

使用不同的测试方法,相差甚至超过100公里

一辆新能源汽车竟有3套续航标准

车主“傻傻分不清”,希望统一标准,给出更真实的续航数据

本报(记者杜鑫)宣传页面上的续航里程是545公里,但车上的表显里程只有440公里;一些新能源汽车到了冬天续航里程“打折”,标535公里的车只能跑326公里……《工人日报》记者近日调查发现,市面上在售的新能源汽车至少有3套续航标准,每套标准测试方法都不同,不同标准下的续航里程甚至相差超过100公里。

记者浏览各大新能源车企的宣传页面时发现,不同车企采用的续航标准不同,一般在续航里程下方用一行小字标明相应的测试方法,主要有NEDC(新标欧洲循环测试)和CLTC(中国轻型汽车行驶工况)两

种。此外,同一车企对不同车辆的里程标注也可能采用不同的标准。

公开资料显示,NEDC是欧洲标准,测试方法包含4次传统的城市道路行驶工况和市郊行驶工况。CLTC使用了大量中国汽车在道路上行驶的数据,增加了范围更广的路况信息,包括城市、郊区和高速3种行驶工况。

业内人士表示,我国的道路情况、驾驶习惯、气候条件等都与欧洲有很大区别,而且,由于测试方法与实际驾驶路况相比过于简单,因此,NEDC的测试结果有水分,CLTC的测试结果更接近中国的实际路况。

不过,从采用CLTC标准的新能源汽车来

看,标称里程与实际行驶里程仍有较大差距。一款外资车企生产的SUV,同等电池条件下,NEDC标称里程525公里,CLTC标称里程是545公里,而车上的表显里程只有不到440公里。该车企的销售人员表示,去年10月,宣传页面上的续航里程由NEDC标准改为新的CLTC标准,车上的表显里程则采用的是EPA(美国国家环境保护局)标准,更接近实际驾驶里程。

“宣传时用一套标准,实车上用另一套标准,一辆车有3套续航标准,车主‘傻傻分不清’,很难弄清楚每套标准的区别。”北京车主陈先生直言,不管是哪套标准,实际驾驶时都达不到标称里程。

到了冬天,电池遇冷后,实际驾驶里程更是大幅缩水。3月12日,京津冀三地消协组织联合发布的电动汽车低温续航里程比较试验结果显示,10款样车低温续航里程实测值相较于常温续航里程申报值均有所“打折”。其中,某款新能源汽车常温续航里程申报值为535公里,低温续航里程实测值降至326公里。

标准不统一、与实际续航里程有差距,容易让车主产生落差感。采访中,不少车主坦言,希望车企不要再玩标准套路,夸大续航里程,尽快统一标准,结合不同地区、季节、路况等,给出更真实的续航数据。



首个专业货运机场完成试飞

3月19日,试飞的货运飞机在鄂州花湖机场滑翔。当日,随着顺丰航空波音757-200全货机平稳降落在鄂州花湖机场的跑道上,鄂州花湖机场试飞任务顺利完成,这是我国首次以全货机机型完成新机场的试飞工作。

新华社记者 肖艺九 摄

落实碳达峰、碳中和目标

我国提高建筑绿色发展质量

本报(记者时焯娜)记者日前获悉,住房和城乡建设部印发《“十四五”建筑节能与绿色建筑发展规划》(以下简称《规划》),要求围绕落实我国2030年前碳达峰与2060年前碳中和目标,立足城乡建设绿色发展,提高建筑绿色低碳发展质量,降低建筑能源资源消耗,转变城乡建设发展方式,为2030年实现城乡建设领域碳达峰奠定坚实基础。

《规划》指出,“十四五”时期,建筑节能与绿色建筑发展面临更大挑战,同时也迎来重要发展机遇。要坚持人与自然和谐共生的理念,建设高品质绿色建筑,提高建筑安全、健康、宜居、便利、节约性能,增进民生福祉;提高建筑能效水平,优化建筑用能结构,合理控制建筑领域能源消费总量和碳排放总量。

《规划》提出,到2025年,完成既有建筑节能改造面积3.5亿平方米以上,建设超低能耗、近零能耗建筑0.5亿平方米以上,装配式建筑占当年城镇新建建筑的比例达到30%,全国新增建筑太阳能光伏装机容量0.5亿千瓦以上,地热能建筑应用面积1亿平方米以上,城镇建筑可再生能源替代率达到8%,建筑能耗中电力消费比例超过55%。

为实现上述目标,《规划》明确了提升绿色建筑发展质量、提高新建建筑节能水平、加强既有建筑节能绿色改造、推动可再生能源应用等重点任务,并号召开展“绿色建筑创建行动”“超低能耗建筑推广工程”“既有居住建筑节能改造”等系列活动,推动形成绿色、低碳、循环的建设发展方式。

降低成本,优化口岸营商环境

4月起这些港口收费将减并

本报(记者杜鑫)交通运输部、国家发展改革委近日下发《关于减并港口收费等有关事项的通知》(以下简称《通知》),要求自4月1日起,减并港口经营服务性收费项目,定向降低引航(移泊)费收费标准,扩大船方自定收费项目,有效减轻船舶的船舶范围,降低货主企业和船公司物流成本,促进口岸营商环境优化。

