

行业动态

昆明在全国率先出台
充换电站配套设施地方标准

本报讯 2019年12月31日,昆明市城市管理局、昆明市发展改革委、昆明市工业和信息化局、昆明市公安局交警支队联合发布《昆明市充换电站标示标牌、雨棚、卫生间等配套设施规范化建设指导意见》。

经过3年多努力,昆明市新能源汽车产业进入高速发展期,充电基础设施建设也已初具规模。截至2019年年底,昆明市已累计建成充电站213座,充电桩12630余个,换电站8座。

随着新能源汽车和充电基础设施保有量逐年上升,新能源汽车充换电越来越便利,但充电建设过程中的矛盾与问题也逐步凸显。市民反映,在路上找不到充电站,不敢购买新能源汽车,担心充电不方便;网约车司机表示,充电站内没有休息室、卫生间等配套实施,充电体验感较差;充换电站建设运营企业则苦恼,没有标准不能配建附属设施。这些关乎民生福祉的切实问题,既影响市民充电体验感,也在一定程度上影响到充电桩企业建桩的积极性。

“市民有反映、车主有需求、企业有诉求”,这事引起昆明市发展改革委、市能源局高度重视。经过大量实地调研,在充分听取意见和建议的基础上,昆明市城管局、发展改革委、工信局、公安交警支队联合制定了《指导意见》。

此次发布的《指导意见》,将使昆明市充换电站建设有标准可参考,政府部门执法有标准可依。至此,昆明也成为全国首家率先出台充换电站标示标牌、雨棚、卫生间等配套设施规范化建设地方性标准的城市。 **杜潇潇**

广西新能源汽车保有量逾8万辆
力争2020年年底超14.6万辆

本报讯 近日从广西壮族自治区政府新闻办举行的广西新能源汽车推广应用攻坚战新闻发布会上获悉,截至2019年11月底,广西新能源汽车保有量8.1万辆,累计建成充电桩8639个、充电插座约2万个,广西划定专用停车位1.11万个。预计到2020年年底,广西新能源汽车保有量将达14.6万辆以上。

2019年9月4日,广西壮族自治区政府在柳州召开新能源汽车推广应用现场经验交流会,提出从2019年10月起至2020年年底在广西范围内开展新能源汽车推广应用攻坚战行动。为此,广西壮族自治区政府建立了广西新能源汽车推广应用厅际联席会议制度,制定了《广西壮族自治区新能源汽车推广应用攻坚战行动方案》。

广西壮族自治区政府提出新能源汽车推广应用攻坚战总体目标还包括:到2020年底,增量汽车电动化率增长100%以上,即从攻坚战行动前的6%提高到12%以上;新能源汽车充电基础设施更加完善,充电便利性大幅提升,广西壮族自治区新能源汽车推广应用进入全国先进行列等。

为完成上述总体目标任务,攻坚战行动方案中提出了专用停车位建设行动、充电设施建设行动、审批提速行动、执法便民行动、示范单位建设行动、绿色小区创建行动、共享绿色出行行动、企业服务行动等八项行动。为保障攻坚战行动的任务目标能够顺利完成,攻坚战行动方案制定了强化组织领导、强化责任落实、加大财政扶持、强化工作考核、强化宣传引导等五项保障措施。 **吴丽萍**

武汉首批氢燃料电池通勤客车交付

本报讯 近日,由厦门金旅制造、搭载武汉燃料电池龙头企业众智动力自主研发的氢燃料电池动力系统的10台通勤车在武汉成功交付给武汉铁龙通勤公司。这是武汉首批氢燃料电池通勤客车,其交付标志着武汉氢能汽车推广应用再上新台阶。

在交付仪式上,10台氢燃料电池通勤客车一字排开,其中11米客车8台、8.5米客车2台。这些通勤客车外表与普通大巴区别不大,但后舱盖里的燃油发动机换成了氢能燃料电池发动机,车底行李舱内则并排固定着4个氢气罐。

据介绍,当前氢燃料电池汽车仍处于商业化应用的初级阶段,主要以短途城市公交、厂区内物流车辆等为主。这批交付的氢燃料电池通勤车最大续航里程可到500公里以上,每台车可满足每天往返120公里、接待120人次的需要。

作为武汉市燃料电池汽车产业示范区之一,武汉经济技术开发区近年率先发布了湖北省首个加氢站审批建设管理办法——《武汉经济技术开发区(汉南区)加氢站审批及管理办法》,扶持培育了一批具有燃料电池自主核心竞争力的本土龙头企业。截至目前,武汉经济技术开发区已形成燃料电池公交示范运营线3条,已建成加氢站2座,在建加氢站1座。

