

忠阳车评

海外国际车展遇冷折射产业变局

本周，2023德国国际车展（IAA）在慕尼黑开幕。尽管从德国中部的法兰克福搬迁至南部重镇慕尼黑，并更名为德国国际汽车及智慧出行展（以下简称“慕尼黑车展”），德国国际车展仍然没有重现往日风光。有不少评论认为，“如果没有中国车企的高调亮相，慕尼黑车展大概率会沦为区域车展”。

IAA创办于1897年，是欧洲地区最大的汽车展会，被誉为全球五大车展之一。从1951年开始，IAA便在法兰克福举行，也被业界称为法兰克福车展。得益于德国汽车产业的强大实力，法兰克福车展一度成为全球车展展示新技术和新产品的最重要平台，有世界汽车工业“奥运会”之称。

不过，近些年由于参展企业大幅下降，叠加电动化和智能化产业变革，法兰克福车展影响力大大下降，以至于不得不调整办展地点和名称。与法兰克福相比，慕尼黑有着更加浓厚的汽车氛围。在德系三大豪华汽车品牌中，宝马总部坐落于慕尼黑，奥迪总部则坐落于慕尼黑60公里外的英戈尔施塔特。遗憾的是，受新冠疫情影响，丰田、通用等非欧车企的缺席，

令2021年9月首次在慕尼黑举行的车展遭遇“寒冬”。

今年慕尼黑车展，丰田、本田、日产、通用、起亚等非欧车企继续缺席，就连由法国和意大利两大汽车集团合并而来的斯泰兰蒂斯集团也没有出现在官方的展位图中。好在，此次有中国50多家企业参展，为展会挽回一些颜面。以至于IAA市场传媒总监在和媒体沟通时说：“我们特别感谢中方的合作伙伴，历经艰辛，帮助我们邀请到如此众多的参展商。”美国《纽约时报》则称，享誉世界几十年的“德国制造”辉煌不再，而来自中国的新玩家“抢尽了风头”。

慕尼黑车展遇冷并非个例。同为全球五大车展之一的瑞士日内瓦车展，比慕尼黑车展更为艰难。去年8月，主办方宣布取消2023年的日内瓦车展，这已是2020年以来日内瓦车展连续第四年取消，原因是“多数汽车制造商无法保证能参加车展”。

具有百年历史的底特律车展也在加速衰落。为吸引展商和观众，2019年过后，底特律车展宣布将档期从冬季改至夏季。受新冠疫情影响，延误了两年的车展终于在2022年9月再次举办。尽管“瘦

身”归来的底特律车展加大了对电动汽车的重视程度，不仅车展标识换成了象征新能源的蓝绿色，美国总统拜登也亲自现身车展，试驾多款新能源车型，但这并没能提振车展不断下滑的影响力。参展商锐减，特别是宝马、奔驰、奥迪等巨头厂商的缺席，使得业内对底特律车展的未来前景普遍较为悲观。德国杜伊斯堡埃森大学的汽车行业专家费丁南德·杜登霍夫认为，“按照目前的形势来看，底特律车展是否能继续生存下去都将成为一个问题”。

与海外国际车展集体遇冷不同，今年4月举行的上海车展颇有“万国来朝”的景象。不仅奔驰、宝马、大众等国际车企“掌门人”悉数到场，而且带来了包括半数董事会成员以及总部设计研发、管理运营高管等在内的“豪华访客团”。丰田、本田、日产和现代汽车也有超过百人的管理层和业务团队参加上海车展。一些来自日本车企的员工甚至趴在地上，拿着皮尺仔细地测量车门开口、前后悬挂等数据。

车展冷热变化的背后，是中国超大规模市场优势的显现。尽管当前经济面临需求收缩、供给冲击、预期减弱三重压力，但工信部等七部门近日联合印发的《汽车

行业稳增长工作方案（2023—2024年）》提出，2023年汽车行业运行保持稳中向好发展态势，力争实现全年汽车销量2700万辆左右，同比增长约3%。这意味着，今年我国汽车销量将继续超越美国和欧盟市场之和。车展背后有车市。相信在未来很长一段时间内，中国汽车市场在全球的这一地位都将无法被撼动。

车展冷热变化的背后，是中国汽车产业崛起。在产业变革浪潮引领下，目前我国车企在电动化、智能驾驶和智能座舱等技术的应用和发展上已开始领先欧洲车企，并且这种差距正呈现出扩大趋势。如果说，过去100年里，世界汽车产业的重心是欧洲、美国底特律和日韩，那么在智能电动车时代，世界汽车技术制高点将向中国转移，这已成为共识。而海外国际车展集体遇冷，上海车展“风景这边独好”，正是对这一变局的最好映射与生动注脚。



