

专家观点

同比增长与环比下降并存

汽车市场需进一步提振需求

▶ 本报记者 于大勇

掣肘因素不容忽视。

“虽然4月份有22个工作日,同比多两天,但因价格不稳等因素导致消费者观望气氛浓重,4月份乘用车零售出现周期性环比下行走势。新能源汽车的新车价格战带来一定增量,但持续性不强,内部分化严重。持续价格战下的常规燃油车型大部分没有持续降价的空间,因此市场被新能源汽车加速侵蚀,带来部分用户的观望,这进一步抑制了销量提升空间。”崔东树说。

新能源汽车依然抢眼

4月份,我国新能源汽车产销分别完成87万辆和85万辆,同比分别增长35.9%和33.5%,产量环比增长0.8%、销量环比下降3.7%,市场占有率达到36%。其中,新能源汽车国内销量73.6万辆,同比增长37.3%,环比下降2.9%;新能源汽车出口11.4万辆,同比增长13.3%,环比下降8.6%。

“近几个月的促销持续加大,2-4月新能源汽车促销力度的增大尤为明显,4月促销相对增长温和,目前已经达到历史高位促销水平。”在崔东树看来,4月份新能源汽车表现亮眼的原因,与4月份的北京车展及车企大幅度促销手段密不可分。

1-4月,新能源汽车产销分别完成298.5万辆和294万辆,同比分别增长30.3%和32.3%,市场占有率达到32.4%。其中,新能源汽车国内销量252万辆,同比增长34.4%;新能源汽车出口42.1万辆,同比增长20.8%。

“伴随着我国新能源汽车的规模优势显现和市场扩张需求,中国制造的新能源汽车

品牌越来越多地走出国门,在海外的认可度持续提升,虽然近期受到一些干扰,但长期看新能源汽车出口仍然市场向好,前景光明。”崔东树说。

车市进入平稳期

“今年5月共有21个工作日,与去年同期相同,但今年连续5天的假期压缩了5月份的产销时间间隔,随着夏季的传统淡季临近,车市进入平稳期。”在谈及车市接下来的走向时,崔东树表示,4月份,中国制造业采购经理指数(PMI)、非制造业商务活动指数和综合PMI产出指数分别为50.4%、51.2%和51.7%,三大指数继续保持在扩张区间,对车市的稳定促进有明显作用。

“随着‘以旧换新’政策的落地实施,各地相应政策措施出台与跟进,加之车市新品价格阶段性降温,市场观望群体消费热情被激发,市场应进入相对较好的发展阶段。”崔东树说。

“近日,商务部、财政部等七部门印发《汽车以旧换新补贴实施细则》,明确资金补贴范围和标准,统筹新能源车和燃油车发展。前期,中国人民银行、国家金融监督管理总局联合印发《关于调整汽车贷款有关政策的通知》,有助于进一步降低汽车消费门槛,与此次《实施细则》形成政策合力。地方政府也在积极响应,出台有关配套措施。”刘征表示,随着有关政策的深入实施,以及汽车生产企业进一步加大创新步伐,不断推出大量新车型,均有利于进一步激发汽车市场消费潜能,扩大国内市场需求。

雄安“能建·新能源生态城”项目展示区建成投运



近日,雄安新区雄安站枢纽片区的中国能建“能建·新能源生态城”项目展示区建成投入运行。据介绍,“能建·新能源生态城”项目展示区采用了“被动式优先+主动式优化+可再生能源替代+场景化示范+碳抵消”的零碳技术体系,实现年综合减碳率100%,达到零碳建筑等级要求,被列为2023年度雄安新区首批“绿色建筑+”示范项目。展示区作为整个园区的“智慧中枢”,设置了智慧运维平台,实现物联网能源数据集成交互,后期将作为园区的一站式运营服务中心。图为游客在雄安新区雄安站枢纽片区的中国能建“能建·新能源生态城”项目展示区参观。

新华社记者 杨世尧/摄

中国汽车产业链碳公示平台公示6200余款乘用车碳足迹

新能源车碳足迹因车型各异差距较大

本报讯(记者 李争粉)近日,中国汽车产业链碳公示平台(CPP)公示的6200余款乘用车碳足迹显示,不同的新能源车企业车型其碳足迹差距较大,自主品牌车型碳足迹处于中部水平。

