程"来决定。为此,汽车制

造企业不得不在动力电池和车身轻量化 方面作出调整, 因为轻量化技术既能提 高纯电动车的性能,同时又能降低燃油 车的能耗, 因此整车的轻量化技术将成 为未来车企角逐的重点领域。

同时, 汽车轻量化也是交通运输行 业节能减排的重要途径。来自中国有色 金属工业协会的数据显示, 铝是最早成 为钢材替代品的汽车制造材料, 用铝来 代替钢材生产汽车,整车重量可以减少 30%至40%。国内外研究也表明,载重挂 车自重每减重10%,油耗可降低6%至

这也就意味着, 轻量化铝制挂车的 大规模推广应用对国家节能减排、提高 运输行业经济效益和公路运输效率具有

铝制挂车:春天还有多远

近年来,有关节能减排的话题一直 备受关注。尤其是大气污染防治、燃油 排过程中的"困难户"汽车行业带来了 巨大压力,但同时也给轻量化汽车带来 了发展机遇。

同时,由于近年来电子商务的兴起 为电商物流开启了前所未有的广阔空 间。现在的电商物流主要拉的都是小 而轻的生活消费品,因此更需要外表美 观、防水封闭性好的铝制挂车,这给铝 制挂车的推广应用带来了难得的发展

6月以来,铝制挂车行业显得尤为忙 碌。从京东商城和丛林集团签署的50辆 铝制厢式挂车订单,到顺丰速运和晟通 集团签署的第二批20辆铝制厢式挂车订 单,迅速发展的电子商务及其背后的物 流业,给铝制挂车带来新的市场机会。

中国有色金属工业协会轻金属部副 主任李德峰表示,协会这几年一直把扩 大铝在交通运输行业的应用作为重点工 作来抓,致力于推动高效节能铝制挂车 产业化,利用各种途径宣传铝制挂车,鼓 励核心企业加大研发投入和市场试用, 并确定铝制挂车为汽车轻量化的突破 口,是未来载重挂车发展的必然趋势,也 是汽车领域实现节能减排的重要途径。

"轻量化挂车表面上看起来涉及的 行业不大、车辆不多,但实际效果非常 显著。"李德峰说,长期以来,载重挂 车都是交通运输领域的燃油消耗大户。 据统计,目前我国载重挂车(厢式挂 车、中重卡挂车、平板挂车)保有量约 300万辆,尽管占汽车总保有量的比例 不高,但其燃油消耗量却占到汽车总消 耗量的25%以上。

"载重挂车油耗大主要原因就是车 身太重,如果车身轻了,油耗自然就会降 下来。"山东丛林福禄好富汽车有限公司 总经理王惠勇在谈到轻量化铝制挂车的 节能减排作用时说,载重挂车自重每减



重10%,油耗可降低6%至8%。按标准车 体计算,铝制挂车可以减重3吨,这样在 年行驶15万公里的情况下,每辆挂车每 年可节省燃油5175升,减少二氧化碳排 放量12.93吨。但目前,我国铝制挂车刚 刚起步,市场保有量很少。如果我国铝 制挂车达到发达国家70%的普及率,保 守估算,每年可节约燃油消耗766万吨、 减少二氧化碳排放2200万吨。

账可以算得更细些。"以罐车为例, 一台铝制罐车的市场售价40多万元,是 钢制罐车的2倍多,大部分个体户和一些 规模较小的运输公司,在购买挂车时只 会比较市场售价,而并不会从挂车轻量 化上考虑节能、减耗所带来的运输效益 和节油效益。"晟通集团汽车事业部负责 人丁林海随即以每辆罐车年行驶20万公 里给记者算了两笔账: 当满车来时, 一台 钢制罐车自重10吨,而同样标准的铝制 罐车自重仅有6.6吨,这就意味着铝制罐 车每趟能多拉3.4吨油,按平均每吨公里 运费 0.7元计算,油的每吨公里运费是 2.38元,铝制罐车每趟来时的运费一年就 能增收23.8万元;而空车驶回时,由于铝 制罐车自重轻,节油率达9%至13%,按普 通罐车百公里油耗35升计算,铝制罐车 百公里能节油3.2升,以每升油7.5元计 算,一辆铝制罐车年节油费达2.4万元。 同时,由于铝制罐车的车身轻了3.4吨,

