

# 北汽集团:打造新能源汽车生态圈

□ 宗文

当前,发展新能源汽车已上升到国家战略,也是北汽集团转型战略的重要板块之一。北汽集团以旗下北汽新能源、北汽福田、北京奔驰3大品牌5款核心产品及充电桩组建了新能源汽车生态圈,全面展示“互联网+”与新能源汽车发展的最新成果。

结合北汽集团发展实际,董事长徐和谊表示,随着“转型”战略提出,北汽集团已经明确了一条变道超车、后来居上的发展路径,力求一举超越、赢在转折点。

今年前9个月,北汽集团旗下北汽新能源汽车累计销售达11274辆,连续两年占据国内纯电动汽车产销第一位,更是进入全球纯电动汽车销量前四强,并获得了中国汽车工业科学技术一等奖、全国质量诚信标杆企业称号,成为北汽集团践行转型战略的先行者和典范;北汽福田已有15000多辆新能源汽车在运行,是国内新能源客车运行数量最多的品牌;作为节能车型的典型代表,北京奔驰是唯一一家进入节能汽车推广目录的豪华品牌,更是唯一一款可以享受政府购置税优惠政策的豪华品牌轿车。北汽新能源、北汽福田及北京奔驰正合力构建起北汽集团节能与新能源发展全新格局。

生态圈是互联网思维的关键词。当以信息技术、新能源、新材料技术为代表的科技革命风起云涌之时,北汽集团发展新能源汽车也迎来了“互联网革命”。

继“十城千辆1元体验”卫蓝之旅、卫蓝先锋行动之后,今年以来,北汽集团打造新能源汽车产业生态圈的“卫蓝众享A+计划”,已携手30多家企业,共同成立了分时租赁联盟、电动物流联盟以及充电桩联盟。截至2015年6月底,北汽新能源已建充电桩6500余个。未来,北汽集团将凭借充电桩联盟的“聚能环”效应,通过“你出场地我建桩”的利益共享模式,打造车、场、桩的分布式智能充电系统。

据北汽新能源汽车公司总经理郑刚介绍,北汽新能源还推出了线上APP平台“充电吧”。“充电吧”目前收录了360多个公共充电站,近3500个充电桩信息。用户使用手机就可以轻松地查询到附近的充电桩(站)。

在北汽新能源汽车成立之初,北汽集团就明确了“技术北汽”的发展路线。为此,北汽集团新能源汽车在掌握控制系统开发、电驱动系统集成与开发、新能源车整车集成开发三大关键核心技术基础上,仍不断强化自主研发能力。

今年9月18日,北汽新能源公司与Meta公司合作的亚琛研发中心在德国正式成立,作为继硅谷研发中心后,北汽新能源的第二家海外研发中心,主要承担增程式电动汽车动力系统研发,专注



提升续航里程。通过在美国硅谷、德国亚琛以及中国北京建立的三大研发中心,北汽集团将整合国际技术资源和人才优势发展新能源汽车,达到技术、服务和商业运营模式的创新。最终建立起三方联动、资源互通的“三位一体”平台,实现“研发阵地的全球化”,为北汽集团在2020年前成为全球纯电动汽车销量领先品牌,奠定了坚实基础。

商业运营模式的创新。最终建立起三方联动、资源互通的“三位一体”平台,实现“研发阵地的全球化”,为北汽集团在2020年前成为全球纯电动汽车销量领先品牌,奠定了坚实基础。

## 奇瑞11月50520辆销量创年内新高

据奇瑞官方消息,11月份,奇瑞汽车全球销量(不含奇瑞、捷豹路虎在内)达到50520辆,环比增长19.2%,创下今年单月销量纪录,其中国内销量45440辆,增幅超过国内汽车市场整体增长水平。这也是在今年国内汽车市场增速整体放缓的大环境下,奇瑞汽车连续4个月实现销量环比增长。

车型方面,瑞虎3表现抢眼,在10月份销量走高的基础上继续冲高,11月销量达到14004辆,环比增长20.9%,创今年单车型销量新高;瑞虎5销量9113辆,环比增长50.5%,稳居国内SUV销量第一军团。轿车方面,奇瑞艾瑞泽7销量1890辆,环比增长6.2%,同比增长12.3%,进一步获得更多主流消费者的认可;奇瑞E3销量4201辆,环比增长9.1%;风云2销量9167辆,环比增长29.5%,同比增长237%。