据了解,碳足迹已成为我国汽车产品出口的贸易壁垒,高碳产品将提高出口成本甚至不能出口。例如,欧盟的新电池法提高了动力电池碳足迹管理要求,凡不符合相关要求的电动汽车或动力电池不能出口欧盟;法国的电动车补贴政策所给出的中国碳排放因子缺省值数据几乎全部为最高档一列,变相地将中国生产的汽车隔绝在补贴门外;其他碳排放因子数据库给出的中国数据也比较高,因此国外已将我国汽车产品贴上“高碳”标签。

从中国汽车产业链碳公示平台(CPP)公示的6200余款乘用车碳足迹可以一窥新能源汽车的现状。其中,我国自主品牌车型碳足迹处于行业中部水平,低碳优势明显,优于日系以及

德系、英系和瑞典的欧洲品牌车型。韩系和法系的新能源车型碳足迹较低,可能与其车型较少且多为中小车型有关。

不同的新能源车企业车型其碳足迹差距较大,主要与品牌定位和车型规划相关。例如,定位高端的岚图汽车、赛力斯汽车和理想汽车,多生产中大型SUV、MPV车型,碳足迹较高;定位中小车型的奇瑞新能源和长安新能源的碳足迹较低;造车新势力和传统车企的新能源品牌之间没有明显的差距。

近五成企业低碳车型开发任重道远。CPP汇总对比各企业的车型碳足迹均值与行业均值数据表明,车企减碳有很多工作要做。各企业车型碳足迹低于行业均值的比例为,近五成企业的该数值低于50%,比例在车企低碳车型开发任重道远。

中汽数数字相关负责人表示,碳足迹已逐渐成为新能源汽车出海的路路虎,国内汽车企业应构建车型碳足迹研究体系,重视低碳车型开发,持续探索汽车产品碳减排路径和出海应对方案。

作为新质生产力的代表之一,新能源汽车产业集新能源技术、新材料、先进制造等诸多高科技于一体,是代表未来发展方向的新产业。在新形势下,新质生产力如何促进带动新能源汽车产业数智化转型,是十分重要的时代命题。

5月17日,在由安徽宿州高新区、国家新能源汽车技术创新中心共同举办的2024新能源汽车智能网联创新大赛暨产业智库沙龙上,政产学研界人士汇聚一堂,以一个个生动的实践案例,对上述命题展开深入的交流和探讨。

技术向实

“我们自主打造的UniXDE新一代通用型多学科设计仿真优化云平台PaaS底座,实现了AI研发设计软件机器人核心功能。”北京树仇信息技术有限公司董事长赖宇阳在重点介绍其国产AI+CAE仿真优化产品UniXDE时表示。

据悉,该企业处于国内新一代信息技术工业软件赛道头部阵营。其UniXDE产品涵盖多物理仿真、多学科优化、仿真数据管理等方面,获得60多项软件著作权,12项专利,30多项国产兼容性认证,已拥有近百家船舶、汽车、新能源头部客户,并建立了2000人+开发者生态、200个+算法和APP应用的蓬勃、开放的生态伙伴体系。

湖南精益传动软件科技有限公司是湖南省专精特新中小企业,专业从事传动技术咨询及软件开发,已入选湖南省“数字新基建”100个标志性项目名录,同时入选株洲市智能制造服务提供商名录。该企业也是为数字化工业软件联盟理事单位,参与了一项国家重点研发计划,两项湖南省级重点研发计划。

“我们研发的CAE设计分析工具——精益传动设计软件,是目前国内唯一基于系统二三维建模与多物理场耦合的大型综合性齿轮传动设计软件。”湖南精益传动软件科技有限公司副总经理曹晋君介绍说,该软件能够完成齿轮传动系统的性能设计与强度校核,与英国的MASTA、ROMAX并列当前国际三大商用传动系统仿真分析软件,相关技术已达到国内唯一、国际先进水平,并入选湖南省2022年度软件产业关键技术产品攻关目录清单,目前相关技术及软件已成功应用于新能源汽车、航空航天、风力发电等众多领域、服务客户60多家。

“我们专注于发展国产自主可信的射频电源、匹配器和射频在线测量技术,通过‘快且稳’控制算法和匹配路径管理技术大幅度提升了产品射频能效、可靠性和稳定性,已达5纳米制程产业化成果转化阶段。”北京仟芯铖科技有限责任公司创始人李志东说。

“我们拟投资1亿元建设SiC衬底生长生产基地一期,计划用地5000平方米,融资规模1亿元,当期产值6000万元。”西安华合德新材料科技有限公司总裁助理李海燕介绍说,该企业致力于成为国内宽禁带半导体领域的领军企业。

