

以创新打造中国电池行业核心竞争力

■ 本报记者 刘禹松

制造技术、高性能电池及系统技术、新型电池、电池全生命周期管理等多维度持续进行技术创新,确保产品在实际应用领域的竞争优势。

“在企业生存与发展过程中,我们需要兼具‘长期主义者’的思维和‘创业者’的精神,才能持续创新进步,永葆企业活力。我的目标是要用顶尖的技术,开发出与市场需求相匹配的产品,让更多新能源汽车装上可靠的电池,让更多的用户用上安心的产品。”刘静瑜说。

她向记者介绍,从产品的应用层面来看,车企对动力电池性能的要求聚焦在能量密度、安全、性能、寿命、成本等几大方面。其中,对能量密度、安全、寿命的要求还在不断提高。从性能角度出发,则主要聚焦在快充、低温功率、能量

保持(全气候特性)等方面。在所有这些要求当中,电池产品的安全性又是极为重要的,“既是红线也是底线,是对产品最根本的要求”。

为了保证产品的极致安全,中创新航一直秉承能量与资源、能量与安全极致平衡的开发理念,为整个锂电产业的安全发展做出贡献。2018年,中创新航行业首创的高电压三元技术,极大地提升了三元锂电的安全性,引导了后续三元动力电池的发展方向;2020年,中创新航独创的TPP热管理技术,首次实现了三元锂电池整包针刺实验不起火,磷酸铁锂电池包通过枪击测试。

刘静瑜表示,电池安全是系统性工程,涉及材料与化学体系、机电热设计、生产制程控制、电池运行管理、安全评

估标准及测试技术等方面。安全的基础首先是技术保障,其次是体系保障。“我们坚持以‘零缺陷’的质量管理体系,在产品安全基石上构建性能、寿命和成本竞争力。多项技术与产品的创新,也使得我们的动力电池在应用效果上,无论续航、快充、寿命、成本竞争力等方面都已实现了行业领先。”刘静瑜说。

面对未来的市场机遇,刘静瑜认为,全球对实现“双碳”目标和可持续发展的方向是坚定的。在欧美和“一带一路”等地区未来存在着巨大的市场成长潜力。从目前来看,中国已经拥有完整的新能源产业链,可替代性低,短期内国外市场对中国新能源产品的依赖无法改变。



哈尔滨电气集团有限公司积极发展新兴产业,未来产业,建设了一批数字化车间、数字化生产线和数字化生产单元。图为该公司工作人员在对中小叶片数字化生产线上的运输机器人进行调试。
新华社记者 王建威 摄

我国智能机器人市场规模今年有望达251亿美元

■ 本报记者 穆青风

当前新一轮科技革命和产业变革加速演进,新一代信息技术、生物技术、新能源、新材料等与机器人技术深度融合,智能机器人产业迎来升级换代、跨越发展的窗口期。工业互联网产业联盟日前发布的《智能机器人技术产业发展白皮书》(以下简称《白皮书》)显示,随着我国工业数字化转型不断深入,教育、医疗、安防等领域需求增加,我国智能机器人市场蓬勃发展,预计2024年市场规模将达到251亿美元。

《白皮书》指出,整体来看,我国庞大市场需求培育批机器人整机制造和系统集成国产厂商,各行业国产化比例不断提升,服务、特种机器人领域,国产整机优势显著,如扫地机器人已经基本被国内品牌产品占据,科沃斯、小米、石头、云鲸和美的等企业产品占据了70%以上的市场份额;在工业机器人领域,仍以国外为主。各行业的整机产品存在明显的替代差异性。目前我国智能机器人产品高端化依然不足,国产企业更多占据价值链中下游,产品附加值相对较低,部分企业正向高端发起冲击。

在企业竞争方面,行业中尚未孵化龙头企业,企业竞争力低于领先水平。国内企业规模和体量较小。以工业机器人为例,仅ABB一家企业市值就超过国内埃斯顿、新松、埃夫特、汇川等头部企业市值之和。从市场范围来看,国内企业以拓展国内市场为主,没有完全“走出去”参与国际竞争。而ABB业务遍及全球100多个国家和地区,欧洲、亚洲、中东和美洲等地区是主要市场,埃斯顿、汇川等企业产品主要销售于中国境内,部分销往欧洲、美洲等。