根据《通知》,取消港口设施保安费的政府定价,将其纳入港口作业包干费作为子项,该子项收费标准不得高于原港口设施保安费收费标准。

此外,调整引航(移泊)费计费结构,分类降低港口的航行国际航线船舶的引航(移泊)费基准费率。深圳港、惠州港、日照港、锦州港等4个港口降低引航费基准费率15%,上海港、宁波舟山港、大连港、唐山港、青岛港、连云港、湛江港、福州港、防城港、威海港、黄骅港、烟台港、厦门港、泉州港等14个港口降低引航费基准费率10%,上海港在2023年12月31日前按降低引航(移泊)费基准费率5%执行,2024年1月1日起按降低10%执行。经测算,以上沿海港口引航机构减费金额约每年3.2亿元。

《通知》要求,港口经营人等单位要严格执行价格政策,落实港口经营服务性收费目录清单和公示制度,根据本通知及时调整对外公示的收费项目、名称和收费标准。相关代理企业代收代付货物港务费,不得加价收费。不得通过各种手段变相提高收费标准、强制收费。

《关于进一步加强重金属污染防治的意见》发布

重金属污染防治目标任务明确

本报(记者周博)近日,生态环境部印发《关于进一步加强重金属污染防治的意见》(以下简称《意见》)。生态环境部固体废物与化学品司相关负责人表示,《意见》明确了重金属污染防治工作目标和重点任务。制定《意见》,加强重金属污染防治,是深入打好污染防治攻坚战的重要内容,是解决损害群众健康的突出环境问题的必然要求,对改善生态环境质量、保障人民群众健康、防范生态环境风险具有重要意义。

《意见》明确,“十四五”时期,重金属污染防治要把减污降碳协同增效总要求,以改善生态环境质量为核心,以有效防控重金属环境风险为目标,以重点重金属污染物减排为抓手,深入开展重金属污染防治综合管理,有效防控重金属环境风险,切实维护生态环境安全和人民群众健康。

《意见》按照突出重点、分类施策原则,明确了重金属污染防治的重点重金属污染物、重点行业和重点区域。重点重金属污染物包括铅、汞、镉、铬、镍和铊,并对铅、汞、镉和铊5种重点重金属污染物排放量实施总量控制,铊和铊主要是从环境风险防控角度加强管理。重点行业包括重有色金属采选业(铜、铅锌、镍钴、锡、铋和汞采选)、重有色金属冶炼业(铜、铅锌、镍钴、锡、铋和汞冶炼)、铅蓄电池制造业、电镀行业、化学原料及化学制品制造业(电石法(聚)氯乙烯制造、铬盐制造,以工业固体废物为原料的锌无机化合物工业)、皮革鞣制加工业等6个行业。重点区域主要聚焦重金属污染物排放量、环境质量和环境风险问题较突出的区域。

提升新能源发电利用率

青海首次开展清洁取暖谷段市场化交易

本报(记者那生祥 通讯员常秉玉 温振江)为落实蓄热式电锅炉为主的清洁取暖项目在青海全省范围内实施,日前,青海首次实施了2022年清洁取暖项目谷段市场化交易,青海电网代理3家清洁取暖用户与40家新能源企业共成交谷段电量716.9万千瓦时,这将进一步提升青海省内新能源发电利用率,助力青海清洁能源产业高地建设。

根据青海省发展和改革委员会关于调整清洁取暖峰谷分时电价政策有关通知精神中蓄热式电锅炉电价政策,在全省光伏发电出力时段,结合蓄热式电锅炉生产特性,调整采暖峰谷时段电价政策,进一步拉大峰谷电价差,利好蓄热式电锅炉取暖在青海的发展。

此次交易过程中,青海在2021年开展清洁取暖电锅炉用户参与电力交易课题研究基础上,积极引导市场主体产业发展,促进新能源消纳,助力新型电力系统示范区建设。在9时~17时谷段,引导蓄热式电锅炉用户结合蓄热式电锅炉储能特点用电蓄热,其他时段不用电或少用电,降低生产运行成本,拓展通过市场化方式消纳新能源电量新途径,有效提升了新能源发电利用率。这也是青海探索清洁取暖惠民新模式的一次全新突破,提升青海广大地区普遍服务水平,实现多方共赢。



防疫物资“不涨价”保供应

3月19日,山东康力医疗器械科技有限公司的工人在严格消毒环境下生产医用外科口罩。

眼下,该公司在医用原材料普遍涨价的情况下,仍然坚守“产品不涨价”的原则,开足马力加快生产医用防护用品和口罩等防疫物资,保障抗疫物资第一时间供应市场。

本报通讯员 吉喆 摄

守护耕地 跟着“田长”去巡田

在郴州市北湖区华塘镇三合村,王元和(右)和种粮大户骆元波(中)在交流春耕情况(3月18日摄)。

今年49岁的王元是和湖南省郴州市北湖区华塘镇三合村村支书,也是一名村级“田长”。眼下正是忙碌的春耕备耕时节,作

为一名基层“田长”,王元和不仅要深入田间地头加强日常监管、巡查,还要督促、协调处理耕地保护工作中的问题,加强耕地保护政策宣传,及时发现、制止、上报辖区内违法占用耕地、破坏耕地等“非农化”“非粮化”行为。 新华社记者 柳玉敏 摄