据悉,在12月18日,奇瑞艾瑞泽5将正式下线,同时也是奇瑞的第500万辆汽车下线,由此奇瑞也成为中国第一个乘用车产量突破500万辆的自主品牌企业。

## 2016款吉利帝豪上市



日前,吉利汽车宣布2016款帝豪正式上市,共推出1.5L和1.3T两种排量9款车型,售价为6.98—10.08万元。

新车在现款车型的基础上,对外观、内饰、配置等方面进行57项人性化升级。搭载了CarPlay、全新升级ESC电子车身稳定系统及全新研发舒适人机座椅等配置,使整车的品质性能有显著提升,更加迎合80后年轻消费者的用车需求,2016款吉利帝豪的推出,不仅体现了帝豪产品品质的不断向上,增配不加价的诚意定价也提高了产品市场竞争力,进一步巩固了帝豪在中国品牌轿车的冠军地位。

# 华南最大汽车口岸推行“无缝隙、零等待”

□ 吴湛端 李莘

黄埔海关隶属南沙海关地处南沙港区内,短短十年间,南沙口岸汽车进口业务实现了跨越式的发展,累计进出口总量超过160万辆,涵盖了宝马、奔驰、保时捷、丰田、现代等欧、日、韩主流品牌,是目前华南最大,全国第三的汽车进口口岸。

通关节约的每一秒对企业来说都是效益,近年来,为提升汽车通关作业效率,南沙海关深入落实和推进业务管理一体化改革、区域通关一体化改革及口岸“三五”大通关建设等各项改革部署,

争取通过改革,为汽车通关提质增效,同时开拓创新,不断优化汽车通关作业模式,为汽车进口企业“量身定做”了优先报关、集中汇总征税、7×24小时预约通关、电子支付等一系列的便捷措施。南沙海关关长黄军声表示:“只有口岸整体通关服务水平提升了,才会让更多的企业关注南沙,进而为南沙的发展带来机遇。”为实现海关、检验检疫、港务公司等部门的“一体化”作业,打造口岸服务品牌。南沙海关联合相关部门为进口汽车企业量身

推出了“无缝隙、零等待”的服务理念。今年8月份,总署新版H2010系统货物进口证明书子系统在新沙海关成功上线,汽车通关作业得到再次简化,实现每份汽车证明书打印时间缩短到了5秒。作为首个“尝鲜”的报关员,中海龙国际货运代理有限公司报关员陈正平激动地说道:“海关的通关作业改革举措真是给力,每次改革后作业效能都大大提升,给我们企业带来了实实在在的便利。”

据了解,南沙海关结合实际,大力推进汽车管理的智能化,建设包括进出口汽车智能监管系统、智能卡口、计算机信息联网和闭路电视视频监控等集约式、全天候、全方位物流监控平台,有效提升海关的监管效能,实现进口汽车“管的住、通的快”。对此,广州南沙港务公司滚装汽车部经理罗红波深有体会“新沙海关应用汽车智能监管系统后,减少了海关对每一辆车现场人工核对,节省不少时间,码头运转效率也大为提高,汽车商也很满意。”

12月15日,中国邮政航空公司(以下简称邮航)与波音公司在北京宣布达成了7架波音757购机协议和10架波音737-800飞机客改货协议,成为邮政航空史上最大一笔飞机订单。今年9月,圆通航空在西雅图一口气订购了15架波音737-800(BCF)。

《每日经济新闻》刊文认为,快递公司密集购机背后,是中国快递行业阶段性发展和竞争的迫切需求。尤其“十二五”收官在即,2015年中国快递业务量突破200亿单已经没有悬念。伴随申通快递借壳艾迪西上市方案公布,未来1—2年,多家快递公司都被认为上市在即。这其中预期较高的当然也包括早几年就开始冲刺IPO,又主动退出IPO的中国邮政速递公司(以下简称EMS)。而邮政航空作为EMS的专属运力提供商,自EMS冲刺IPO以来,就逐步被强化成为EMS的核心资产、核心价值和核心竞争力。此次巨资购机后的资金渴求,无疑将助推EMS的上市进程。

## 快递“空战”再升级

邮政航空成立于1996年,是国内首家专营特快邮件和货物运输的航空公司。据邮航官方消息,订购

17架波音飞机以后,其全部运力将逐步上升至43架,其中,最新订购的7架波音757将于2016年投入运营。届时,邮航机队的757飞机将增至11架,邮政航空主力机型继国产运八飞机、波音737飞机后,逐步升级为波音757飞机,被认为具有历史意义。无论国家队还是民营快递公司,都选择在2015年大规模购机。一方面,日前《国务院关于进一步促进快递业发展的若干意见》发布,要求快递企业大幅提升自主航空运输能力,鼓励快递企业组建自营航空货运公司,作为国家队EMS需要起到“表率”作用。

而中国航空快递市场也是世界货运市场发展最快的部分之一。据波音《世界航空货运预测》报告,世界航空货运量未来20年间将年均增长4.7%,

## 快递业唯快不破

# 邮政航空购17架波音飞机加码“空战”

□ 李卓

而中国国内市场和亚洲内部市场每年将分别增长6.7%和6.5%。通过升级主力机型调整机队运力结构,在提升EMS自主航空网运营能力和网络时限的同时,为EMS实现在电商时代的快速发展进行了布局。

