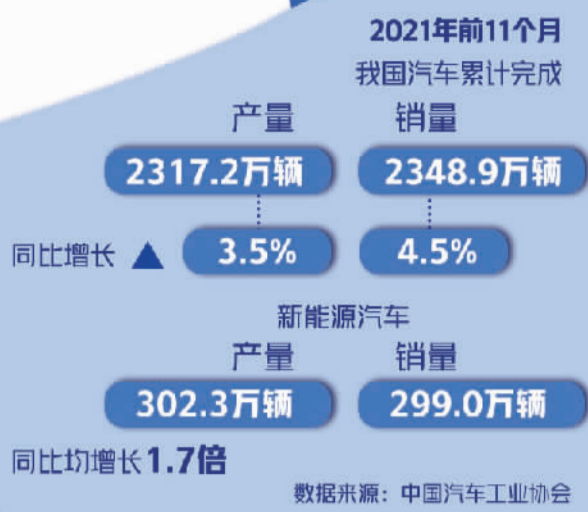


汽车产业变中向新

本报记者 杨忠阳



蔚来江淮工厂总装车间。(资料图片)

产业互联网能助力实体经济的创新与变革,改善供给质量、提高生产效率、拓展实体经济增值空间,使实体经济朝着智能化方向转型升级。

刘典

日前,工信部、国家发展改革委等8部门联合印发《“十四五”智能制造发展规划》,推动新一代信息技术与先进制造业深度融合。随着信息技术与实体经济日益融合,推动数字经济发展的主要动力正在从消费互联网向产业互联网转变,我们应充分认识产业互联网的前景和重点。

当下,产业互联网的建设是推进我国数字经济迈向新发展阶段的重要动力。在消费互联网时代,各大平台凭借流量来获取盈利,流量红利的见顶推动互联网的生态体系从消费互联网向产业互联网转化。互联网的核心特征从“人人互联”转向“万物互联”,从侧重生活、消费转向侧重生产、创造。新一代信息技术的应用可以实现企业研发设计、生产制造、供应链管理各环节的智能化,改善企业经营活动的精准性与敏捷性,并改善整个社会经济循环的质量。

当前,我国已初步形成一套促进产业互联网落地的制度体系。2015年,国务院出台《关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》。2017年,《关于深化“互联网+先进制造业”发展工业互联网的指导意见》印发。2021年,《工业互联网创新发展行动计划(2021—2023年)》发布。而在地方层面,产业互联网也已成为各地重点扶持的关键项目。2021年8月,全球数字经济大会发布了《北京市关于加快建设全球数字经济标杆城市的实施方案》,并在同期举办的论坛上发布了《产业互联网北京方案》。

打造产业互联网的核心在于释放现有场景的数据要素动能,实现产业间数据平台互联,实现消费与生产的协同数字化。数据作为数字经济的核心生产要素,在产业互联网中起关键性作用。2020年5月,《中共中央 国务院关于新时代加快完善社会主义市场经济体制的意见》发布,提出完善数据权属界定、开放共享、交易流通等标准和措施,发挥社会数据资源价值。随着文件的落实,数据要素将与劳动、资本、土地、知识、技术、管理等要素融合发展,数据流将引领技术流、物质流、资金流与人才流。

打造产业互联网,释放数据红利,要更加关注数据的开放与管理、利用与保护一系列权利配置的问题。我们无法忽略数据在流动过程中产生的安全隐患,互联网企业在建立数据规则的同时,也应该考虑开放带来的现实危险。现有的消费互联网在数据的利用与保护方面存在一些弊端,在建设产业互联网时,不可照搬照抄消费互联网的盈利模式,而是要寻找适合产业互联网发展的新方法。各互联网平台应深化合作,加强数据有序共享,依法保护个人信息。