武汉经济技术开发区相关负责人表示,未来,当地还将继续努力健全燃料电池汽车产业发展协同机制、科学规划布局氢能基础设施、积极推进公共服务平台建设、瞄准实施关键核心技术产业化发展,力争成为高质量、高水准的燃料电池产业示范区。 **王自宸**

我国汽车产业整体竞争力超韩国

自主品牌车企国际化之路任重道远

▶ 本报记者 于大勇报道

近日,商务部对外贸易司委托中国汽车技术研究中心有限公司编制的《中国汽车贸易高质量发展报告(2019)》正式对外发布。《报告》显示,目前我国汽车产业国际竞争力显著提高,整体竞争力超过韩国。在肯定成绩的同时,《报告》也认为,我国汽车产品出口竞争力近年来虽逐渐提高,但总体水平仍然不高。

业内人士认为,全球化是汽车产业发展的必然趋势,也是我国汽车产业做大做强必然要求。在“走出去”的过程中,除了相关企业自身努力外,我国政府部门应在多个维度全力支持国内汽车企业“走出去”,以此提升我国汽车贸易发展水平,支撑我国对外贸易的高质量发展。

整体竞争力超过韩国

《报告》指出,汽车产业是国民经济的战略性、支柱性产业,也是全球化程度最高的产业之一。加入世界贸易组织(WTO)以来,我国汽车产业高速发展,对加快工业化进程、推动制造业创新发展、增加就业和促进消费升级发挥了不可替代的重要作用。近年来,我国汽车产品进出口规模稳中有升,贸易结构持续优化,质量和效益明显提升,对确定和巩固我国全球第一货物贸易大国的地位做出了重要贡献。

我国汽车产业竞争力的提升也体现在外贸领域。在2019年8月底举行的一次论坛上,商务部对外贸易司副司长、国家机电产品进出口办公室副主任宋先茂表示,汽车产品进出口快速发展,对确定和巩固我国世界第一货物贸易大国的地位做出了积极贡献,当前我国正从贸易大国向贸易强国迈进,汽车产业将发挥更大作用。

据了解,随着我国对外开放的不断扩大,汽车产品进出口快速发展,已成为拉动我国外贸增长、平衡对外贸易、增加财政收入等的重要动力。海关数据显示,2013—2018年,我国汽车产品出口总额从460亿美元增长至606亿美元,占全球汽车产品出口额比例从3.4%提升至3.9%,年均增速超过德国、美国、韩国、日本等国家。市场布局日趋优化。2018年,我国对“一带一路”沿线国家整车出口额占比超过67%。对欧、美、日等发达国家出口也呈现上升趋势。产品结构不断改善。2018年,我国整车出口平均单价为1.5万美元,较2013年增长10.6%。这对加快改善我国出口产品结构做出重要贡献。

值得关注的是,《报告》对汽车产业国际竞争力(含合资品牌)进行了综合评价,综合评价指数显示,中国汽车产业国际竞争力已超过韩国,与德国、日本和美国相比仍有一定差距。2018年,我国汽车产业国际竞争力综合评价指数是德国的76.3%,日本的78.9%,美国的89.3%,韩国的104.1%。从构成汽车产业国际竞争力综合评价指数的具体指标来看,国内市场规模、国内市场占有率、成本水平以及价格水平等是我国具有显



著优势的指标。

总体水平仍待提高

在肯定成绩的同时,《报告》也认为,基于出口数据的汽车产品出口竞争力评价来看,中国汽车产品出口竞争力近年来虽不断提高,但总体仍处于较低水平。

从具体指标来看,我国在国内市场规模、国内市场占有率、成本水平以及价格水平等指标上具有明显优势。但在政策与法律法规体系、国际市场占有率、企业平均规模、自主开发能力、生产一致性和产品质量水平等指标上与日本、德国和美国差距较大。

“我国汽车贸易仍存在短板待补。目前,我国汽车产业与发达国家相比,在出口集中度研发、海外投入方面有较大差距。我国汽车行业进入世界500强的企业之中只有一家年出口超过10万辆,平均每家出口不足3000辆,出口集中度非常低。在研发投入方面,跨国汽车企业研发强度多年来都在4%以上,而我国大部分企业研发强度不到2%。此外,我国汽车企业的海外市场人员比例与国外企业相比也呈现出较大差距。”宋先茂说。

《报告》总结我国汽车贸易高质量发展存在的主要差距表现为,汽车出口规模较小、占比低,与我国全球最大汽车产销国地位严重不相称;竞争力较弱,出口产品附加值、利润水平不高;以直接产品出口为主,海外本地化生产刚刚起步;自主品牌乘用车对欧美发达国家出口较少,发展中国家是主要出口市场等几个方面。

