

忠阳车评

欧美电动化“踩刹车”不改产业趋势



山东德州红鑫机床技术人员正在安装滚油器配件。
王 腾摄(中经视觉)

欧美电动化“踩刹车”迹象明显。近日,奔驰在年度股东大会上宣布,不再以2030年前在主要市场全面转为电动汽车销售为目标;更早时间,奥迪决定将重点放在更多燃油车和插电车型上,以提升长期运营回报率。在欧洲之外,福特、通用等美国车企也推迟或者减少了对电动化的投入。

面对欧美车企“逆电动化”,国内有人开始质疑:全面电动化转型究竟对不对?我们是不是被忽悠了,走上了电动化的“羊肠小道”,而人家坚持走燃油车的“阳光大道”?中国车企会不会在错误道路上越走越远?甚至还有一部分人在网上带节奏,称“电动化是西方设下的陷阱”。

事实并非如此。发展新能源汽车是我国综合考虑石油安全、治理大气污染、产业升级实施的重大战略选择。回顾新能源汽车发展历程,我们抓住了百年一遇的全球汽车产业变革的历史机遇,前瞻性地切入新能源汽车新赛道,找到了让中国汽车产业由大变强的新契机,实现了绿色转型发展。当前,无论是新能源汽车产销规模还是电动化技术,以及产业链完整度,我国都

实现了全球领先。这是燃油车时代不可能想也不可能的超越。

随着全球气候变暖、新一轮科技革命和产业变革加速,电动化、智能化和低碳化已成为当前汽车产业发展新趋势。不可否认,眼下电动车还存在着续航里程和补能焦虑。但也要看到,这条新赛道上,各方技术研发投入在不断加大,产品迭代速度在不断提升,电动车的个人用车体验也在不断提升。假以时日,电动车用车体验超越燃油车并非没有可能。这是因为电动车既具有比燃油车更快的响应速度,也具有更适合智能化的电能供应。车载能源系统能够支撑更多的智能化功能运行,加速自动驾驶的实现。反过来,智能化又能让电动化走得更远。

欧美电动化“踩刹车”,不是不认可这一变革趋势,而是暂时遇到了困难。从企业经营层面来看,除特斯拉外,目前欧美车企上市的大型大都为油改电产品,价格也比燃油车高不少,加上配套设施跟不上,消费者不愿购买,实属正常。相反,由于欧美燃油车市场很好,去年这些车企赚得盆满钵满。在必须对股东收益负责的情况

下,企业不得不推迟电动化时间,以减少短期难以取得回报的电动化投资,维护“利润奶牛”燃油车的销售,也没什么不妥。关键取决于,是看重当下利益,还是更在乎未来发展。

当然,欧美政府的政策摇摆也影响了电动化进程。说来有趣,原本这些国家和地区也有各自的电动化规划。后来发现与中国相比,进展缓慢,于是又提出了更激进的计划。问题是,在中国市场看似容易的事情,在欧美做起来并不容易。新计划实施几年后,欧美政府觉得难度很大,现在根据实际情况便放缓了步伐。比如,美国政府降低了汽车产品电动化转型比例,欧洲则更改了对于全面禁止内燃机的要求。究其原因,一方面是体制不同。我们有新型举国体制,政府协调能力强,产业转型进步快,而他们受政党之争掣肘,经常互相扯皮,“急也没有用”;另一方面是压力不同。我国汽车业面对能源、环保和产业升级等多重压力,紧迫感更强,而欧美只有碳排放压力,相对从容些。

有人担心:照此下去,中国岂不就成了电动车“孤岛”了吗?倒也未必。这是因

为中国有超大规模市场,可以容纳多条技术路线竞争成长,为不同技术创新路线、商业模式提供足够赛道和空间,让真正具备竞争优势、符合产业升级方向的产品和企业快速成长。同时,也能帮助企业依靠国内超大规模市场,获得低成本优势,从而更好地走向国际市场。

汽车是一个高度全球化的产业。历史经验告诉我们,一旦汽车产品出现技术和产品代差,关税、碳护照、歧视性补贴等贸易墙的对冲作用其实有限。日美贸易战结束,美国市场日系车有增无减,无非就是到本地建厂而已。毕竟,什么也挡不住消费者追求好产品的脚步。因此,当前我们要做的就是保持战略定力,不断巩固扩大智能网联新能源汽车产业领先优势,同时加快海外本土化布局,提升全球化经营能力。



杨忠阳

天津港拓展物流通道提升通关效率——

融合港产城 服务京津冀

本报记者 周琳

在位于天津市滨海新区的天津港联盟国际集装箱码头,雄安综合保税区进口海运货物集装箱经过快速接卸,通过天津港—雄安新区绿色通道发往雄安综合保税区。

开通“绿色通道”,仅仅是天津港实现京津冀优势互补、促进环渤海区域发展的一个缩影。10年来,天津港(集团)有限公司集装箱吞吐量从1300多万标箱增加到2218万标箱,航线从119条增加到145条,泊位从159个扩充到213个,跻身世界十大港口之列。

天津港是如何实现快速发展的?

