

新能源车距离“一车一桩”还有多远?

► 徐佩玉



车位,可能车都要停到单元门口来了。”李女士说。

即便是在一些已经配备充电桩的公共场所和新建小区,也存在充电车位被燃油车长时间占用的情况。刘永东说:“燃油车占用充电车位的情况比较普遍,而且不好管理。燃油车车主认为自己有权使用各种公共停车位。但从另一个角度看,公共停车位具有社会属性,北京市只能规定公共停车场中的充电车位起码有一个车位不能让燃油车使用。”

除了找桩难,充电桩还存在联通难、结算难等问题。据了解,目前充电基础设施产业仍处于培育期,市面上存在多个运营商,不同运营商有不同的App,行业内没有实现信息的互联互通,

导致无法为用户提供一站式服务。有的新能源车主好不容易找到了充电桩,却可能面对不匹配、充不了的情况。

合力破解充电难

新能源汽车不仅是高科技产业,更是一项环保产业。《提升新能源汽车充电保障能力行动计划》明确,力争用3年时间大幅提升充电技术水平,提高充电设施产品质量,加快完善充电标准体系,全面提升新能源汽车充电保障能力。

充电桩接口不一致怎么办?国家发改委、国家能源局和工信部同步制定了《电动汽车充电基础设施接口新标的实施方案》,以提高充电设施通

用性和开放性。目前,北京、天津、深圳等城市已积极响应,进行公共充电设施新国标改造。

新能源车不敢跑长途怎么办?相关部门率先建设高速公路沿途充电系统。国家电网公司已经建设公共充电站约6万个,形成“九纵九横两环”高速城际快充网络,覆盖19省、150个城市。各高速公路快充站平均间距不超过50公里,每站配备4台直流充电桩,最快半个小时就能充满,凡符合国标的电动汽车均可充电。

政策支持固然重要,但要推动行业持久健康发展,还需探索可盈利可循环发展的商业模式。《计划》提出,要进一步加大对充电设施运营模式创新的支持力度。

刘永东表示:“配套政策已经基本完备,当下需要的是引入民间资本,让市场推动行业发展,特别是充电桩的互联互通问题。例如,用户从App上找到充电桩,却无法获得充电桩的动态信息;充电桩分属各个企业,用户难以搜索到全部充电桩。”

中国电动汽车充电基础设施促进联盟2018年7月发布的《中国充电基础设施发展年度报告2017-2018版》显示,中国充电设施产业形态已由初期以充电业务为主要内容转向新能源汽车出行服务生态构建。滴滴旗下的小桔充电,就是与充电桩运营公司进行合作,筛选后在线上接入公共充电桩资源,通过App为新能源车主提供充电服务。刘永东认为,这类探索有利于实现行业内信息互联互通,今后应有更多创新以提高充电桩利用效率。

据了解,有关部门也将大力推进国家级信息平台与重点城市信息平台、企业平台的互联互通,逐步形成充电设施信息服务网络。

应用逐渐落地,区块链会是虚假繁荣吗?

► 本报记者 罗晓燕

区块链曾一度是资本追捧的对象,直至2018年上半年,比特币曾一跃升至2万美元以上,随后步入漫长的下行期。经历了年初疯狂、年中迷茫、年底寂静的2018年,作为比特币底层技术的区块链路在何方?

近日,由《麻省理工科技评论》、DeepTech深科技联合主办的“2019全球新兴科技峰会”中,被《纽约时报》评为“全球最有影响力的区块链领袖”的Linux基金会Hyperledger项目执行董事Brian Behlendorf表示,区块链还有很长的路要走,要找出真正的产品实现全球分布式商业平台。但不容忽视的是,目前区块链在金融、保险、司法、供应链、医疗健康等多个领域都在逐步有产品落地。

未来,区块链的发展会不受控制吗? Brian Behlendorf表示,有很多方法可以进行控制,可以用社群的角度看,借鉴商业协会的方式,同时也可以从简单技术入手,如通过注册表、身份发放等进行管理。

那么,如何实现区块链的实际落地呢?自进入大众视野以来,区块链就被贴上了

不少炫目、高深的标签。在Brian Behlendorf看来,区块链是一个非常具有前景的行业,目前已经听到了足够多的关于区块链虚假繁荣或者炒作的信息,如今更多地应该思考区块链未来要去哪里。

当前,区块链已经有很多实际应用。以金融领域为例,以前,金融交易往往很神秘,单信用评级就涉及到了很多问题,如“相关方是谁”“信用评级怎么样”“需要交给谁”等。Brian Behlendorf表示,区块链将帮助解决这个问题,可以将信用评级转化为智能合约。

他认为,中国民生银行牵头推广的全球信用证平台就是很好的例证。这是一个基于区块链的中国国内信用证信息传输平台,在上线第一天就处理了超过1.5亿元的信用证。新加坡也有类似项目,由新加坡发展银行所有的贸易金融系统,在运行了不到两个月的时间,便处理了超过2500个交易。