过路过桥费也 会因此下降, 经测算,一辆 铝制挂车的年 节省过路过桥 费约2.7万元。

"一增一

省,一辆铝制 罐车第一年的 增加收益就能 把购车的差价 赚回来,同时 第二年就能获 得一个很可观 的经济效益。' 丁林海介绍

说,铝材还是

一种节能环保材料,可循环再利用率达 90%以上,回收价格是钢材的5倍,这无 形之中也给用户带来了一笔直接收益。

总的来说,铝制挂车在节能减排、提 高运输效率、降低物流成本等方面的优势 不言而喻。可是在谈到和京东商城的这 笔订单时,王惠勇并没有表现出很轻松。 "京东的订单是铝制挂车销售以来接到的 最大订单。"他告诉记者,2008年丛林集 团开始研发试制轻量化铝制挂车,历时 两年研发出了铝制挂车的图纸,并成功 试制了国内首批铝制挂车,实现了从无 到有的飞跃。但由于社会对铝制挂车的 认知很少,销售情况一直不尽如人意。

丛林集团执行总裁苏振佳坦言,这两 年,铝制挂车逐渐得到了市场的肯定,被 越来越多的用户所认知,销售量从2012 年几十辆,发展到去年的100多辆。"尽管 这与丛林集团2万辆的年设计生产能力还 相差甚远,但随着电子商务和物流业的发 展,以及节能减排意识的加强,铝制挂车 应该有着广泛的应用前景。"

对于铝制挂车未来的市场推广,晟 通科技集团有限公司汽车事业部总经理 张云建也信心满满:"随着物流业的蓬勃 发展,物流公司的转型升级迫在眉睫,这 也促使不少物流公司瞄准了节能效果明 显的铝制挂车,而其美观的外形更是一

个重要卖点。" 张云建告诉记者,今年 初,公司接到一个来自齐齐哈尔物流公 司的电话,这个客户是搞葡萄酒运输的, 在路上看到"铝行者"厢式挂车,觉得外 观特别好看,于是就打电话咨询,随即就 把几十万元的车款汇了过来。事后,客 户打电话反馈,"铝行者"不仅节油,公司 还因其美观的外形提升了形象,接到不 少额外的运输单。

近年来,电商物流业务呈现井喷式 增长。一方面是物流行业规模不断扩 大,以个体户居多的运输行业逐步发展 成一定规模的物流公司,原先挂靠性质 的物流公司也逐步被新兴物流公司取 代,比如德邦、顺丰等。另一方面,行业 间竞争日趋加剧。特别是这几年燃油、 人工等成本不断攀升,客户对服务的要 求也在不断提升,各种挑战无不对传统 物流公司转型升级提出了更高的要求。

同时,随着汽车行业对节能与轻量 化的要求越来越高,未来轻量化铝制挂 车的市场发展潜力不容小觑。

6月11日通过的《物流业发展中长期 规划》提出,到2020年基本建立现代物 流服务体系,提升物流业标准化、信息 化、智能化、集约化水平,提高经济整体 运行效率和效益。近年来我国发布的 《物流业调整和振兴规划》、《交通运输 "十二五"发展规划》等也都要求发展绿 色交通、加快节能减排、提升车辆装备。 这些都为推进汽车轻量化,尤其是载重 挂车轻量化提供了更好的政策环境。

