

不宜把缓换装与减配混为一谈

忠阳车评

最近,有不少车主投诉某车企“减配”,引发争议。

受汽车芯片供应紧张影响,去年以来部分车企热销车型出现缺货。一些车企为满足客户急需用车,在不影响车辆安全功能且符合相关法规的前提下,通过“缓装”或“换装”部分非核心零部件的替代方案,以实现车辆交付。比如,去年小鹏P5就采取了“先交付,后补装”的方案,并计划在今年3月底开启分批雷达补装。

还有一些企业则直接去掉部分对车辆性能和安全性不会产生影响的配置。去年通用汽车宣布,在2021新款皮卡车型中不再配置燃油管理模块,相应地也降低了售价;宝马则表示,受制于全球芯片短缺,旗下多款车同时迎来配置调整。奔驰公开称,

由于芯片匮乏,不再保证为全部新车提供全配配置。不过,受到影响的消费者可以选择以折扣价获得低配的汽车,也可以选择等待配件齐全的新车,或者直接取消订单。

问题在于,现在仍有不少人把缺芯背景下的缓装或换装与传统意义上的减配混为一谈,成为当前引发消费者和车企纠纷的诱因。所谓减配,是指车企为了压缩成本,在原车型的基础上,主动减少一些配置。当然,这些配置不会影响车的基本性能,车辆也符合国内标准。但在我国汽车市场,消费者对“减配”尤其敏感,常以涉嫌欺诈对其进行投诉。而缓装属于“被动减配”,是当前车企积极应对“缺芯”的方法之一,并非传统意义上的偷工减料,侵害消费者权益行为。

反思人们之所以将二者混淆,原因不难分析。一方面,可能是4S店未能将相关信息准确告知消费者;另一方面,也有可

能是交流中消费者未充分理解4S店的告知。此外,部分媒体在对此类纠纷报道时,未把握好平衡原则,只采访了其中一方。因此,所呈现出来的事实并不完全准确,也在一定程度上加剧了双方的矛盾。

区分是否主观或故意是减少此类矛盾的关键。实际上,类似上述某车企收音机问题、多家企业ESP替代方案,都可以算是缺芯背景下的“被动减配”,而非车企主观或故意为之。一旦面临这类投诉时,厂商与消费者应更多地进行沟通,争取达成相互谅解。从目前来看,行业缺芯问题一时半会儿还难以得到根本解决,未来这样的纠纷或不可避免,甚至还会继续增多。这就要求车企和经销商未雨绸缪,在产品销售过程中,更加重视消费者权益保护。比如,通过签署用户告知书,或在销售合同中用备注的方式向用户详细告知,从而避免购车后的各种纠纷。

良好的厂商和消费者关系,有利于汽车产业健康发展。刚刚过去的一年,我国汽车产销分别完成2608.2万辆和2627.5万辆,同比分别增长3.4%和3.8%,结束了连续3年的下降趋势,实属不易。目前,我国汽车保有量也已超过美国,达到3.02亿辆,处于汽车大国迈向汽车强国的关键期。

汽车强国不仅在于技术硬实力的支撑,还有文化软实力的涵养。而良好的厂商和消费者关系作为软实力的重要组成部分,离不开大家共同维护。少激化矛盾,努力寻找最大公约数,理应为汽车芯片短缺背景下企业、消费者和媒体共同的追求。



杨忠阳

潍柴动力近日发布全球首款本体热效率51.09%柴油机,距离其上次发布全球首款本体热效率50.23%的商业化柴油机仅隔480天。国际汽车工程师学会联合会评论称,这是汽车发动机行业科技进步史上的一个重要里程碑,也将为全球行业可持续发展和节能减排作出重大贡献。

目前,众多柴油机生产厂商纷纷进入新能源赛道。柴油机还有未来吗?“新能源和柴油机将是互补的关系。随着技术的不断突破,未来柴油机在重型运输动力、大型工业用固定动力、船用动力、工程机械、农业机械等应用领域,仍将占有支配地位,具有巨大的市场需求。”潍柴集团董事长谭旭光说。

去年,虽然受芯片短缺、疫情反复、国六切换等因素影响,但潍柴仍交出了漂亮的成绩单,2021年产销柴油机105万台,连续两年产销量突破百万台,再次刷新全球柴油机行业纪录。