发展产业互联网的目的在于服务实体经济转型升级,实现从制造向“智造”转变。近年来,我国实体经济发展面临着供给与需求不匹配、成本持续上涨、创新发展动力不足等一系列问题。而产业互联网能够助力实体经济的创新与变革,改善供给质量、提高生产效率,加快其响应市场的速度、拓展实体经济的增值空间,使实体经济朝着智能化方向转型升级。因此,要大力推进产业互联网与实体经济深度融合,让实体经济成为产业互联网的主角。

总体看,要把握数字经济发展机遇,顺应产业数字化和数字产业化潮流,通过提升科技创新能力,加快产业互联网建设,为实体经济的转型升级与数字经济的高质量发展保驾护航。

(作者系北京大学首都发展研究院高端智库咨询课题专家)

业界点睛

本版编辑 乔金亮 陶琦 美编 倪梦婷

展望2022

在新冠肺炎疫情反复,供应链短缺背景下,刚刚过去的2021年,中国汽车产业产销均实现微增长。尤其令人振奋的是,产业结构出现重大变化,新能源汽车迎来大爆发,产销量双双突破300万辆大关。

新的一年,面对乘用车股比放开、新能源汽车补贴退坡、原材料价格上涨等政策调整和市场变化,中国汽车产业更要坚持创新驱动,在智能化和电动化变革大潮中,积极应对供应链不确定性,稳中求进,推动高质量发展。

乘用车股比放开倒逼创新

历经5年过渡期后,乘用车股比如约放开。

2021年12月27日,国家发展改革委、商务部发布《外商投资准入特别管理措施(负面清单)(2021年版)》,自2022年1月1日起,在汽车制造领域,取消乘用车制造外股比限制以及同一家外商可在国内建立两家及两家以下生产同类整车产品的合资企业的限制。此前,我国已于2018年取消新能源汽车的外资股比限制,2020年取消对商用车的外资股比限制,2021年取消对商用车的外资股比限制。乘用车股比限制的取消意味着我国汽车行业实现完全对外开放。

“乘用车股比放开对汽车行业的影响不大。”中国电动汽车百人会副理事长董扬表示,目前中国汽车市场竞争已很充分,合资企业股比变化并不一定能增加企业的品牌力和竞争力,也不会降低多少运营成本,对自主品牌威胁不大。如果外方增加合资企业股比,想多分一部分利润,与之相对应的是,在需要中方多发挥作用时,可能不利于调动中方积极性。因此,合资企业双方对股比变动问题也会较为慎重。

从目前来看,2022年涉及股比调整的已有3家合资企业。一家为深圳腾势新能源汽车有限公司。戴姆勒和比亚迪已签署股权转让协议,交割完成后双方将分别持有合资公司10%和90%的股份。另一家为东风悦达起亚。东风汽车集团有限公司将直接从合资公司撤资。此外,按照约定宝马也将在2022年完成对华晨宝马的增资扩股。而前些年一度盛传戴姆勒欲增持北京奔驰股份的消息,还有待进一步证实。

“合资股比放开的第一年,除已经约定好的几家合资企业股比会进行变更,不太会出现更多大的变化。”中国汽车工业协会副总工程师许海东解释,这是因为股比受合同约定,其他合资企业的合同都还没有到期;同时,合资股比的变化需要很长时间的商务谈判期,涉及因素较多,要想调整也不是简单的事。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树则认为,“股比放开,既体现了我国汽车行业具备了更加良好的改革开放、依法公平竞争的市场环境,也更容易充分激发市场活力,倒逼国内车企深化改革,加快创新,促进我国汽车产业转型升级,做大做强”。

完全超出大家之前预期的是,2021年我国新能源汽车迎来爆发式增长,产销双双突破300万辆大关,市场渗透率超过13%。不过,财政部等4部门日前发布的一则补贴退坡30%的通知又引发人们担忧:新能源汽车还能延续上一年的高速增长态势吗?根据新的补贴方案,续航里程大于300公里且在400公里以内的纯电动车,2022年补贴金额为0.91万元,比2021年减少了0.39万元。续航里程大于400公里的纯电动车,2022年补贴金额为1.26万元,比2021年减少了0.54万元。同时,插电混动车型(包括增程式车型)2022年的补贴金额为0.48万元,比2021年减少了0.21万元。

