

房地产周评

像造汽车一样建房子

铁

本报记者

齐慧

近日,中国与中东欧国家共建“一带一路”重点项目、匈塞铁路塞尔维亚境内贝诺段(贝尔格莱德至诺维萨德)安全有序运营满一周年,累计发送旅客293万人次,极大便利了沿线民众出行,成为中塞两国铁路国际合作的旗舰项目,为服务共建“一带一路”高质量发展发挥了积极作用。

中国铁路集团有限公司有关负责人介绍,匈塞铁路北起匈牙利首都布达佩斯,南至塞尔维亚首都贝尔格莱德,是客货共线双线电气化铁路,线路全长341.7公里。2022年3月19日开通运营的匈塞铁路塞尔维亚境内贝诺段,线路全长约80公里,最高运行时速200公里,由贝诺段(贝尔格莱德至旧帕佐瓦)、旧诺段(旧帕佐瓦至诺维萨德)2个区段组成,这也是匈塞高质量共建“一带一路”与欧洲发展战略对接的重大项目,是中国一中东欧国家合作的旗舰项目,也是中国铁路技术装备与欧盟铁路互联互通技术规范对接的首个项目。

据悉,该项目由中国国家铁路集团有限公司所属中国铁路国际有限公司牵头,联合中国交通建设股份有限公司组建中方联营体,以工程总承包模式建设旧贝诺段,分包承建旧诺段通信信号工程。

据了解,匈塞铁路历史悠久,建成已超百年,线路设备严重老化,平均运行时速只有40公里。匈塞铁路塞尔维亚境内贝诺段开通运营以来,列车最高运行时速由原来的40公里至50公里提升至200公里,运输品质和效率得到极大提升,成为当地民众出行首选,旅客发送量大幅增长。1年来,该区段日均开行旅客列车50多列,日均发送旅客超8200人次,最高日发送旅客14400人次。贝尔格莱德至诺维萨德的列车运行时间由原来的90分钟以上压缩至30分钟左右,大幅缩短了沿线城市间的旅行时间,“同城效应”日益显现,促进了沿线经济社会快速发展。

2022年11月,国际知名认证机构里卡多(荷兰)评估机构为匈塞铁路颁发了贝诺段轨旁通信信号列控系统、基础设施系统和能源子系统TSI符合性认证证书,标志着匈塞铁路贝诺段全部项目通过TSI认证。“中国方案,很好!”认证人员菲利普表示。TSI是欧盟铁路互联互通技术规范简称,是欧盟关于铁路产品的技术法规。通过TSI认证,标志着中国铁路关键产品设备及系统解决方案获得欧洲技术标准认可。

“作为匈塞铁路的建设者,要肩负起推动中国方案、中国产品、中国设备更好走出去的重大责任和使命。”中国铁路国际有限公司匈塞铁路塞尔维亚段联营体项目副经理宋伟说,在建设过程中我们克服了认证条款繁多、过程复杂、人才储备不足等困难,抽调各参建单位技术骨干成立认证专项攻关组,聘请欧盟铁路认证专家和认证咨询机构开展认证技术培训指导,认真做好认证机构提出问题的答复工作,按计划推动验证阶段各类认证遗留问题处置,促进中国铁路关键产品设备一次次获得欧洲市场“通行证”。

在匈塞铁路塞尔维亚境内贝诺段开通运营后,中方先后安排30多名专业技术人员对沿线车站运营维护人员进行了为期10个月的跟踪作业指导,协同做好应急处置和节假日运输保障工作,举办匈塞铁路建设与运营维护研修班,分享中国铁路基础设施建设运维经验。中方团队的高质量服务保障工作,有效提升了塞尔维亚铁路运营维护专业技能水平,保持了线路设备设施质量状态良好,经受住了复杂运行环境考验,确保了运输安全稳定。

“匈塞铁路塞尔维亚境内贝诺段安全有序运营一周年,极大便利了沿线群众出行,促进了当地经济社会发展,对巩固深化中塞传统友谊、加强两国战略对接、促进共建‘一带一路’高质量发展,具有十分重要的意义。下一步,中国铁路国际有限公司将全力推进匈塞铁路塞尔维亚境内诺维萨德至苏博蒂察至边境段建设,力争早日建成投用,为促进中国与中东欧国家深化合作作出新贡献。”该负责人表示。

本版编辑 周雷 吉亚娇 美编 倪梦婷

和城乡建设部提出,建立房屋定期体检制度,按照房屋的建成年代、功能类型确定体检的频次,及时查找和发现问题,体检出来的问题也就是房屋更新改造的重点,可以有针对性地提出整改措施,消除安全隐患。同时要建立房屋保险制度,以市场化手段推动完善工程质量和房屋安全监管的体制机制。推动完善房屋体检、养老、保险等制度,让房屋全生命周期安全管理有依据、有保障,将有助于我们居住安全感的提升。

配套和服务的完善应该是好房子的重要标准。近些年,我国正在开展完整居住社区建设、15分钟便民生活圈建设,这不需要完善养老设施、托幼设施以及餐饮等设施,更需要优质的服务作为支撑。好的服务离不开好的物业服务。随着人们对美好生活需求的日益提升,物业企业在提供“物业服务+社区生活服务”,推动物业、健康、养老、育幼、家政等生活性服务业的融合等方面有更加广阔的发展空间。