连续两年跨越“百万台”大关的背后,是潍柴始终瞄准科技创新最前沿,保持研发高标准、大投入。近3年来,潍柴动力累计研发投入达103亿元。

热效率是衡量内燃机燃油利用效率的标准,热效率越高,燃油消耗越少,节能减排的效果就越显著。提高热效率是内燃机的一个重要研究方向。潍柴动力发动机研究院副院长李志杰,曾是当年50%热效率柴油机项目团队核心成员之一。他说:“一台发动机的热效率,需要对每一个零部件进行优化和升级。”潍柴的科研团队非常年轻,平均年龄30岁,“正是因为年轻,初生牛犊不怕虎,这样一支富有激情的团队,敢于挑战全行业都没有实现的目标。”李志杰说。

2021年初,潍柴科研团队向热效率突破51%的新目标发起挑战。作为潍柴集团2021年“军令状”科研项目之一,公司给他们设定的目标是:年内完成。在发动机设计过程中,是否拥有流畅充足的空气供应,对内燃机热效率的影响举足轻重,这涉及热效率突破项目中唯一一个纯手工环节——气道设计。失之毫厘差之千里,不同形状、不同曲面甚至不同倒角的气道,通气速度大相径庭,全靠工程师反复打磨、测试。为了达到更好的试验效果,潍柴发动机研究院气道设计工程师吕顺不仅一次次细抠设计方案,还在5个月的时间里手工制作了上百种模型,用抛光器、砂纸等一点点地打磨,用塑性材料一次次地修补。功夫不负有心人,经过上百次的修改与试验,终于在稳定生产成本的前提下打磨出了高效率的气道。“验证通过!”2021年12月16日,潍柴科研人员提前半个月,完成了柴油机本体热效率突破51%的目标。

这一技术突破,对推动我国传统内燃机行业节能减排、绿色发展具有重大战略意义,在全球内燃机行业具有重要的技术引领作用。谭旭光介绍,与市场现有主流柴油机平均46%的热效率相比,51%的热效率柴油机可实现油耗、二氧化碳排放分别降低10%,若全行业推广应用,我国每年可节约1600万吨、减少二氧化碳排放5000万吨,创造经济效益约1400亿元。

柴油机技术取得新突破,能带动上下游产业全方位提高技术标准和制造水平,加快新旧动能转换,让高效环保的柴油机持续“动力澎湃”。谭旭光说:“潍柴确立了在2025年前,热效率力争达到55%的目标。从全球形势看,这个指标是可以完成的。”

青岛港有新“魔法”

本报记者 刘成

青岛港

2021年

完成集装箱吞吐量--- 2371万标箱

同比增长--- 7.8%

完成货物吞吐量--- 6.3亿吨

同比增长--- 4.3%

青岛港智能空轨集疏运系统在运行中。
张进刚摄
(中经视觉)

加氢像加油一样方便

2021年12月29日,青岛港前湾港区加氢站建设项目启动仪式举行,这是全国港口首个氢燃料电池汽车充装示范运营项目。此次开工建设的加氢站是青岛港在前湾港区和董家口港区规划布局建设的加氢站之一,设计日加氢能力1000公斤。计划2022年完成一期日加氢能力500公斤加氢站的建设。

加氢站可以形象地比喻为给新能源车“加油”的地方。

“2019年我们进行氢能源卡车路试的时候,用槽运车加注氢,一辆车加满要一个小时。未来加氢站建成后,一辆车加氢只需要5分钟至10分钟。”青岛港前湾集装箱码头有限公司副总经理刘洋介绍。

近年来,青岛港加快推进建设绿色低碳港口。2019年,青岛港完成了氢能源卡车在青岛港前湾集装箱码头首次正式投入实测试运行,在全国同行业中率先成为氢能源集卡车运行应用的码头。2020年,青岛港又以自动化码头为依托,在全球首次实现氢燃料电池在轨道吊上的应用。

当前,在“双碳”目标引领下,实现高效节能、低碳环保、可持续发展的绿色港口,已成为青岛港发展的必然选择。

为了逐渐实现减碳目标,青岛港在能源转型和清洁能源利用上下足功夫,充分挖掘光伏发电潜力,引进光伏、风电等新能源技术,研究推进仓库、雨棚屋顶光伏改造,推广安装光伏发电设备,全港光伏年发电量可达100万千瓦时;投资1.5亿元,先后完成15套变频岸电和69套接电箱建设,码头岸电泊位覆盖率达到100%;积极探索LNG冷能、风能、潮汐能应用前景和技术,在大港港区、前湾港区、董家口港区建设LNG加气站;引进电动集卡车,引导更新LNG车辆超过400辆,港区LNG车辆占比超70%。