市场向广

新能源汽车被列为我国外贸“新三样”之首,在技术创新、市场拓展、政策支持、消费认知上,成绩亮眼。

2023年,我国新能源汽车产销分别为958.7万辆和949.5万辆,同比分别增长35.8%和37.9%,市场占有率达31.6%;比亚迪、蔚来、小鹏和哪吒汽车等企业已成功探索海外市场,或通过出口或在海外设立工厂和销售网络;吉利旗下的电动汽车品牌极氪正式登陆纽交所。此前在北京车展上,厂商和观众的参与度空前高涨,新的电动汽车产品不仅在续航里程和安全性能上不断突破,价格和成本也在逐步下降。充电设施日趋完善,各种新型电池技术不断涌现……

“面对全球气候变化的严峻挑战和能源结构的深刻变革,新能源汽车产业成为全球汽车工业转型升级的重要方向。它不仅代表了一种先进的技术,更象征着一种绿色、低碳的生活理念。”国家新能源汽车技术创新中心总经理原诚寅表示。

“着力打造汽车产业集群,包括车联网、汽车芯片、零部件供应、研发测试等环节,形成产业链上下游的良好互动,我们决心。”宿州市委常委、副市长祖钧公表示,作为“中国云都”,宿州未来将大力发展新能源汽车与智能网联产业,并为此提供无限的商业机会和广阔的发展空间。

“推动新能源汽车产业高质量发展,我们将一如既往当好‘智囊团’、架好‘连心桥’、当好‘助推器’。”原诚寅表示,国创中心一直以新能源智能汽车关键技术研发为核心使命,以平台型创新组织形态构建产业创新生态,以需求导向推动科技成果产业化,以市场化机制激发创新创造活力,立足北京、面向全国、辐射全球,正在奋力打造国际一流的新能源智能汽车技术创新策源地,为区域和行业高质量发展提供战略支撑。

新能源汽车场景见「新」见「质」见未来

▶ 本报记者 张伟

三部门发文明确以「高智绿」为导向

引导制造业提升供应链管理水平

本报讯(记者 于大勇)近日,工业和信息化部会同交通运输部、商务部印发《制造业企业供应链管理水平提升指南(试行)》,明确以推进制造业高端化、智能化、绿色化发展为导向,从6个方向引导制造业企业提升供应链管理水平。

《指南》提出的引导制造业企业提升供应链管理水平6个方向,为加强企业供应链多维协同、实现企业供应链管理精益化、加快企业供应链数字化转型、健全企业绿色供应链体系、构建企业全球供应链网络、提升企业供应链韧性和安全水平。

其中,在加强企业供应链多维协同上,《指南》提出了积极构建高效协作组织、着力推进业务流程高效协同、全面促进要素资源共享共用、协同创新提升制造水平等具体措施。在加快企业供应链数字化转型上,《指南》明确供应链数字化的主要内涵,提出制定有效的供应链数字化策略、加强供应链管理系统建设、提高供应链数字化运用能力等具体措施。

《指南》引导社会机构从3个方面加强供应链管理服务支撑,一是强化咨询服务支撑,鼓励构建制造业产业链供应链信息库、产品库、专家库;二是强化标准服

务支撑,鼓励加强标准宣贯、应用服务和实施效果评估;三是强化人才服务支撑,鼓励实现产教融合、科教融汇,培养知识型、技能型、创新型的供应链管理人才。

工业和信息化部运行监测协调局相关负责人表示,近年来,我国聚焦供应链标准化、数字化、绿色化等领域,强化供应链标准体系建设,积极推动提升制造业企业供应链管理水平,取得积极成效。同时也要看到,目前国内大多数制造业企业供应链管理仍处于起步阶段,尚缺乏系统性政策引导,仍需提高现代供应链创新发展理念认知,完善标准制度体系建设等,以适应高质量发展需要。

该负责人还表示,当前新一轮科技革命和产业变革方兴未艾,数字经济和实体经济、现代服务业和先进制造业加快深度融合,制造业高质量发展处于关键阶段。企业是推动制造业高质量发展的主体,高效安全的供应链是企业高质量发展的重要保障。针对制造业企业供应链管理短板弱项,通过制定《指南》并指导各地工业和信息化、交通运输、商务部门和有关管理服务机构组织实施,有利于凝聚各方力量,助力制造业企业提升供应链管理水平,进而对优化企业生产经营、提质增效和增强产业韧性水平发挥积极作用。