“此次补贴退坡一是在预料之中,二是幅度不算大,几千元的差别,总体上企业应能通过产品规模效应,来逐步覆盖退坡的部分。”在崔东树看来,推动新能源汽车销量的关键还是要提升产品力。他预计,随着技术进步和市场认可度提升,今年新能源车的产销有望达到600万辆规模,对应约22%的渗透率。

虽然中汽协的预期要比乘联会的少100万辆,但董扬表示,从市场角度看,今年实现500万辆的目标是值得期待的。理由有三:一是过了技术关。当前我国新能源汽车的续航里程、安全性能问题基本得到解决,应对冬季续航里程问题的技术也较成熟;动力电池总体上达到世界先进水平,专用底盘设计、投产世界领先。二是过了成本关。中国动力电池售价率先达到国际期望的每瓦时0.1美元,在政府补贴较少的前提下,大多数中国企业生产新能源汽车有边际贡献,有些企业已有真实的利润。三是过了市场关。私人用户占市场80%以上,各消费群体对新能源汽车认同度普遍大幅提高。此外,充换电设施建设也在跟上新能源汽车发展步伐。

“补贴退坡并不标志着新能源汽车竞争力下降,反而会促进行业发展更加成熟,更加稳健。”特斯拉全球副总裁陶琳表示,随着补贴完全退出,新能源汽车将进入真正靠产品力竞争的阶段,这对整个行业和消费者来说都是好事。

补贴退坡不改增长态势

“补贴退坡不改增长态势”

根据新的补贴方案,续航里程大于300

一个热词。因为“缺芯”,不少工厂被迫停工停产,造车新势力不得不下调新车交付预期,即使大众、福特、本田等汽车巨头也难以幸免;因为“电池荒”,车企不得不派人蹲守宁德时代。当供应链的压力传导至终端市场,就是4S店无新车可卖。为此,小鹏汽车董事长何小鹏大倒苦水,“小鹏P5受芯片短缺影响最大”。

“由于疫情的不确定性和芯片产业的长周期性,2022年芯片短缺问题可能仍将延续一段时间,但严重程度会有所缓和。”清华大学车辆与运载学院研究员刘宗巍表示,这主要得益于芯片企业的产能调整和整车企业对芯片短缺应对经验的增加。

持续做好应对供应链不确定性的准备,保证一定的灵活性是车企非常重要的经验举措。北京梅赛德斯-奔驰销售服务有限公司总裁兼首席执行官杨铭告诉记者,“首先,我们从整个体系层面部署相关应对工作,确保整个生产体系具备灵活性;其次,我们基于客户意愿在不影响车辆安全功能且符合相关法规的前提下,根据客户需求交付部分车辆,并在相应零配件就位后第一时间完善车辆功能;再次,我们灵活调整车辆配置、选装配件等,以满足客户的用车需求”。

与芯片供应紧张原因不同,“少电”背后更多则是原材料价格上涨所引发的。董扬指出,过去一两年间,动力电池主要原材料镍钴锂等价格一直处于上涨中,这主要是由于疫情影响了原材料的正常开采和运输,再加上这些能源金属本身储量就不是很丰富,所以供需矛盾突出。在他看来,今年原材料价格有可能还会继续上涨,这需要整车企业提前做好应对措施。

“当前中国汽车产业进入创新驱动、绿色发展的新阶段,企业发展的驱动力、产业内的生态、生产企业与供应链及销售端的关系,以及政府管理汽车产业发展的思路,都在发生深刻变化,面临诸多新挑战。”董扬指出,很多在“跟随发展”阶段成功的经验已不再适用,甚至会成为创新发展的障碍。他建议,包括整车企业和零部件供应商,乃至政府管理部门都需要树立新的观念和新的思路以应对新阶段的新挑战。