另一方面,也是国内快递行业愈加激烈的竞争所迫。业内人士分析认为,EMS在航空时效方面最大的竞争对手是民营顺丰航空,截至今年11月底,顺丰航空机队规模已经达到43架(包括23架自有全货机和20架租赁飞机)。而其他多家民营快递公司因为近年频频获得融资以及更加市场化的规模运作,在市场份额多方面持续领先EMS,使得EMS唯有差异竞争,其中重要一项就是不断巩固区别于其他民营快

公司的核心竞争力——邮政航空,有望分流更多高端快递货源。

## 助推EMS重新冲刺IPO

“十二五”收官在即,中国快递业务量连续4年增速超过50%,2014年更是超越美国跻身世界第一。今年1—11月,全国快递服务企业业务量累计完成182.5亿件,同比增长48.1%。“双十二”全天又共揽收快递包裹1.13亿件,意味着2015年中国快递业务量突破200亿件已毫无悬念。

也正因此,截至《每日经济新闻》记者发稿,虽然EMS并未对外表态任何关于上市进程的时间表,但在业内人士看来,面对中国快递市场持续巨

大的增量,快递公司对基础设施建设等的投入将持续加大,对资金的渴求也将越加强烈。何况邮政航空这次购机已经花费一笔不小的数目,要想在未来竞争中持续上升,离不开持续输血,重启IPO势在必行。

2013年12月底,已经通过上市审核的EMS意外主动退出IPO,当时对外给出的官方说法是“主动应对市场竞争的决策”以及“冷静面对资本市场的选择”。时至今日,资本输血已经是应对市场竞争不可或缺的条件之一。

“尤其随着顺丰、圆通、中通等一批民营快递公司巨额融资的敲定,以及申通最近借壳上市的冲击波。”上述业内人士强调。此外,今年4月开始,中国邮政集团公司拟与31个省级邮政公司进行吸收合并,走出了邮政系彻底由“母子分公司制”调整为“总分分公司制改革”的关键一步。而EMS在2013年底宣布退出IPO时对外表示需要做出的主要调整,就包括将组织架构由原来的“母子分公司制”调整为“总分分公司制”。这些都暗示着,EMS重启IPO的时间表随着内部调整的到位而逐步靠近。

# 打造“空中安全线”

——记上海铁路局科学技术研究所车辆技术研究室主任朱挺

□ 陆应果



38岁的朱挺,现任上海铁路局科学技术研究所车辆技术研究室主任。16年来,朱挺与他的团队在中国高铁接触网检测技术等领域摘取多项科技创新成果。他被授予“上海市十大职工科技创新英才”、上海市“五一”劳动奖章、茅以升铁道工程师奖、全国铁路学习型职工标兵、全国铁路劳动模范和全国职工职业道德建设先进个人等荣誉称号。

1999年8月,朱挺从南京大学电子科学与工程系毕业,胸怀大志来到上海铁路局科研所。

当时,我国铁路采用的是接触式检测。这种检测方式,受限于列车的行车速度制约,无法系统有效地

监测接触网完整状态,会给列车运行带来安全隐患。

当时这项检测技术在国内是空白,全世界只有德意日少数几个国家掌握。

“技术不断创新,远离市场千里路。怎么办?”从那时起,朱挺决心挑战这个世界级难题!

着手研究铁路接触网技术,这对刚出校门的朱挺来说是陌生的天地。没有资料,他下决心从“0”起步,向高校老师和科研所老前辈求教,带领科研团队独辟蹊径,走一条利用影像处理技术进行检测的科技攻关之路。

6万元,是朱挺当时得到的第一笔科研经费。他买来2台CCD高速线阵摄像机,在实验室内架设接触网模拟试验平台,通过三角立体测量法对拍摄的图像数据进行实时模拟处理。他采用逆向设计思路,采取“面打光、线采集”的办法,就是通过向接触线打光,再用高速CCD相机采集接触线底面的反光,然后进行图像数据实时分析处理。这完全不同于国外采取的“线打光、面采集”办法。

在经历无数次痛苦煎熬后,朱挺终于研制成功了“非接触式接触网检测系统”。随后,他研发了适应时速80公里轨道车、120公里专用检测车、160公里客车车体、380公里动车组车体等速度条件下的系列车载“非接触式接触网检测”设备,填补了国内空白,被科技部等列为国家重点新产品。这打破了国外技术垄

断,改变了我国接触网检测采用人工断电抽样测量或升弓接触式检测的传统方式,使我国铁路接触网检测有了更为先进的无损检测技术。这项成果获国家发明奖和实用新型专利。那时,年仅31岁的他,被上海铁路局破格评为高级工程师。