再比如在瑞士,区块链负责管理监管瑞士股票交易所,公司上市、发行证券等都将通过这一系统完成。如果股价发生波动,会有可信的系

统进行计算和交易,降低维护运行成本等。

而在“区块链+司法”方面,目前互联网可以通过区块链进行诉讼、案件审理,并有助数据安全实现的实现。Brian Behlendorf表示,以前在物理世界里有数据篡改危险,而区块链恰恰可以通过分布式、以哈希方式进行加密。目前,在司法领域,区块链在美国和其他国家都已经有了相应的应用落地。

此外,还有一个值得注意的落地方向是,区块链+供应链的结合。区块链可对供应链进行管理,开展物品溯源追溯。例如,可以保证物品起源不涉及童工或者非法程序。还可以通过矿石追踪保证生产合理性,对钻石真实性进行校验。

Brian Behlendorf提到,“一旦产品被打上来源不可信的标签,它就不会被纳入我们的链中。”在食品领域中,食品溯源系统可以更好地管理食品及原材料来源,一旦有问题,可以立刻在系统中识别检验。在零售领域中,中国的京东也在尝试使用区块链管理供应链,希望搭建基于区块链的生态系统。而沃尔玛也提出,希望今年所有一级供应商加入区块链的管理网络。

《新华军民融合发展指数报告》发布

稳步发展中有质的跃升,在顶层推动、资源共享、科技融合、产业融合、人才融合、平战结合、海外统筹七个方面取得了全面进步。

中国经济信息社副总裁匡乐成表示,新华军民融合发展指数是中经社在国防工业方面研发的第一个指数。《新华军民融合发展指数报告》的编制,是对国家宏观战略的积极响应,是落实中央重大战略部署的具体工作举措。新华军民融合发展指数,既是军民融合工作的创新,也是经济信息服务模式的创新。指数将助力军民融合国家战略实施。相信指数的发布与持续维护,将更好地吸引市场、科研、投资、咨询等资源向军民融合产业汇集,推动产业快速发展。

中信信托有限责任公司副总经理蔡成维表示,通过发布一系列军民融合指数,把军民融合工作所涉及的诸多领域、诸多要素的进展效果进行量化综合,可向全社会立体呈现我国军民融合发展水平,为各级决策层评价军民融合战略实施进展与成效提供新的体系化方法;为产业方与资本方综合评估军民融合环境因素提供客观清晰的分析框架,协助产业方找准自身战

略定位及发展方向,协助资本方明晰投资逻辑、找准投资领域。

中信科信(北京)投资咨询有限公司董事长于保正表示,在指数研发工作中,公司坚守“服务于军民融合战略实施”的初心,以“推动军民融合国家战略落地、提振军工行业价值”为使命,依托军工行业专业背景优势,进一步联系国防军工资源,为指数研发提供顶层技术支持。

据了解,承担新华军民融合发展指数研发任务的中国经济信息社,是新华社经济信息事业的市场主体,初步构建起了多个国家级信息平台,包括服务国家金融信息安全 and 人民币国际化的“新华财经”、服务“一带一路”倡议的“新华丝路”、服务社会信用体系建设的“新华信用”,专门从事指数编制、发布、运维及推广的“新华指数”。

同日,中信科信公司揭牌仪式在北京举行。中信科信(北京)投资咨询有限公司自2017年7月注册成立以来,定位于为各级政府部门、各类投资机构和企事业单位等客户提供投资、战略、增值及专家等军民融合专业咨询服务。

准化技术委员会秘书长刘永东介绍说:“虽然近几年各地充电桩的数量逐年增多,但仍满足不了发展需要。”目前,全国已建成充电桩超60万个,与超过200万辆的新能源汽车存量相比,缺口很大。

不单满足不了实际需要,充电桩建设规模距离规划目标也相差甚远。根据此前发布的《电动汽车充电基础设施发展指南(2015-2020年)》,到2020年要新建超过480万个分散式充电桩,以满足全国500万辆电动汽车充电需求。两相对比,充电桩数量太少。

找桩难 安桩难

充电桩包括私人充电桩和公共充电桩。私人充电桩位置固定、不对外开放;公共充电桩处于相对开放的空间,供新能源车随时充电。目前,这两类充电桩安装都面临不少难题。

家住北京市北四环某商品房小区的郑先生表示,小区建于2008年前后,算是比较新的小区,业主大多数有自己的专属车位。但是,想在自己的车位上安装充电桩却不容易,必须征得物业的同意,由物业来给安装。“物业公司总是说怕不安全,担心有风险,不愿意做这个事情。业主自己想动手安装,也会受到物业的阻挠。”他所在的小区,新能源车主多数需要到附近的商场地下车库去找充电桩。

老旧小区充电桩建设更复杂。李女士所在的小区建于上世纪90年代初,公共区域少,停车原本就很困难。小区车辆没有固定车位,停车就是在小区里绕来绕去找空地。“这要是再安上充电桩,占用了本来就稀少的停