近年来,为更好满足目标市场严格的本地化率要求,进一步享受当地政府提供的各种优惠政策,国内一些汽车企业积极推进在海外的本地化生产,在取得一些成绩的同时也面临着不少风险。

“金融法律问题是中资企业在海外发展面临的首要问题。”在长城企业总裁王凤英看来,我国企业的海外发

展面临的各种风险越来越大。

专家表示,虽然国际化是步入一流汽车企业行列的“通行证”,但我国汽车企业的海外发展之路充满了挑战。目前一些国内汽车企业的产品也进军欧美发达国家,但整体规模不大、高端产品很少、产品品质有待进一步提升,国际化之路任重道远。

多维度支持不可或缺

对于我国企业更好地“走出去”,王凤英认为,除了相关企业自身努力外,政府部门应在多个维度进行支持。例如,相关部门可以构建全面的海外投资保护网络,建立和完善海外投资保护的政府全面行动框架,为企业“走出去”保驾护航。同时,加强与其他国家的投资协定谈判,加强双边、多边和区域贸易投资合作,积极参与国际投资规则制定,保护企业的利益。

“应进一步加快相关法律法规的制定和完善,对中国企业对外投资中的竞争、海外经营行为进行规范和指导,规范企业海外经营行为。此外,要加快政府部门职能转变,为民营企业、中小企业提供商事法律、信用合规、融资等服务。”王凤英说。

“当前,我国汽车产业扩大出口面临重要的战略机遇期。”宋先茂表示,从自身发展实力、国内竞争压力、外部政策环境等维度看,我国汽车“走出去”都面临有利条件。“我们应该把握机遇,大力推动我国汽车产业扩大出口,实现高质量发展。”

“汽车产业将是推动外贸高质量发展,支撑贸易发展的重要支柱之一,下一步商务部将采取有力措施,营造更好的政策环境。”宋先茂介绍,商务部将从四个方面推进我国汽车贸易的高质量发展,“一是委托中国汽车技术研究中心,编制发布中国汽车贸易高质量发展报告,每年定期评价汽车高质量发展的成就,研判未来发展趋势,指明发展方向。二是会同有关部门,共同研究制定推动汽车贸易高质量发展的专项政策,这将是首个针对重点产业贸易高质量发展的专项政策。三是商务部将进一步完善相关政策,持续扩大二手车出口规模,以对新车消费和出口形成更有力的带动作用。四是大力支持国际营销网络的建设,培育一批包括汽车及零部件在内的国际营销服务公众平台,助力汽车企业深耕海外市场。”

宋先茂表示,商务部将会同有关部门共同研究破解汽车海外消费信贷瓶颈,进一步落实放管服改革的要求,提升贸易便利化水平,努力为扩大汽车出口清除障碍,优化服务。

“史上最严”的空调能效新标将于7月1日正式实施

等级)新标准。

空调能效新标将变频和变频的评价方法统一,只按照季节能效定级。这意味着,当前市场上低能效、高耗电的变频空调和变频3级能效产品都将面临淘汰。

中国标准化研究院研究员成建宏表示,此次标准修订最大的特点就是变频、变频以及新出现的低环境温度空气热泵热风机这三类产品的标准合而为一,并且标准提高的幅度也是历年最大的一次,可以说是最“严苛”的标准。

同时,空调能效新标对标准范围、产品的能效等级指标和产品的能效限定值进行了修订。

国网1.2万个充电桩即插即充

用充电桩充电的经历,张先生不禁抱怨每次都要经历多个繁琐步骤。而如今,国网充电桩正针对这一用户痛点,尝试做出改善。

登录最新版e充电App看到,在设置目录上新增了“即插即充设置”。用户通过上传身份证、车架号、车牌号等信息完成设置后,就可以享受充电时无需打开App扫码操作的便利,车辆插入充电桩后,可自动识别车辆信息进行充电,拔枪后可自动结算金额,如果账号余额不足,还可以采用微信、支付宝等手段进行支付。目前,这一新功能可适用的汽车车型包括北汽、比亚迪、上汽、江淮、威马、广汽等

品牌的部分车型,未来还将进一步扩大使用范围。

2019年年底,国网电动汽车服务公司打响了充电设施功能升级“30日攻坚战”。各省市电动汽车公司克服雨雪冰冻天气及夜间作业等不利影响,现场督导属地厂商安全、有序、高效地开展充电设施控制器程序逐桩升级工作。截至目前,已完成12703台直流充电桩实现即插即充功能升级。下一步,国网电动汽车服务公司将力争在今年3月底前完成高速公路服务区快充桩全面升级工作,并在2020年上半年全面实现国网系统直流充电设施功能升级。 **赵语涵**

赵方圆