针对以上问题,《白皮书》建议中国打造自主完整的产业链结构,在机器人整机、机器人软件、机器人硬件、智能技术、新兴服务业五大方面下功夫,积极引导并推动各方在机器人整机上以新技术融入获取更多市场机遇;在机器人软件上重点攻关核心技术,搭建平台生态;在机器人硬件上面向高端零部件、产品进行研发;在智能技术上跟进人机交互核心技术的研发与应用;在新兴服务业上发挥5G、云计算等新技术优势。

同时,面对智能机器人产业链上中下游重点领域,出台专项行动,提供专项资金支持,培育各类产业主体,打造全链路产业生态。针对产业链上游生产零部件企业,培育具有生态主导力和核心竞争力的领航企业,提高企业生态主导力、核心竞争力,带动产业链创新资源集聚。针对产业链中游从事机器人本体制造企业及从事软件开发的企业,着力打造一批专精特新“小巨人”企业、制造业单项冠军企业和独角兽企业,构筑全链路产业生态。

优化金融供给服务产业发展

■ 贺林平

“多亏了‘产融平台’,我们在融资上没犯过难。”广东珠海天印联合控股有限公司是一家专注3D打印新材料生产研发的企业,公司财务经理汪梦莉说,去年至今,企业已从珠海产业金融数字化公共服务平台(以下简称“珠海产融平台”)获取了3笔共1340万元的银行授信,借此扩充了研发队伍,购置了先进仪器,缩短了产品周期。

“贷款审批大部分环节在线上进行,我们不用提供财务、纳税资料,在平台上选定银行授信产品,钱很快就到账了。”汪梦莉说。

近年来,珠海市围绕“实体经济为本、制造业当家”引导金融机构加大对经营主体信贷支持力度。就拿珠海市金融工作局联合珠海市香洲区搭建的珠海产融平台来说,通过对企业信用精准画像和归集共享破解银企信息不对称难题,至今已线上促成企业成功融资超300笔,总授信额度超91.8亿元。

回忆起去年那段“过山车”般的经历,珠江钢管(珠海)有限公司副总经理朱秋红满脸庆幸。

原来,凭借成功研制出领先世界的3500米级超深海底管道,珠江钢管一举拿下东非原油管道项目直缝埋弧钢管采购合同,这是该公司历史上销售金额最大的单笔订单。可还没来得及高兴,扩产计划就卡在资金上,由于母公司在银行征信中存在不良记录,企业的融资需求屡被拒。

难题怎么破?珠海市金融工作局迅速组织业务攻坚小组,反复与企业 and 商业银行沟通协调,最终以“抵押+订单”融资的模式,为企业量身定制授信方案,5个工作日内就完成了从签署合同、办理抵押到发放首笔贷款的全部手续。

“我们把获取的信贷资金全部投入生产,保证了订单如期执行,也保证了基地的正常运作。”朱秋红说,得益于及时的融资支持,公司2023年各项经营指标好于预期,完成产值17亿元、净利润3000多万元,分别较上年同期增长100%、54%。

为全面优化金融供给,提升服务实体经济高质量发展的效率和水平,珠海市拿出务实举措。“珠澳产业项目投融资对接会”“产业新势力第一秀”“亚洲通航展投融资路演”……2023年,珠海市金融工作局创新开展包括金融支持民营企业专项行动在内的系列融资对接特色活动39场次,协调解决了一批民营企业融资难题。

源源不断的金融“活水”,为珠海浇灌出一片产业“密林”。截至2023年末,全市普惠小微贷款余额1210亿元,同比增速21.88%;制造业贷款余额1624.31亿元,同比增长23.09%;推动制造业投资,工业投资分别同比增长7.1%、4.6%,为建设现代化产业体系按下“加速键”。