“赶上了铁路大发展的快车,我不想错过难得的机遇。”朱挺先后参与国家“863”重点项目,主持完成多项原铁道部、上海铁路局重点课题,多次获上海市科技进步奖,获得多项国家发明专利和国家实用新型专利,重要专业学术论文多次在《城市轨道交通》《计算机应用》等刊物上发表。他带领研究团,在自主创新上取得重大技术突破,GDXJ-1型车载智能轨道巡检系统、城市轨道交通“接触网安全状态的监测系统研制”、“接触网悬挂状态检测监测装置(4C)”等重点科研成果的诞生,为我国铁路“空中安全线”提供了保障,也洞开了无比宽广的市场大门。

近年来,朱挺与研究团队的精英一起,主持国家科技部“十二五”科技支撑项目中的“接触网安全状态的监测系统研制”研发工作。针对城市轨道交通安装在既有运营车辆上的特殊要求,克服各种困难,研究设计新的技术方案,首次实现城市轨道交通基础设施设备在运营状态下的在线检测,在2014年6月顺利通过国家科技部组织的成果验收。该成果的成功开发,打破了地铁传统的天窗人工检测的繁琐作业模式,为电力客车实时运行安全提供了有力保障。此成果获上海市科技进步二等奖。

朱挺事业上取得成功,引起社会的关注。许多企业花高薪聘请他,都被婉言拒绝了。

“我是铁路职工,取得的每一点成绩,都是组织上培养和团队奋斗的结果!”朱挺说:“我热爱铁路事业,奉献铁路是我的理想,也是我的动力!”

## 宝兰客专建设环保成效显著

科技日报讯(李美华 何其芳)秦岭沟旁鸟儿看到鹿安静的饮水,欢快地奔跑,林子中啾啾的鸟鸣,在空中回荡,和谐的画面在绵延起伏的秦岭山麓经常出现,这是中铁十四局集团宝兰客专建设者用心呵护青山绿水的真实体现。

“两年前,这里是非常静寂,各种珍稀动物经常出没,后来建设宝兰客专,沿线人员、机械遍布,本以为是生态遭到严重破坏,没想到,他们施工中爱护一草一木,水源得到保护,比以前的环境更好了!”沿线村民纷纷赞许,今天的和谐画面是他们没有想到的。

宝兰项目部管区,穿越国家级自然保护区小陇山,动植物资源丰富,品种珍稀,有世界上公认濒临灭绝的天然珍稀抗癌植物红豆杉,常有野猪、黄羊、狗熊、麝子、七彩锦鸡等野生动物、鸟禽出没,工程建设中对环保要求相当严格。

项目部进场后,高度重视环保工作,每个架子队设环保负责人,每个施工班组设环保员,层层管控,定期组织施工人员进行环保培训,培训结束后

进行考试,成绩合格后才能上岗,目前,全员培训率达到100%。

施工中,项目部加强宣传力度,教育村民、工人保护动植物的重要性,在施工区显著位置张贴标语、公告,标识标牌;给沿线村民发放保护动植物的传单;定期邀请地方林业部门走进农户进行宣讲;配合林业站定期进行巡山,对非法狩猎人员进行制止。

项目部主动配合当地环保局、水保局、黄河管委会每个月定期巡查河道是否清淤;在各个洞口、拌合站建立三级沉淀池;定期安排专人联系食品卫生部门对水质进行动态检测;项目部配备6台洒水车实行不间断洒水,保护水源不受污染。

同时,为防止水土流失,项目部在管段内4个隧道洞口种植草皮十多亩;明令职工施工中爱护一草一木,不得随意破坏,不准采挖珍贵药材,规范处理废渣,防止污染林场。

两年来,宝兰项目部高标准进行环保标准化建设,连续4次获得绿牌奖励,在业主、当地政府部门组织的环保检查中始终名列前茅。

## 云南开行3对铁海联运班列

12月15日起,昆明铁路局开行3对昆明前往广西钦州港、防城港、北海港的铁海联运班列,货物乘班列抵达港口后,再转海运运抵东南亚、欧美等国家,这是云南融入“海上丝绸之路经济带”的便捷运输通道。

这3对铁海联运班列,分别从昆明编组始发,运行时间40小时左右。班列从昆明出发时装运出口的化肥、饲料等物资,抵达钦州港、防城港、北海港后再通过海运发往澳大利亚、巴西、孟加拉国、印度、巴基斯坦等欧美和东南亚国家,返程时在港口上装运来自中东、东南亚地区的硫磺、铁矿石等,每天可形成7000余吨的货物对流运输。

同时,借助发达的铁路网,铁海联运班列可为滇、川、黔、渝、陕、藏等西部省市区提供便捷的出海



通道。据了解,西部大开发和云南开放型经济刺激了进出口物流的增加。

图为:云南铁海联运班列在昆明东火车站始发。杨航摄影报道