

小鹏

忠阳车评

停产论

需要理解

“如果上海和周边的供应链企业还无法找到动态复工复产的方式,5月份可能中国所有的整车厂都要停工停产了。”小鹏汽车创始人、董事长何小鹏在朋友圈的“停产论”一出口,就得到华为终端业务CEO、智能汽车BU CEO余承东的响应,引爆舆论场。

从产业链重要性来说,何小鹏“停产论”并非毫无道理。毕竟上海及其周边区域是全国汽车产业最密集区,这里不仅有包括特斯拉、上汽大众、上汽乘用车等大量整车企业,还有众多全球汽车零部件巨头及大量中国本土零部件供应商,可谓牵一发而动全身。

不过,此次不少社交媒体在解读何小鹏的“停产论”时,也有“刻意放大焦虑,肆意制造恐慌”之嫌,充满带节奏的套路。事实上,受新冠肺炎疫情影响,位于上海的整车企业和其他地区少数整车企业暂时停产,并不等于全国车企就已停产。只要细读何小鹏的“停产论”,不难发现其推论是有前置条件的,这个条件就是在一定时间内不能“动态复工复产”;况且何小鹏的“停产论”后面还有一句,“希望国家和主管部门正在尽全力协调,期待得到国家和主管部门的支持和共同努力”。不少媒体在报道时选择性地忽略了这句话,虽然产生了轰动效应,但不利于正确理解我国在统筹疫情防控和经济社会发展上做出的巨大努力。

两年多的抗疫实践告诉我们,只要毫不动摇坚持“动态清零”,把疫情“防”住,就能早日恢复生产。上海抗疫已经取得阶段性成果,疫情的传播指数已明显下降。正是在这样的特殊背景下,近期汽车业的复工复产才显得更有底气 and 保障。可以说,对于“所有的整车厂都要停工停产”的担心,早已没有必要。

有人提出,小鹏汽车不在上海,此次为何率先拉响警报?其实原因并不复杂。一方面,汽车涉及成千上万个零部件,产业链长,上海的零部件企业也有可能是广州车企的供应商,“一辆车差一个零件都没法生产”。另一方面,与传统大厂相比,造车新势力供应链更脆弱,在产业链中的话语权不强。当然这种脆弱不是它们自身可以选择的,由于车辆的销售体量不够大,对零部件供应链的把握度不够高,整个体系的耐冲击性自然就很差。因此,作为造车新势力的代表,何小鹏的发声也不难理解。

尽管全国车企停工停产的极端情况已不可能发生,但这并不妨碍何小鹏“停产论”对汽车产业的警示意义。要看到,当前汽车产业链的布局是在经济全球一体化的过程中逐步形成的。受精益生产理念影响,全球汽车企业大多在技术密集的地方开发产品,在制造成本最低的地方制造产品,在市场条件好的地方销售产品,并且尽可能减少库存,甚至零库存运营。这样做的好处是可以最大程度地降低成本,但是供应链安全性差,抗风险能力不足。一旦出现风吹草动,很容易出现断供断链。面对世纪疫情和百年变局,如何做好产业链安全与成本之间的有效平衡?生产适度分散化、本地化,缩短产业链半径,及时补足库存,建立极端情况下的“备胎”,也许是更好的答案。



杨忠阳

本版编辑 刘佳 向萌 美编 倪梦婷

一季度,天津港集装箱吞吐量创新高

加快港口智慧化升级

本报记者 周琳 商瑞

站在天津港第二集装箱码头眺望天津港北支航道,大小货轮有序停靠,各色集装箱整齐排列。“随着自动化、信息化建设不断推进,岸桥、场桥、集装箱卡车等重型机械变‘聪明’了,各种设备的能耗降下来了,作业效率也大幅提高了。”天津港数字化转型办公室技术高级总监李秋男说。

近几年,天津港集团发力建设智慧绿色枢纽港口,实现传统集装箱码头自动化升级改造,并推出“智慧零碳”码头,多项领域走在行业前列,闯出了一条智慧港口发展新路。2021年,天津港年集装箱吞吐量跃上2000万标准箱新台阶。今年一季度,天津港集装箱吞吐量完成462.7万标准箱,同比增长3.5%,创历史新高。