放大综合优势和增强软实力是中国海运新课题

咨询机构克拉克森日前发布的统计数据显示,以贸易吨计,中国海运进出口贸易量占全球海运贸易总量的比重已超过30%。工业和信息化部发布我国造船业最新数据显示,中国造船业三大指标连续14年位居世界第一。2023年,中国已拥有全球最大规模的船队,成为世界第一大船东国。与这些很可观的数据相伴的是,世界上集装箱吞吐量最大的港口在中国(上海港),中国很多港口集装箱吞吐量位居世界前列。

综合这些数据,可以明显看到中国海运已经崛起的事实。而且很可贵的是,中国海运的崛起不是单项指标起飞,而是在更多指标更多项目上的综合性起飞。这种综合性起飞的现象在当前世界船公司、国际海运大国中是很难得的,其他世界级船公司、海运大国很难同时具备这么多项优势。比如希腊是船东大国但自身的经贸实力、海运贸易量很有限,丹麦

有马士基这样在全球首屈一指的船公司但缺乏贸易量、造船业优势,日本海运贸易量大、港口多但如今港口实力、造船业明显落后于中国。放眼整个世界,中国海运正在逐渐获得全面性、综合性优势。从马士基等世界级船公司的其中一部分努力更可看出中国海运优势的可贵之处。马士基等国际知名船公司,并不只是本分地提供航运服务,为了提升自身在海运全链条的话语权,常常需要不断通过各种方式投入资金、精力,以增强对重要港口的影响力。反观中国海运业,背后依托的是这么多世界排名前列的中国港口,在向前进时既有优势很明显。

同时也要看到,现在的中国海运业,其过去积累的优势还未能很好地转化成在世界海运市场的影响力和软实力,这从中国对全球海运定价权的影响力有限即可看出。中国海运业正处在不断放大综合优势,不断增强软

实力的阶段。围绕这一目标,可以从以下几个方面努力。

一是进一步提升格局,从呼应国际航运前沿议题到主动创制、引领议题。回顾以往,马士基等海运巨头对绿色环保减碳减排等议题都是主动发声、积极呼吁和推动,在引领和推动议题方面占据上风,进而巩固和扩大自身在国际航运界的影响力。面向未来,中国海运业在这方面要多加努力,积极参与,逐渐从呼应议题走向引领议题,从而进一步提升国际影响力和积累领导力。

二是积极加入和主动创设航运联盟。以往到现在,因为善于加入和创设航运联盟,马士基等海运巨头在全球海运市场获得了明显超过其公司市场份额的影响力,而且形成了先发优势和“护城河”。作为海运领域的后起之秀,中国船公司如中远海运等已经加入了一部分航运联盟的运作。目前的不足是,中国海运企业在各类航运

联盟中的总体影响力有限,主动创设航运联盟和在纵横捭阖中获取更大影响力的经验也有限,在这方面逊色于马士基、达飞等老牌海运巨头。中国海运业也需要在参与、锻炼中积累更多的航运联盟运作经验,不断通过多种方式提升在业界的存在感和话语权。

三是集中优势和资源,不断做大做强代表性海运企业。海运大国、强国需要世界一流的海运企业与之相互支撑,形成合力。中国海运企业能跻身世界主要船公司之列是好事,但怎样在竞争中比肩甚至超越马士基、地中海航运、达飞等海运巨头,仍是任重道远。中国可以进一步优化鼓励代表性海运企业做大做强环境,出台更多扶持政策支持代表性海运企业发展,通过政策、市场等方式将中国在海运方面已有的港口优势、造船业优势、海运贸易量优势等多项优势结合起来,让综合性优势更好地通过代表性海运企业发挥出来。(刘国民)

农业贸易百问——推广

知否? 传奇胡椒的前世今生

■ 任慧

国。特别是,明朝中期中国引种胡椒获得成功,彻底打破了垄断,供给充足、价格下降使胡椒终于进入寻常百姓家。可以说,胡椒的历史就是一部关于商业、航海、军事、政治的人类变迁史。