接到西部网络货运区块链服务平台订单的货车正在装车。
本报记者 赵梅摄(中经视觉)

走进甘肃金昌网络货运产业园，在金昌数字经济服务有限公司（以下简称“金昌数字”）的西部网络货运区块链服务平台上，数字运力、司机热力、运价参数等信息一目了然。

“我们的系统类似购物平台，入驻我们园区的企业可以将他们的系统对接到我们的区块链服务平台上，园区通过采集和提取企业的经营数据，做好监管和服务工作。”金昌数字经济服务有限公司总经理王维泽说。金昌网络货运产业园的运营管理、招商服务等工作由金昌数字经济服务有限公司负责。网络货运区块链服务平台可以将货主、物流公司和运输供应商进行有效对接，提供一个集中管理和协作的平台。

宝航物流是入驻金昌网络货运区块链服务平台的企业之一。打开物流APP应用软件，在运输管理目录下，可以看到运单管理情况，包括货主名称、司机、车牌号、承运单价、全部里程、司机和货主的费用以及装卸车位置、轨迹等详细信息。

“我们在平台上发布货运信息，司机可以自主接单承接货运业务，我们也可以针对性地派单，分配合适的司机完成货运任务。”甘肃宝航物流有限公司业务经理高鸿说，司机和货主都是免费入驻平台，以前做传统物流，只能用自己的两三辆车在兰州本地搞运输，现在做网络物流可以集结社会运力，只要有运输资质、证照齐全的车辆都可以进驻平台，公司的运输范围也扩大到上海、江苏、广东等23个省份，业务量不断扩大。

金昌数字建设的金昌网络货运区块链服务平台作为产业园的总服务平台，将入驻企业的运营平台进行整合，对接抓取经营数据，进行统一管理和运营，实现物流、信息流、资金流、票据流“四流合一”，形成了实际业务遍布全国、数据中心及结算中心本地化的平台经济运营模型。目前，产业园已引进全国优质网络货运企业66家，其中58家企业已取得网络货运经营许可证。

在技术方面，金昌数字利用区块链技术智能合约、安全加密、分布记账等特征，将线上交易、线上运输管理、线上支付结算等数据全部上链，提高车货匹配效率、降低物流成本，提升组织集约化程度，确保数据不可伪造、全程留痕、可以追溯、公开透明，满足服务平台对于数据真实性的要求。

目前，金昌数字整合国内货运司机12.5万人。2022年，产业园网络货运交易规模达31.53亿元，网络货运企业营业收入在园区第三产业中占比达46%，推动园区万元GDP能耗下降1.6个百分点，节省能耗约8万吨标煤，经济效益逐步显现，绿色发展基础进一步夯实。