5G技术赋能

“这些卡车是我们自主研发制造的人工智能搬运机器人,整车重量仅21吨,比传统卡车轻30%,采用新型磷酸铁锂电池,充电1小时即可实现12小时连续作业。”天津港第二集装箱码头有限公司副总经理孙彪指着港区内一辆辆淡蓝色的无人驾驶卡车告诉记者,无人驾驶卡车不使用传统磁钉引导,而是依托于5G网络和北斗导航,搭载激光雷达、视觉摄像头、毫米波雷达等多种传感器,实现避障、超车、路径选择等自主决策,运输集装箱更安全、便捷。

天津港通过加强5G、互联网、大数据、人工智能、区块链等新一代信息技术与港口各领域深度融合,持续推动智慧港口建设。天津港第二集装箱码头进行智能化升级后,较同规模传统集装箱码头人员降低60%,减少集装箱作业倒运环节50%,作业效率可达到每小时39标准箱。

“今年3月份,天津港集团和华为、中国移动联合打造的‘5G+智慧港口’项目,荣获2022世界移动通信大会‘互联经济最佳移动创新奖’。我们还将继续打造更多的科技应用场景,引领港口



2021年,天津港年集装箱吞吐量首次突破.....2000万标准箱  
今年一季度天津港集装箱吞吐量完成.....462.7万标准箱  
同比增长3.5%

天津港“智慧零碳”码头。本报记者 周琳 摄

智能化发展。”天津港第二集装箱码头公司信息部副经理刘喜旺说,一季度,天津港集团引航拖轮智能管控系统已经上线运行,助力靠泊效率平均提升8%。

使用绿色能源

海边见到白色“大风车”不新鲜,可将风电塔筒和光伏发电板建到码头附近,并不多见。

天津港分布式电源并网项目负责人、国网滨海电力公司副总经理钱峰介绍,这些风力和光伏发电机于2021年12月15日并网发电,构成智慧绿色能源系统。该系统采用“自发自用,余电上网”模式,并网发电后每年总发电量将达到2330.2万千瓦时,将节约标煤约7340吨,减少二氧化碳排放约2万吨。

通过智慧绿色能源系统建设,天津港第二集装箱码头公司全部设备上清洁能源。码头装卸设备、水平运输设备、生产辅助设备均采用电力驱动,能源消耗百分百来源于“风光荷储一体

化”系统。同时,采用先进能源监测技术,对码头各类能源消耗进行实时统计分析,优化工艺和运营,实现能耗进一步“瘦身”。

“天津港第二集装箱码头公司已成为100%使用绿色电能,且绿色电能100%自产自足的零碳码头。目前,该码头能耗较传统自动化集装箱码头下降17%,实现在能源生产和消耗两侧的二氧化碳零排放。”孙彪说。

融入协同发展

通过应用新技术,天津港为传统集装箱码头自动化升级改造贡献可推广、可复制的“天津港方案”,也为促进京津冀协同发展、服务“一带一路”建设提供高质量的物流服务。

走进位于天津港北疆港区的环球滚装码头,许多家用轿车整齐地排队等待进入货船。“这里是我国北方最大的汽车集散码头之一。”天津港环球滚装码头有限公司业务运营部调度指挥中心副主任金浩说,天津港是京津冀及三

北地区的海上门户,也是距离雄安新区最近的出海口,更是“一带一路”的重要节点,在增强辐射带动能力、助力内陆腹地经济高质量发展中的作用愈加重要。

今年一季度,天津港集团成功开通直航澳大利亚“中澳快航”新航线;海嘉滚装码头正式投产运营,新增50万辆商品车年吞吐能力;承载京津两地口岸协同运营功能的天津港最大冷库群——京津物流园项目完成验收,新增冷链作业库容6万吨。

天津港集团物流经营中心多式联运副经理任俊告诉记者,今年以来,天津港集团已开行“齐齐哈尔—长春—天津港”班列,开通“银川—天津港”单制海铁联运班列,为腹地市场提供更为高效、便捷的服务。一季度,天津港海铁联运量同比增长21.6%。

据介绍,天津港集团将继续全力推进建设世界一流绿色智慧枢纽港口,深入推进数字化转型,加快打造“零碳港区”,持续提升港口服务和口岸营商环境,更好服务国家战略实施和区域经济发展。

推动经济社会发展全面绿色转型



经济日报社