值得关注的是,由于生产投入大、车 辆售价贵、交通运输行业管理有待加强 等问题的客观存在,目前铝制挂车在扩 大市场应用中遇到了困难,不能规模化 生产,就意味着无法降低生产成本,也就 难以扩大市场。针对这一矛盾,李德峰 建议,将高效节能铝制挂车产业化及示 范应用列为重大专项,提供专项资金支 持;出台贴息、减免税费等优惠政策,鼓 励用户购买使用铝制挂车;研究制定更 为严格的汽车平均燃油效率标准和环保 回收等法律法规,为大面积推广应用高 效节能铝制挂车创造良好的环境。

"浙北-福州特高压交流输变电工程"进入电气安装阶段



7月9日,电力工人在"浙 北-福州特高压交流输变电工 程"浙江兰溪1000千伏浙中变 电站安装电气设备。

"浙北-福州特高压交流输 变电工程"联接浙江与福建两 省,是我国第三个特高压交流 工程,华东特高压主网架的重 要组成部分,于2013年4月开 工建设。目前,该工程各项工 作进展顺利,已进入电气安装 阶段。

王 平摄 (新华社发)

NEC推出健康管理新应用

本报讯 2014NEC"创新解决方案 展"近日在京举行。通过产品展示和专 题研讨会,全方位地展现了企业在构筑 智慧城市过程中提供的多种解决方案。

NEC 中国总代表日下清文介绍说, NEC今年在中国的业务重点仍然是智慧 城市建设领域。与以往全面推进的战略 不同,NEC在智慧城市建设中将重点关 注"安全·安心""养老·健康管理""环保· 节能"三大领域。在此次展会上,NEC展 出了传感技术和云服务在健康管理中的 创新应用。这种通过近红外线传感技术 来监测皮下糖类指标的设备,只需手掌 触碰几秒钟即可及时检测出用户当时的 血糖值,并通过云端传送和分享数据。

"养老、健康"一直都是NEC重点关 注的领域之一。NEC利用先进的传感技 术,不需要针刺取血,仅通过红外线传 感,就可及时检测皮下糖类指标。NEC 全球总裁远藤信博表示,NEC在中国首 发的这项新技术,甚至在全球市场也属 于首次发布,显示出NEC对于中国市场 的重视程度。这个产品研发出来将最先 投放到中国市场。(金文张雅丽)

建立统一充电技术标准

中德在电动车领域 开展战略合作

本报讯 记者刘瑾报道:7月8日,中德电动汽 车充电项目研讨会在北京举行。中德政府高级代表、 两国学界和业界的电动汽车专家以及"中德电动汽车 充电项目"的合作方共同与会。

国家发改委产业协调司李钢处长在研讨会上指 出, 电动汽车的研发需要中德两国政府及专家之间的 紧密合作, 唯有如此, 才能找到最适合的技术和最佳

德国联邦经济技术部环境保护创新与电动交通部 门负责人再次肯定了"中德电动汽车充电项目"是两 国电动汽车战略伙伴关系框架下的一项积极成果。她 认为:"中德之间的此次合作开创了一个先河,两国 政界、商界和学界能够共同参与,并为私人及公共充 电解决方案提出意见和建议,解决充电问题也正是电 动汽车能够成功发展, 并实现更具创新的可持续交通 系统的基本前提。"

据了解,中德电动汽车充电项目于2013年6月 正式启动, 是中德电动汽车战略伙伴关系框架下的联 合研究项目。中国电动汽车私人用户是该项目实施的 目标人群。项目执行过程中,行业专家,地产商和电 力公司共同参与,为政府主管部门制定更为安全、便 捷和经济的私人及公共充电设施标准提供合理化建 议。随着7月北京地区电动汽车陆续交付充电项目所 甄选的私人用户使用,以及私人充电设施的安装,该 充电项目先期工作正式进入实施阶段。随着项目的推 进,研究人员发现半公共充电设施将是项目下一