本报记者 刘瑾

像造汽车一样建房子,住宅产业化将取得长足发展。大力发展装配式建筑,使房子标准化设计、工厂化生产、装配化施工、一体化装修,既有利于老房子的更新改造,方便维修更换部件,又可以减少环境污染,提升劳动生产率和质量安全水平。

过电子设备实现事故预警。当信息技术进入家庭和楼宇,以及“数字孪生城市”等理念引领整个城市的数字化发展,数字家庭、智慧社区、数字城市建设会让我们的生活更加智慧和便捷。“光储直柔”建筑被很多业内专家视为未来绿色建筑的发展方向,在屋顶铺设太阳能光伏发电装置,将太阳能转化为电能,建筑便成了一座绿色发电厂,可以满足建筑内的用电需求。科技将日益造福我们的居住生活。一些房地产企业对科技赋能住房建设和住宅绿色发展早有布局,智能化和绿色化的住宅产品有望大大提升这些企业的竞争力。

像造汽车一样建房子,住宅产业化将取得长足发展。大力发展装配式建筑,使房子标准化设计、工厂化生产、装配化施工、一体化装修,既有利于老房子的更新改造,方便维修更换部件,又可以减少环境污染,提升劳动生产率和质量安全水平。如今,住房建

筑领域有了越来越多的装配式工厂,由于建筑的绝大多数建造步骤已经在工厂完成,其余的只需要运输到施工现场完成拼装即可。在有些工程中,相比传统建造模式,施工现场可免湿作业,整个建造施工过程可实现节水70%,零污水排放;免焊接等工序,可节电70%;免搭脚手架,可减少80%的建筑垃圾;建筑材料可拆卸、可回收、可循环利用率达90%。装配式建筑和模块化建造是大势所趋。装配式建筑在整个新建建筑中的占比逐年提升。装配式建筑、建筑机器人、建筑产业互联网等一批新产品、新业态、新模式初步形成。

体检和保险制度有助于形成房屋安全长效机制。我们习惯于定期对汽车进行保养,却很少听说对住宅进行保养和维护。实际上,我国存量房屋规模大、老龄化凸显、安全隐患突出。对住房的体检和养护应该是城市更新的重要内容。住房

聚焦产业绿色转型 ④

充电基础设施建设大有可为

在“双碳”目标引领下,我国新能源汽车保有量已达1310万辆,并继续保持较快增速。作为直接影响新能源汽车推广的重要因素,充电设施至关重要。

在近日召开的电动汽车百人会论坛(2023)上,如何进一步加快充电设施建设,助力新能源汽车持续健康发展,成为最受关注的话题之一。

充电设施快速增长

伴随着新能源汽车渗透率的大幅提升,充电桩市场迎来井喷。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟发布的2023年1月全国电动汽车充电基础设施运行情况显示,联盟内成员单位总计上报公共充电桩184.1万台,从2022年2月到2023年1月,月均新增公共充电桩约5.5万台。

在新能源汽车高速增长背景下,充电设施成为市场和产业链企业关注的重点。

国家电网全力支持新能源汽车发展。国家电网有限公司副总工程师李明介绍,2022年,国家电网全年成功办结充电桩报桩申请达到119万件,推动了居住区固定车位100%的建设充电设施要求或预留安装条件,大幅提升购电装车的便捷性。

在汽车品牌中,蔚来持续坚持建设充电设施。蔚来创始人、董事长李斌表示,充电基础设施是决定电动汽车用户使用体验最重要的因素。蔚来自2015年研发的时候就定下来可充、可换、可升级的充电服务体系。目前,蔚来在国内已布局了1326座换电站,52条目的地加电线路,用户已累计完成近2000万次换电。蔚来在充电桩的布局上也十分积极,500kW超快充充电桩已开始安装。

在充换电市场,第三方充换电运营商也在发挥着重要作用。小桔能源总经理解晶晶介绍,小桔已在100多个城市拥有5000多个充电站,90000多把快充枪,累计充电次数超过4亿多次。

奥动新能源在百人会论坛现场展示了最新一代5.0换电站。奥动新能源联合创始人、副董事长杨焱介绍,奥动通过领先的换电技术,打造全球最快的20秒极速换电,共有16家主流车企和30多款合作车型。在规模化布局上,奥动已经投运800座换电站,覆盖54个城市。在“双碳”目标响应上,奥动累计换电62亿公里,实现节碳减排42万吨。

推进完善补能体系

充电基础设施建设对于新能源汽车的销量和渗透率至关重要。然而,现有充电设施的不完善给消费者带来的里程焦虑,仍是行业难题。

中国消费者协会近日发布的《新能源汽车消费与公共充电桩使用情况调查报告》提到,目前充电设施有待完善,服务体验还有待提高。七成受访用户未进行预充值,普遍希望统一收费标准;站点少、不好找、桩不足是充电的主要痛点;近六成受访者经常遇到充电桩损坏或出现故障的情况;充电桩APP或小程序使用体验不足。