“我们坚持把培育壮大网络货运作为推动数字经济发展的主要载体和优化产业结构的重要抓手，着力提升产业效益。”王维泽说。

本版编辑 王琳 向萌 美编 高妍

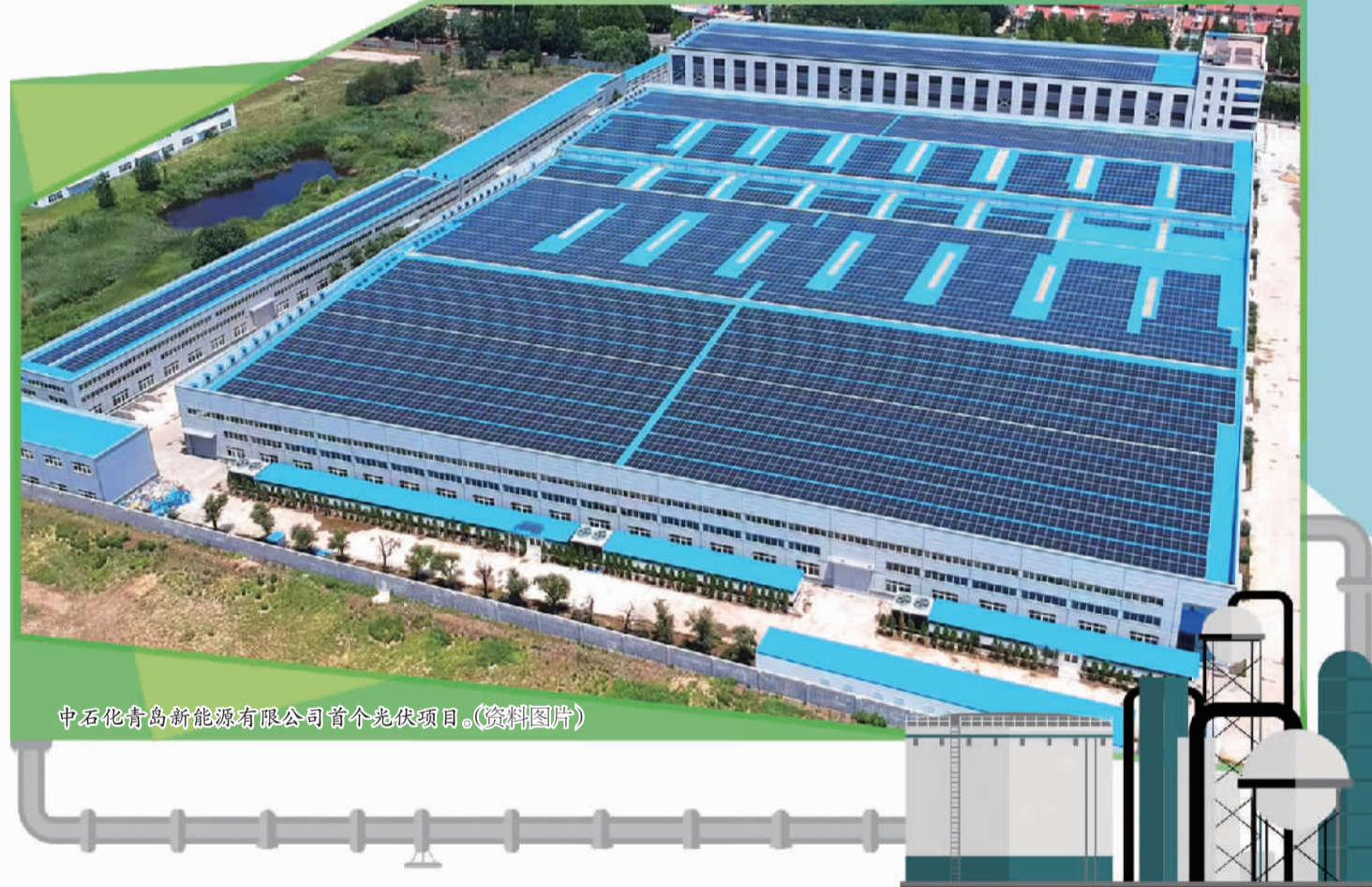
青岛能源集团有限公司推动节能增效——

“煤改气”改出新活力

本报记者 刘成

走进青岛市市北区浮山后片区金泽供热站，粗大的烟囱已不见踪影，4台燃气锅炉代替了过去的5台燃煤锅炉，工作人员在中控室里忙碌着。“我们的‘煤改气’工程刚刚完成，将在今年供暖季投入使用，供热能力比过去增加1倍多。”青岛能源集团有限公司（以下简称“青岛能源集团”）旗下青岛能源热电集团有限公司二热分公司执行董事苏有亮兴奋地说。

“煤改气”项目自2021年开始，历经3年完成。”青岛能源集团董事长赵海滨告诉记者，集团加快能源结构转型和能源产业升级，不断扩大清洁能源综合利用规模，为城市发展注入绿色动能。



中石化青岛新能源有限公司首个光伏项目。(资料图片)

过去，青岛能源集团的主要任务是“保供”，保证青岛主城区160余万户居民的燃气和1.42亿平方米供热的供应。供热以燃煤为主，每年消耗燃煤约100万吨。

“随着国家‘双碳’目标的推进，集中供热‘煤改气’势在必行。”青岛能源集团总经理徐冰说，“煤改气”改起来困难重重，比如，运营成本会增高等。

“不能等靠要，要主动出击才能打破桎梏。”赵海滨告诉记者，青岛能源集团提出“大能源”战略，即以能源战略合作，确保能源供应安全，以能源转型发展，提升竞争类板块效益。

“我们算了小中大三笔账。算小账，用天然气成本确实增加不少；算中账，燃煤锅炉每年的锅炉维修费、环保费、人工费就得上亿元，与‘煤改气’成本上涨基本持平；算大账，‘煤改气’后能腾出300多亩市区土地，通过市场化机制盘活资源，可以解决企业战略转型所需资金。”赵海滨说。

青岛能源热电集团有限公司（以下简称“热电集团”）总经理官景峰告诉记者，2021年6月，“煤改气”项目正式启动。第一年，关了8台燃煤锅炉，建了4台燃气锅炉，当年即投入运行。

“经过一个供暖季的试验，燃气锅炉运行很稳定，人工、环保、维护检修等成本都大幅下降，供热能力却有明显提高。燃煤锅炉的热效率只能达到80%，而燃气锅炉能达到106%。”官景峰说。