供应链紧张短期或难解决

“缺芯少电”是我国汽车产业的

光存储成行业升级重要方向

本报记者 王轶辰



近日,国际调研机构Gartner公布2021年第三季度全球存储市场报告显示,三季度全球存储市场销售额349亿元,同比增长2.9%。产品层面,传统存储市场萎缩,全闪存、分布式存储等新存储市场增长强劲。随着全球数字经济加速发展,大数据、人工智能、区块链等新技术与实体经济加速融合,新形态存储产品将迎来高速发展。

数字经济已成为新时代建设现代化经济体系的重要动力。中国科学院科技战略咨询研究院发布报告称,随着社会经济各领域数字化建设的推进,数据存储需求呈现指数级增长,数据中心、5G等新型基础设施为数字经济提供基础保障的同时,也产生了高能耗、高成本问题。构建以电存储、磁存储和光存储为重要支柱的数据存储体系,对保障我国数字经济安全高效发展具有重要意义。

从存储产业整体来看,围绕存储介质主要分为三类:磁存储、电存储和光存储。在海量的大数据中,大部分数据属于冷数据,即在3个月之后访问频次极低。采用常规的、硬盘存储和半导体存储的方式存储此类数据,大幅度增加了数据中心的能耗水平。由于机械硬盘的寿命通常为5年,数据的长期存储还会因不断更新存储介质而大幅度提高成本和安全风险。

存储光盘结构及格式、多轴伺服平台方案以及高识别度算法等关键环节上,逐渐形成自主可控的全息光存储产业链布局。

从产业路线图来看,预计全息光存储在3年至5年内可形成成熟的产品和服务,实现市场化和产业化。公开资料显示,目前全息光存储处于第三发展阶段,即实现应用试验阶段。其中,预计到2023年左右可实现产品样机的生产推出,到2025年左右,经过产品和技术不断迭代,可形成相对成熟稳定的全息光存储产品,进而实现市场化应用和产业化发展。

目前,包括光存储技术在内的中国自主新兴信息技术的应用部署相对有限,仍需国家、行业、企业与用户共同发力,推动产业迭代升级。王晓明建议,在光存储领域,进一步加大相关研究专项对光存储技术的支持,开展全息、蓝光、多维等光存储前沿技术的研发。设立光存储工程化开发中上游材料、设备等科研专项群,给予研发资助及优惠政策,鼓励有能力的企业参与上游关键材料、基础设备及软件的研发。进一步完善和优化光存储技术创新环境,加强技术专利保护力度。

中国银行保险监督管理委员会四川监管局 关于换发《中华人民共和国金融许可证》的公告

下列机构经中国银行保险监督管理委员会四川监管局批准,换发《中华人民共和国金融许可证》。发证机关:中国银行保险监督管理委员会四川监管局,现予以公告:

中国民生银行股份有限公司成都新义西街社区支行
机构编码: B0009S251010110
许可证流水号: 01006444

业务范围: 吸收公众存款;发放短期、中期和长期贷款;办理国内外结算;代理发行、代理兑付、承销政府债券;从事银行卡业务;代理收付款项;经中国银行业监督管理委员会批准并经上级行授权开办的其他业务。不办理人工现金业务,现金业务主要依托自助机具办理;不办理对公业务。

批准日期: 2015年11月16日
机构住所: 四川省成都市高新区新义西街87号、85号
联系电话: 028-62963236
发证日期: 2021年12月28日

中国民生银行股份有限公司成都南华路社区支行
机构编码: B0009S251010027
许可证流水号: 01006445

业务范围: 吸收公众存款;发放个人短期、中期和长期贷款;办理国内外结算;从事银行卡业务;代理收付款项;经银行业监督管理委员会批准并经其上级行授权的其他业务。不办理人工现金业务,现金业务主要依托自助机具办理;不办理对公业务。

批准日期: 2014年10月15日
机构住所: 四川省成都市高新区南华路1845号、1847号
联系电话: 028-62963081、028-62963084
发证日期: 2021年12月28日

以上信息可在中国银行保险监督管理委员会网站 www.cbirc.gov.cn 查询