建立绿色通道

10年来,天津港在京津冀及“三北”(西北、华北及东北的统称)地区开通44条海铁联运通道,布局120多家直营店、加盟店,口岸功能向腹地延伸。

为减少公路运输跨省运力不足、陆运司机数量紧张、陆路运输费用成本较高等难题,天津港创新推出环渤海内支线“天天班”海上巴士服务。天津港股份公司业务部航线开发经理王伟说:“天津港集团与航运企业联合投入短途运输船舶,开通免费‘天天班’海上巴士服务,不仅为广大环渤海企业节省了运费和装卸费,而且极大缓解了公路运输压力,保障了多地物流畅通,为企业生产创造了有利条件。”

天津港内陆服务营销网络河北区域总部副总经理赵烁介绍,自河北雄安新区设立后,天津港设立天津港雄安新区服务中心,构建前端服务平台,为雄安新区提供便捷出海的“绿色通道”。亚大塑料制品有限公司财务经理樊旭文说:“绿色通道给我们带来不少便利。公司节约了物流成本,提高了运输效率,更加坚定了深度融合京津冀协同发展的决心。”

2023年,天津港—雄安新区绿色通道操作量达1.1万多标箱。今年1月份,天津港雄安新区服务中心成功入驻雄安综合保税区。通过与雄安综合保税区的协同联动,天津港集团持续提高天津港—雄安新区绿色通道服务效能。

10年来,天津港持续加大海陆双向通道建设,紧密对接前端客户,运行至北京平谷及河北邢台、高邑等地海铁联运班列,与环渤海12个港口共同发布联合服务倡议,打造环渤海“天天班”“两点一航”服务……天津港正朝着成为京津冀协同发展重要支撑的目标不断迈进。

加快智能发展

日前,随着“斯德哥尔摩”号货轮靠泊天津港北疆港区智能化集装箱码头,一辆辆人工智能运输机器人接连驶来卸货。在几百米外的码头控制中心,轨道桥司机李艳红面对6块屏幕,远程操控场桥。

“过去,场桥司机每天要穿着笨重的工作服,爬到离地几十米的高空驾驶室



完成集装箱的吊装工作。工作期间,需要忍受扬尘、噪声、油污的侵袭。如今,我们一个工班6名司机就能监控调度全场42台自动化轨道桥。”李艳红说。

尽管港口业务庞杂、条线繁杂,但天津港善于向智能化、数字化要“智慧”,向新设备、新技术要方法,不断提升技术水平,让问题迎刃而解。

站在天津港第二集装箱码头七彩廊桥远眺,12台远控岸桥、42台自动化场桥、92台人工智能运输机器人(ART)在码头有序穿行。这些不知疲倦的机器人,是装卸、卸船、转运等水平运输系统中重要的“搬运工”。

为更好服务京津冀协同发展、服务港产城融合,天津港加快智能化发展。“如今,我指导工人们学习新技术,给机器人当‘师父’。我的机器人‘徒弟’们依靠5G、北斗等先进技术,能够自主完成工作任务。”天津港第一港埠有限公司拖头队副队长成卫东说。

目前,通过数字基础设施建设,天津港已建起190座5G基站,通过物联网码头连接“人、车、箱、船、机、场”等要素。同时,天津港打造“一体化”数字化平台,打通底层数据,形成完整有效的数据链,落地生产运营、安全管控、智慧楼宇等场景的全物联、数字化、智能化应用。

“外来的集卡司机驾车进入现场,依托微信导航小程序和电子小票预约系统联动,就能实现米级定位精度,自动规划路线。”天津港第二集装箱码头有限公司总经理杨荣说。

天津港还坚持生态优先,努力通过技术升级激活绿色潜力。天津港北疆港区C段码头建成之初,就攻克了13项世界性技术难题,形成76项发明创新,实现了“智慧+绿色”全领域深度融合。天津港

第二集装箱码头有限公司副总经理高延辉说:“经过测算,相比同规模传统集装箱码头,C段码头人员数量降低60%,减少集装箱作业倒运环节50%,能耗降低17%。也就是说,现在天津港的100多名员工,能够完成原来近千人的生产任务。”

目前,天津港已投产风力、光伏发电系统装机容量达43兆瓦,年发电量约1亿千瓦时,每年可减少碳排放7.5万吨,全港绿电占比达14%,居全国港口前列。10年来,天津港集装箱吞吐量增长近七成,碳排放强度下降了16%。