近年国际胡椒生产与贸易情况

产量先增后趋稳。2012年至2018年全球胡椒产量迅速增长,从41.4万吨增至78.6万吨,年均增速11.3%。此后产量基本稳定,2021年达到79.4万吨。越南、巴西、印度尼西亚、印度和斯里兰卡是世界前五大胡椒生产国,合计产量约占全球总产量的75%,中国是第六大胡椒生产国,占比4.2%。

贸易量大且集中。2022年全球胡椒贸易量为47.2万吨,亚洲是世界最大的胡椒出口地区,胡椒出口量占世界出口总量的65%以上,其次是美洲,占世界出口总量的21%。主要出口国是越南、巴西、阿联酋、印度尼西亚和印度。其中越南和巴西出口合计占全球的60%左右。阿联酋近两年出口增长显著,2022年占比6.4%,较2020

年增75.8%。

中国胡椒生产与贸易情况

产地高度集中。由于胡椒喜高温高湿环境,种植地区多为热带地区。中国的胡椒生产主要集中在海南省,海南省农业农村厅数据显示,2021年海南胡椒总产量占全国的99.3%。中国胡椒主栽品种是印度尼西亚大叶胡椒,销售以白胡椒为主。

产能提升受限。近年来胡椒收购价格不振影响了椒农信心,海南省胡椒种植面积有所下降,2022年不足2万公顷,较2019年2.2万公顷的高点下降10.4%,产量也从4.5万吨降至3.7万吨。同时,海南胡椒亩产在120公斤左右,较巴西亩产低80公斤,较越南低40公斤。

贸易长期逆差。中国胡椒贸易自2012年由顺差转为逆差后,长期保持逆差状态。2020年,中国进口胡椒达到2.2万吨的历史峰值,占到当年全球贸易总量的近4%。中国胡椒进口来源地相对集中,主要来自印度尼西亚(52%)、越南(32%)和巴西(10%)等胡

椒主产国。

中国胡椒传奇的未来

胡椒作为中国重要的热带经济作物,是海南等地区农民脱贫致富的重要经济来源之一,在脱贫攻坚和乡村振兴中发挥了重要作用。随着海南自贸港建设的推进和RCEP等协议生效,胡椒产业将面临更多机遇和挑战。我国每年胡椒的需求量在7万吨到9万吨,国内产量不足4万吨,市场空间巨大。未来胡椒产业可从三方面发力,延续在中国的“传奇”:首先,加强育种、栽培等技术研发和创新,打造高品质原料供应基地,从源头改善低产能问题;其次,提升加工能力,推进胡椒全产业链发展,开发精深加工的高附加值产品;最后,加大品牌培育和宣传推介力度,以品牌促产业提质增效。

文中数据来源:联合国粮农组织、海南省人民政府相关报告
(来源:中国贸促会农业行业分会(农业农村部农业贸易促进中心))

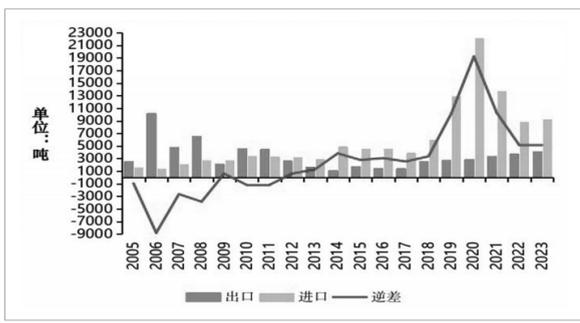


图1 海南省胡椒产量和种植面积(数据来源:海南省统计局)

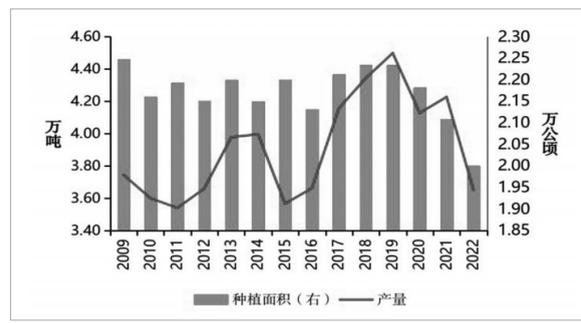


图2 全国胡椒进出口量和贸易逆差数据来源:海关总署