在研讨会之前,现场中德两国8辆电动车演示了 均可以使用统一的充电设施充电,并且不用在车辆功 能性和安全性方面作出任何牺牲。

标准引领产业发展方向



电动车产业的发展,相 对传统汽车市场而言,全球产 业标准仍属空白。因此,谁制 定了新的标准,谁产生了更大

的规模化效应,也就占领了产业链上游。要普及电动 汽车,充电标准化是一个绕不开的坎。

但应当看到,在目前电动车产业尚未规模化发展 的阶段,虽然大方向已经达成共识,但在细节上目前 还是各行其是。在充电桩方面,市场目前起码存在3 种标准、5种充电模式,进口电动汽车进入国内市场, 几乎是"各充各的"。这就产生了很多采购、零部件匹 配等问题,车主的使用便利性差,维护费用高。

中德两国将在电动汽车相关充电标准方面开展 合作,中德电动汽车的充电接口将完全统一,未来比 亚迪、宝马、奔驰等车企的新能源汽车将采用完全统 一的充电接口,这将为解决标准问题走出重要一步 此次在中德电动汽车充电项目研讨会之前,中德两国 8辆电动车使用统一充电设施的联合展示也表明,统 一充电标准并不存在技术障碍。当然,由于各国对于 电动车产业的战略定位,投入程度各有不同,欧洲有 自己的标准、美国是另一套、日本又是一套,它们的产 品到中国来,都需要经过改造,遵从本地标准。如果 能有一个充电接口的全球化标准,将会为全球新能源 汽车的提速发展形成巨大推动力。中国毋庸置疑是 电动车最具潜力的市场;德国也拥有包括奔驰、宝马 等高水平的电动车制造企业和非常成熟的电动车产 品。两方携手,共同探寻实现统一电动车充电标准, 这对于全球电动车产业而言,将是一个打通产业瓶 颈、合力推进发展的重要举措。

信息化助推建筑业转型升级

本报记者 亢 舒

尘土飞扬的建设工地,一旁堆放的钢筋水泥,头戴 安全帽的建筑工人,"粗放"是建筑业留给大家的印 象。建筑业利润率也并不高,年利润率在3%左右。如 何由粗放走向集约,提升行业的整体水平?

在日前举行的中国建筑业信息化高峰论坛上,专 家学者们普遍提出,信息化是实现建筑业工业化和现 代化的必由之路。

与国际建筑业信息化率 0.3%的平均水平相比,我 国建筑业信息化率仅为0.03%,差距高达10倍左右。 必须以信息技术改造传统建筑业,促进建设领域结构 调整和实现跨越发展。

企业是建筑市场最活跃的主体。一些企业在建筑 业信息化方面进行了探索和实践。宏盛建业投资集团 有限公司是一家民营企业,它利用互联网、物联网、智 能化手段,借助国家云计算产业基地及大数据港优势, 整合、优化建筑业资源,打造了建筑业专业服务平台 一"建业在线"。他们自主研发了一系列简便、实用、 高效的施工企业信息管理系统软件。同时,还以这些 软件为支撑,推出建筑业高端人才储备银行、建筑业闲 置资源交易中心、建筑业在线智库、绿色节能环保展销 中心和建材设备交易中心,为建筑业提供综合性服务。

中国建筑第五工程局从一个濒临倒闭的老国企, 十余年时间蜕变为一个优秀的现代企业。中建五局董 事长鲁贵卿总结道,运用信息化手段规范企业经营管 理活动是其成功的关键,信息化在"老国企"打翻身仗 的过程中起到了至关重要的作用。

中国建筑科学研究院研究员黄如福则提醒道,建 筑业信息化建设过程中,企业的创新是前提,而管理的 标准化、规范化也要跟上,这是基础,否则,信息化建设 也难以发挥作用。也就是说,在信息化时代,应该用信 息技术支撑企业标准化管理,提升企业的核心竞争力。

本版编辑 杨国民 童 娜