买车易 充电难

家住北京市东城区的李女士几乎每个周末都会在共享汽车平台上租车出行,选的大多是新能源汽车。但是,一提到自己买新能源车,李女士还是直摇头:“买车和租车不同,租车我可以提前算好里程数,租一辆已经充好电、里程数足够的车。自己不考虑买新能源车,主要是担心找不到地方充电。我这个小区平时停车就很困难,没有固定车位,再安装专属的充电桩几乎是不可能的。”

新能源车近年来销量持续高速增长。中国汽车工业协会发布的最新数据显示,2018年,新能源车的产销分别完成127万辆和125.6万辆,比2017年同期分别增长59.9%和61.7%。其中纯电动汽车占大头,产销分别完成98.6万辆和98.4万辆。中国已是全球第一大新能源汽车制造及拥有国家。

然而,车产得多、卖得快,相应的充电基础设施一直未能跟上。能源行业电动汽车充电设施标

百万企业上“云” 长三角装上“智造”引擎

► 周琳 潘晔 吴帅帅 王菲

政府搭建平台 区域协同发展亮出新路径

2018年,长三角工业互联网协同发展的路径全新亮相,政府搭台,推进数据互认,一系列协同发展的举措出台。

“区域平台”汇聚龙头优势。长三角地区上海、江苏、浙江、安徽三省一市共同起草了推进互联网平台集群联动的合作框架协议,重点支持智能云科、上海宝信、江苏徐工信息、浙江阿里云、安徽合力等工业互联网平台企业,力争在全国率先建成区域性工业互联网平台集群。

跨区域政策形成协同发展。长三角九地共同发布了《G60科创走廊推进工业互联网协同发展实施方案》,九地将开展制度对接,共同制定跨区域的工业互联网政策;加强财税扶持,共同设立工业互联网专项资金;共同聚焦优势平台、产业示范、技术研发等方面,推动实现技术升级和项目落地。

基础设施建设按下“快进键”。据了解,标识解析体系顶级节点是国家工业互联网的重要基础设施,是支撑工业万物互联互通的神经枢纽,可以为企业每个产品、零部件、机器设备等赋予唯一“身份证”。2018年,工业互联网标识解析国家顶级节点(上海)签约正式上线,对于长三角地区实现跨领域、跨行业、跨地域的信息联通和交互,加快新兴产业发展起到巨大的促进作用。

阿里巴巴集团副总裁刘松认为,长三角是中国工业产能密度最高的区域,也是中国IT与自动化企业聚集地,三省一市拥有多个世界级产业集群和数以百万的中小企业。工业互联网搭建了连接和赋能平台,让制造业的数字化转型需求对接智能化服务商,形成区域内N个面向行业的子平台,逐步形成服务生态,最终促进区域内的产业协同。

上海市经信委副主任吴金城说,长三角将率先推动5G网络的先行先试,进行工业互联网等方面的合作,将广阔的市场需求和海量工业数据资源,化为高效率的生产、高质量的创新,打造世界级的智慧城市群。

据介绍,2019年三省一市将加快推广一批跨区域工业互联网平台,平台间形成互信机制;制定区域性扶持政策,培育万个工业App;打造一批基于工业互联网平台创新应用的标杆工厂和园区;联合开展工业互联网重大关键技术攻关和产业创新,成立长三角工业互联网开发者社区。

百万企业上“云” 点亮“数字智慧长三角”

区域工业互联网平台建设正在成为长三角产业合作的核心,成为智能制造的新引擎。

在长三角地区,许多工人上班第一件事就是用手机登录企业数字化运营管理系统,查明当日的工作任务。运营管理系统创建一种开放智慧工厂模式,形成扁平灵活、协同有效的共享智造生态,打通上下游产业链,从多维角度提升中小微企业的核心竞争力。

围绕构建综合性、行业性、区域性工业互联网平台,长三角各地已积极布局,具备了区域协作的基础。在上海,依托大国企、大平台集中打造长三角一体化的工业互联网平台,汇聚产业链上下游数据;在浙江,阿里云预计到2025年将连接2亿台工业设备,服务工业企业30万家;在江苏,超过60万台工程机械装备通过徐工集团的汉云平台“登云上网”;在安徽宣城,“万家企业上云”计划启动……

众多企业从“云”中尝到了甜头。杭州一家年销售28亿元的制造业企业,介入传化网工业互联网平台一年多后,信息打通、一单到底,供应链协同效率提升30%,平均订单执行时间从17小时降到13小时,发货和到货及时率从80%提升到96%。“在长三角,智能物流将上下游企业串联,物流领域的工业互联网有效提升了企业协同能力,降低整个产业链上的物流成本。”传化网相关负责人说。

工业互联网正在让制造更加“绿色”。位于江苏的双良节能系统,将数千台能源设备上“云”,能效优化、综合节能20%-50%,降低运维成本20%-40%。

2018年,长三角工业互联网平台助力百万企业“上云上平台”服务倡议正式启动,提出力争到2020年实现新增“上云上平台”企业百万家,运营成本降低20%以上,生产效率提高20%以上,促进产业链、供应链高效协同和资源配置优化。