随后，“煤改气”开始提速。2023年，27台燃气锅炉全部建成，44台燃煤锅炉将全部关停，今年供暖季，青岛主城区供热将彻底实现无煤化。

“煤改气”全部实施后，将压减煤炭消耗100万吨。”热电集团董事长李修志说，仅2022年至2023年供暖季，市区冬季主要污染物排放总量就降低了20%，供热耗电量、耗水量也分别都有较大幅度下降。

完成后，海底天然气管线将与市区管网有供气干线实现连通。”青岛能源华润燃气有限公司副总经理毕洪波说，这条海底管线全长72公里，是青岛能源集团投资建设的城市燃气管线。

据介绍，这条管线是“煤改气”全面实施后，确保天然气供应的关键工程。过去，进入青岛主城区只有一条输气干线，因管径小、压力低、输气能力小，不能满足“煤改气”后的天然气供应。海底管线建成后，输气能力是老管线的3倍，能确保“煤改气”全部实施后的天然气供应。

管线问题解决了，气源保障问题怎么办？赵海滨告诉记者，在海底天然气管道开工的同时，青岛能源集团又参股了董家口LNG码头三期建设，布局了青岛LNG战略储备库及配套天然气输气干线项目。“青岛能源集团取得每年100万吨LNG自主采购接卸权，这将大大提高青岛气源‘自主化’能力。”赵海滨说。

青岛能源集团还积极拓展国际LNG上游市场，目前已与多家企业签订多项合作协议。同时，青岛能源集团还发起并参与了“青岛国际能源交易中心”建设，打造面向上合组织国家和“一带一路”沿线国家的能源现货交易平台。

“天然气管线既可以自己使用，也可以租给其他企业使用，自主气源多余的部分，还可以销售给其他用气方。”徐冰说，“我们还把供热和燃气工程业务整合起来，成立能源发展集团，形成了设计、施工全链条业务，不单做公司内部工程，还对外拓展业务，今年上半年已实现4.5亿元营业额。”

“未来，随着自主气源的增加，我们将

把天然气供应辐射到胶东半岛乃至山东全省。”赵海滨说。

探索供能新模式

8月22日，首届青岛国际水文化节在位于青岛奥帆中心的青岛国际会议中心举行，室内凉爽宜人。提供冷源的是奥帆中心的智能低碳供能项目。“这个项目利用海水源热泵、空气源热泵、污水源热泵、太阳能光伏、风能、工业余热等，实现高效清洁供冷和供热。”李修志告诉记者。

这是青岛能源集团在分布式供能方面的积极探索。“在‘双碳’目标下，分布式供能是大势所趋，这种模式可以充分利用各种能源实现综合供能，降低化石能源的使用比率。”徐冰说。

基于这一认识，2021年10月，青岛能源集团与中石化等企业合资成立中石化青岛新能源有限公司，通过技术创新开发利用新能源。

日前，位于青岛平度市的中冶电子新材料有限公司，屋顶上9900块光伏组件全部安装调试完毕，正式并入国家电网。“这是我们建设的光伏项目，年发电量可达644万千瓦时，年减少二氧化碳排放约6695吨。”中石化青岛新能源有限公司总经理刘涛告诉记者，这个分布式光伏项目将基本满足公司用电需求，余电还可并入国家电网。

据介绍，中石化青岛新能源有限公司已开发12个新能源利用项目，实际供能面积100多万平方米，计划每年增加供能面积200万平方米。

向。为此，青岛能源集团与中石化旗下企业合资成立青岛西海岸实华天然气有限公司，专门进行这方面的探索。

“中国石油大学（华东）位于青岛西海岸新区古镇口军民融合示范区的大学城，以天然气为基础能源，耦合电能、地源、空气源的多能互补，实施供热和供冷。”青岛西海岸实华天然气有限公司总经理李亭介绍，这个园区一期总建筑面积为23万平方米，2020年11月开始运行后，节能效果非常显著。

“推动风光气暖等多能源耦合、多业态发展，是我们探索供能新模式的主方向。”徐冰说，目前他们正在推进中石化青岛炼化厂余热利用项目，西海岸新区的加氢母站也正在加紧建设。

眼下，青岛能源集团正加速推进能源结构转型，开创绿色低碳供能新业态。“青岛能源集团已建设分布式供能项目30个，光伏项目7个，力争年内分布式清洁供能面积超千万平方米。”赵海滨说。

奥帆中心零碳社区项目。(资料图片)



激活全产业链

在位于青岛市市北区的胶州湾李村河口镇附近，一座占地面积36亩的天然气管调压计量站正在施工，钢筋混凝土地基已见雏形。

“天然气管调压计量站的地下，是从海底过来的天然气管线。今年9月底设备安装