如今,青岛港港口能源结构越来越优化,风电、光伏等非化石能源占发电总量的比重不断提升,为实现港口健康可持续发展,加快打造国际领先智慧绿色港口奠定了基础。

公布名单。

集装箱消毒用上机器人

灵巧的机械臂在空中挥舞,水雾喷洒而出……走进青岛港东港公司集装箱洗消场,一个个造型奇特的履带式机器人在集装箱内外忙碌。

“这些小家伙可帮了我们不少忙!”东港公司安技部副经理张京龙说,投入使用的洗消机器人成为防疫高科技助手。

这些高科技助手包括移动消毒机器人、固定消毒设备和移动清洗机器人、固定清洗设备。其中,移动消毒机器人与移动清洗机器人喷射距离超过20米,满足12米集装箱的消毒需求,且均为远程控制,最远实现1.3千米的远距离控制与图像实时传输,保证在感染风险隐患消除之前人箱绝对分离,有效保障操作人员安全。“相比传统人工冲洗方式,自动冲洗不仅大幅降低劳动强度,整体效率更是提升超过50%。”张京龙说。

“安全生产需要更多、更加先进的新技术和新产品。”青岛港安全环保科技部部长于守水表示,青岛港充分发挥资源、平台优势,研发智慧防疫管理系统,对人员管理、核酸检测、疫苗接种、医疗废物等重点环节“一体化”管控;通过自动化消杀清洗设备,智能化无人闸口、电子上杆等新技术应用,减少作业现场病毒传播风险;打造船舶作业数字签证、“船舶同屏”系统实现与船方无纸化交付,减少人员接触……

“更好统筹港口发展和安全生产,需要确保每一个环节、每一个流程不出纰漏,利用科技提升港口安全管理效能。”张保华说。

此外,青岛港还通过建设网络安全态势感知平台,强化对网络的分级保护和大数据监测;加快5G重点区域覆盖,全港已建成5G基站129个;建设电力智能调度指挥及监测系统,提升港区电力系统监测信息分析、预警以及排障能力。

青岛港围绕港口主业,持续拓展科技应用场景,做智慧绿色港口建设的先行者、领跑者。

在码头监控室,大屏幕全方位、多角度实时显示堆场作业情况,操作人员只需在室内工作台前进行监控……这是1月6日,青岛港权属单位威海港青威集装箱码头全自动化堆场第一天正式上线运行的场景。

“全自动化堆场上线运行后,集装箱装卸速度由每小时23自然箱,提升至每小时32自然箱,较传统人工作业效率提升39%。自动化堆场还优化了港口集装箱装卸作业流程,其中门禁系统、拖车导向系统、定位杆等多项技术具有自主知识产权。”威海港青威公司操作部IT主管于洋说。

这是威海市域港口首个实现全自动化作业的集装箱堆场,标志着威海港智慧码头建设向前迈进了一大步。

如今,走在青岛港,各码头不断涌现出一个令人惊叹的自动化、智慧化作业场景。比如,全球首创自动导引车循环充电技术及系统,全球首创港口大型机械“一键锚定”自动防风技术及系统,全球首创机器人自动拆装集装箱旋锁技术及系统、全球首创高速轨道吊双箱作业模式、全球首创码头物联网可视化运维平台……

这些自动化应用场景充分展现了青岛港雄厚的科技实力。截至2021年底,青岛港获得国家知识产权局专利授权100多件,软件著作权登记10余项;共有11项创新成果进入中国港口协会科学技术奖初审结果

慧眼观企

在山东港口青岛港全自动化集装箱码头,来自世界各地的船只在此停靠,无人场地中,自动化桥吊、高速轨道吊、自动导引车等设备“自由运行”,现场一片繁忙。“青岛港处处体现智能化,几乎每个业务领域、每个作业环节,都有‘智慧’的影子。”山东港口青岛港党委委员、常务副总经理张保华说,近年来,青岛港坚持智慧引领、科技支撑、创新驱动,不断探索智慧绿色港口建设。

船舶清舱可远程操控

1月3日,在青岛港前港公司87泊位,“米罗国王”轮卸船清舱作业中首次试验成功远程操控装载机技术。

“远程操控装载机应用‘远程视频+激光扫描’技术,实现远程操控装载机清舱作业,消除了专班职工入舱国际航行船舶作业带来的安全隐患和交叉感染风险,既改善了专班职工工作环境,又提高了卸船效率。”青岛港前港公司流机队副队长李磊说,这是继堆取料机、卸船机、火车调车机、火车装车机实现远程操控、自动化运行以来,青岛港在干散货智慧港口建设方面取得的又一重要突破,提升了干散货全流程卸船作业的无人化、智能化水平。

这是青岛港智能化建设的一个缩影。



青岛港工人在自动化生产控制中心监控现场作业情况。
张进刚摄(中经视觉)



青岛港自动化码头作业场景。
闫军摄(中经视觉)