通过与品牌方、专业鉴别机构等合作建立商品真伪鉴别机制

中消协推出“慧眼计划”保障品质消费

本报(记者杨召奎)近日,中国消费者协会启动“慧眼计划”,通过与品牌方、专业鉴别机构等合作建立商品真伪鉴别机制,为各级消协组织调解消费者投诉以及开展消费监督工作提供支撑,保障品质消费。中消协将不断完善鉴别机制建设,提高服务水平,并接受社会监督。

与商品质量鉴定不同,商品真假鉴别因缺乏权威鉴别方式和鉴别渠道一直是困扰消费者维权的难题,并影响消协组织投诉调解的成效。中消协“慧眼计划”立足社会共治,充分整合各方鉴别力量,探索破解鉴别难题,目的是打通消费维权堵点,切实维护消费者合法权益。

“慧眼计划”主要面向基层消协组织提供服务,各级消协组织在投诉调解和消费监督工作中确有商品真假鉴别需要的,可直接提出申请。中消协通过该机制为提出申请的消协组

织提供初步鉴别结论,帮助判断维权证据,明确维权目标及途径,降低消费维权成本,提高投诉调解成功率和消费监督科学性。

“慧眼计划”为公益性、开放性的项目,中消协欢迎各品牌所有者、品牌指定的授权机构、知识产权保护部门、第三方鉴别机构或能够辅助进行商品真假鉴别的检测机构等社会各界参与。

此前,中消协在中国商业企业管理协会及其所属的钟表商业企业管理委员会的支持下,已全面升级了“企业售后服务电话查验宝”中的名表维修版块,待成熟后,也将作为规避“山寨”维修服务版块,成为“慧眼计划”的组成部分。

据悉,上海识装信息科技有限公司(得物)已率先响应加入“慧眼计划”。

新能源汽车“跑下去”需要协同的“链式反应”

经济观察

本报记者 北梦原

近日,多家车企宣布上调新能源汽车终端销售价格。据统计,目前已有近20家新能源汽车企业宣布调价,涉及车型近40款,涨价幅度从数千元到数万元不等。

尽管在新能源汽车产业快速发展的当下,市场对价格的敏感度比以往有所下降,但厂商的密集调价仍然引发了广泛关注。这一次,各界担心的不是卖车问题,而是造车问题。

今年是新能源汽车补贴政策实施的最后一年。根据财政部等4部门联合发布的《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,新能源汽车购置补贴政策将

于今年12月31日终止,之后上牌的车辆不再给予补贴。

按照最初的政策设计,新能源汽车补贴原计划在2020年退出,受疫情等因素影响延续至今。在国内巨大市场需求的带动下,新能源汽车企业在研发、制造等方面的成本逐步拉低,产业发展从政策驱动转向市场拉动,呈现出市场规模、发展质量双提升的良好发展局面。

据中国汽车工业协会统计,2021年我国新能源汽车产销分别完成354.5万辆和352.1万辆,同比增长1.6倍,市场占有率达到13.4%,高于上年8个百分点。对于2022年新能源汽车市场的发展,各界普遍表示乐观。

但此次新能源汽车密集调价,凸显了产业发展面临的另一个问题:新能源汽车的需求被激活后,产业链、供应链能否接得住?

此前,面对新能源汽车应用推广难题,从政策到产业,目光更多聚焦于需求侧。尤其是

一些造车“新势力”,思考更多的是如何提高续航、降低售价、提升体验,让新能源汽车打动消费者。但现在,新能源汽车产业面临的压力更多来自上游。

据了解,在此轮新能源汽车密集调价背后,是锂、镍等上游原材料价格的暴涨。新能源汽车动力电池所需的电池级碳酸锂价格目前已突破50万元/吨,较年初涨幅超80%,同比涨超500%。

巨大的成本压力之下,一些新能源车企坦言“卖一辆亏一辆”。有的厂商直接选择暂停旗下热销车型的接单,有的“黄牛”乘机将涨价前的提车订单加价转卖给消费者……销售端的乱象,成为新能源汽车供应链难以支撑市场需求的一个生动而尴尬的注脚。

有业内人士认为,“调价”只能短期缓解原材料成本上涨之“痛”,新能源汽车产业需要正视产业链、供应链短板,着力提升防范市场波动风险的能力。

市场的应用推广难题,可以交给某家企业甚至某款产品。但上下游产业链的打造和完善,并非单点突破所能实现。它需要更系统地发力,需要协同的“链式反应”。

近年来,为了缓解上游原材料和关键零部件供需压力,不少企业加大了对供应链的投入,产业政策也更多将目光聚焦于产业链上,新能源汽车的产业链自主供应能力得到了一定提升。但要支撑起国内新能源汽车市场的快速发展,仍然还有很多功课要做。