推进对外开放

日前,一艘外籍轮船靠泊,在完成天津移民管理部门等口岸单位联检后,码头装卸人员即刻登船,开始1.2万吨钢材装卸任务。在天津边检“三零”举措的助力下(到港“零等待”作业、在港“零接触”查验、离港“零延时”放行),这艘货轮在靠港6小时内就完成了预检手续。

天津港稳定的物流供应链和高效的通关效率,有力激发了进出口增长潜能,推进更高水平对外开放。

2018年以来,天津港集团、厦门港务集团、中谷海运集团三方达成“两港一航”战略合作,制定详细的服务标准,打造“一带一路”开放平台。3家共同运营“两港一航”集装箱航线,推动两港成为更好连接环渤海和东南沿海的重要枢纽港,更高水平服务对外开放。

天津港集团总裁焦广军表示,天津港通过牵手厦门港务集团,为两地提供船舶靠离泊、港口效率中转、航班班期、码头

集疏港和个性化服务“五个保障”,提升效率、优化服务,努力提高港口营商环境。

5年来,天津港新增多条集装箱航线,全球航线网络越织越密;主动提级扩能,新建集装箱码头、汽车滚装码头,发力枢纽配套堆场项目;相继推出东盟“全球仓”和整船换装、启运港退税等新业务——逐渐形成以天津港为中心的北方国际航空枢纽。

此外,依托口岸自贸政策优势,天津港与天津海关、天津海事局、天津边检总站等单位创新协同服务机制,推出进口货物“船边直提”、出口货物“抵港直装”等创新服务和口岸举措,天津口岸通关效率持续位居全国各主要海运口岸前列。天津港的“朋友圈”越扩越大,体制、机制创新叠加优质服务带来的一流口岸营商环境,吸引了众多跨境电商、物流企业落户。

用业绩说话,以结果作答,一个更智慧、更绿色、更开放的天津港正焕发出新的生机与活力。

天津港第二集装箱码头,人工智能运输机器人正在作业。

位于山东省德州市的红鑫机床有限公司(以下简称“红鑫机床”)生产车间内,机器正在高速运转。“我们将深孔刮削滚光机床出口到德国,客户又追加了5套深孔机床刀具配件。为了完成追加订单,公司全员在加紧生产。”红鑫机床董事长刘爱明说。

红鑫机床成立于2004年,建厂初期主要生产小型简易机床。随着市场发展,机床逐渐走向高端化,企业也开始自主研发生产高端机床,由于以前不掌握这项生产技术,客户只能从国外进口。

刀具是在机械制造中用于切削加工的工具。切削加工占整个机械加工工作量的90%,高效刀具可以提高加工效率,因此被称为“工业牙齿”。“上世纪90年代,我国刮削滚光刀具生产技术落后。不用国外产品,机床整机水平上不去;用了国外产品,机床的利润就很低,甚至赔钱。”德州市装备制造业协会会员企业负责人崔汉春说。

2010年,红鑫机床寻求转型,进军技术含量更高、利润更丰厚的深孔刮削滚光机床细分领域;2019年,红鑫机床与几家行业领先企业合作成立新公司——山东精钻精密机械有限公司,汇集优势力量专注刀具研发。

“研发高精尖产品不容易。当时我们没有刀具实物,只有几张图纸和照片,难度可想而知。”山东精钻精密机械有限公司总经理韩佳勇回忆,他和同事经常待在实验室里,整个星期都不出一家门,专心研究刀具部件构造。第一把刀具研发出来时,韩佳勇和同事立即来到一家生产油缸的企业做试验,发现稳定性不够,又回去开展新一轮研制。最终,经过多次优化,首款国产深孔刮削滚光刀具上市,产品的每个零件精度均控制在0.02毫米以内,还申请了12项国家专利。

“下游企业原来进口一套刀具要花费上百万元,现在只需要十几万元就可以满足需求。”韩佳勇说。

难题得以破解,红鑫机床又开始对机床床体和导轨面等关键部件进行全面升级。公司积极与高校院所开展产学研合作,升级床体材质,使床体的稳定性更好,导轨面直线度也更加精准。通过一系列改进,机床的整体精度、直线度提高了2个等级,加工效率提升3倍至5倍。

目前,企业已拥有专业的科研开发团队和国内机床行业一流的数字化机械加工装配车间,具有专业的机床设计、制造水平及深孔切削经验和雄厚的技术实力、生产制造能力,核心产品已应用于航空航天、汽车、模具、工程机械、电力等领域。2023年,公司营业收入同比增长35%,研发投入占营业收入的6%至7%。

本版编辑 向萌 钟子琦 美编 王子莹



天津港第二集装箱码头,人工智能运输机器人正在作业。 夏德焱摄(中经视觉)

挺进

工业

高端

本报记者

王金虎