在国务院发展研究中心市场经济研究

所副所长王青看来,目前新能源汽车充电和补能没有大问题,但存在着一些结构性矛盾。一是公共充电桩和快充体系跟不上;二是居民小区的电力扩容跟不上需要;三是充电高峰和当前用电高峰基本重叠,夏季会增加用电的紧张和调峰的压力。

从充电桩密度来看,我国每100辆新能源汽车只有约7.5个充电桩。加快建设公共充电桩和快充体系,搭建更大规模的补能体系,成为解决新能源汽车发展瓶颈的突破口。

持续建设充换电基础设施是蔚来坚决投入的三大方向之一。蔚来2023年定下了新增超过1000座换电站的目标,即今年年底会累计建成超过2300座换电站,并新增10000个充电桩。到2025年将全面建成九纵九横覆盖19大城市群的高速换电网络,基本上让新能源汽车实现高速行驶无忧。

加速补能体系建设的不仅仅有蔚来。小鹏汽车启动的S4超快充升级改造计划,在一季度已完成超160座自营超充站的改造升级。据悉,小鹏充电将持续拓展S4超快充网络布局,预计于2023年内建成约500座具备S4超快充服务能力的站点。

车企热衷自建补能体系的背后,是充电设施不完善对消费者选择新能源汽车带来的影响。然而,在汽车企业、车主抱怨充电桩不够的同时,也有电网公司、电力企业在抱怨充电站使用率不高。在扩大充电设施规模的同时,建立智能、完善补能体系的方向越发清晰。

随着我国新能源汽车进入市场驱动阶段,充电运营的盈利能力已较为可观,其中独立运营商逐步成为主体力量。星星充电首席执行官王迪表示,现在的充电运营从单纯的硬件改善和提升为主,逐渐转向加强利用大数据和人工智能技术,在充电网全生命周期的规划、运营、运维、综合能源发展上实现一站式解决方案。这个方案是全视角优化,不是单一阶段或者独立步骤的优化,当中会用到很多数字化技术以改善效率。

行业标准呼之欲出

“未来,加电会比加油更方便。”李斌这样描绘新能源汽车的未来。

目前,新能源汽车充电主要有两套方案:一种是充电,一种是换电。以充电为例,目前,我国各类充电桩运营企业已超过3000家,其中公共桩保有量超过1万台的企业就有17家,不同运营商使用不同的缴费方式,给消费者带来不便。

中国汽车技术研究中心有限公司首席专家刘斌认为,我国充电桩总体在加快建设,但是总量仍然相对不足,矛盾依然存在,

需要从电网布局和运营服务新技术等各方面来加速推进。与电动化加速推进的汽车保有结构相适应,需要构建与之配套的新一代汽车能源设施体系。

比亚迪股份有限公司董事长兼总裁王传福提出了新的解决办法。他表示,我国汽车全面电动化的时间表在提前、进程在加速,行业要有充分的预期和准备。国家正在推动超充标准建立,但行业对标准争论很多。“多枪快充”的模式,即用两把枪或多把枪同时给一台车充电,可兼容过去,未来还可扩展,可以化解各方对标准意见的不同争论。比亚迪在多枪快充上有100多个专利,愿意开放给行业免费使用。

充电桩是目前最普遍的补能方式,不过,换电站正以其超快的补能效率,成为车主最喜爱的补能方式。在换电领域有所涉猎的企业,也开始加大对换电站的建设。

在换电赛道上,主要有4种参与者,分别是以蔚来、吉利集团为代表的换电车企,以宁德时代为代表的动力电池厂商,以国家电网为代表的能源供应商和以协鑫能科、奥动新能源为代表的第三方换电运营商。

然而,换电同样面临标准不统一的问题。由于在设计、材料、用途等方面存在差异,各家动力电池标准不统一,导致动力电

中国电动汽车百人会论坛(2023)展区的新能源汽车、轻量化汽车铝材解决方案等吸引了诸多国内外嘉宾的高度关注,展现出我国绿色发展的最新成果。

本报记者 刘瑾摄

池规格不统一,所以通常一座换电站只能服务于单一车辆品牌甚至单一车型,造成换电站资源闲置,拉高了换电站的运营成本。

杨焱认为,电池标准和共享换电是换电产业大规模商业推广的关键条件。奥动积极参与国家行业及团体标准的制定、编撰工作,推动产业标准化、共享化、规模化发展。

换电技术的推广应用高度依赖于标准化。可喜的是,商用车已有了完善的换电标准。近日,在中国商用车论坛上,中国汽车工业协会和一汽解放牵头发布《电动中重卡共享换电车辆及换电站建设技术规范》系列团体标准,标准覆盖车端、站端关键技术12项,明确了接口尺寸、换电流程等技术内容。随着标准的日趋完善,换电模式在特定场景下的应用将与充电模式形成互补,进入规模化发展快车道。



中国电动汽车充电基础设施促进联盟数据公示

联盟内成员单位总计上报公共充电桩 184.1万台
从2022年2月到2023年1月
月均新增公共充电桩约 5.5万台