

科技创新引领中国汽车品牌向上

■ 本报记者 穆青凤

“近十年来,汽车行业进入技术创新和品牌创新引领型发展阶段。随着新能源汽车和智能网联汽车的快速发展,中国已经成为全球新能源汽车和智能网联汽车创新策源地。”在日前举办的2022年中国汽车创新大会上,中国汽车工程学会副秘书长闫建来表示。

据国家知识产权局副局长胡文辉介绍,2021年,国内共授权发明专利69.6万件,其中汽车领域的专利8.4万件,同比增长23.3%,中企获得新能源汽车相关专利占全球近70%,一系列汽车产业技术创新取得重要突破。

中国汽车技术研究中心有限公司总经理陆梅表示,当前全球新一轮科技革命和产业变革加速演进,科技创新成为国际战略博弈的主要战场,围绕科技制高点竞争空前激烈,以技术创新引领产业新变革,不断突破和掌握关键技术,是实现我国汽车产业转型升级,由大做强做强的关键路径。中国汽车技术

研究中心有限公司的方法是通过建立品牌实验室等举措,搭建汽车科技成果转化平台,探索科技成果转化新模式,以创新引领民族汽车品牌向上,打造民族品牌核心竞争力,为产业赋能。

北汽福田汽车股份有限公司法务部副总监刘雪飞表示,汽车行业做好知识产权工作需要克服两个主要困难。一是产品研发没有提前做好专利检索,前期投入大量资金进行研发,但产品制作过程中技术不断变化,导致最终做出的产品存在专利侵权行为。同时,不重视商业秘密管理。员工跳槽时带走关键技术,导致企业商业利益严重受损。二是知识产权保护价值需要一定的预见性。汽车行业在研发产品时专利价值是不确定的,很难预料产品是否一定能受市场欢迎,因此需要提前进行判断,预测技术发展趋势。

“针对这些难题,我们要深刻理解专利法的内涵和使用方式,在充

分分析竞争对手的基础上,制定个性化专利申请策略。”刘雪飞说。

中国贸促会专利商标事务所国内事业部负责人王会卿表示,企业做好专利申请布局很关键,包括主题、地域、路径、类型、时间、数量等要素。企业申请专利不只是为自己申请的,也是“为竞争对手申请”的。如果企业在全中国都有专利申请布局,那么遇到纠纷时进行解决是比较有利的。专利申请布局不仅仅是知识产权部门的事,也是市场部的事,甚至还是全公司的事,技术人员、市场推广人员、管理人员要共同对专利申请事项进行沟通。

“无论专利申请布局怎么做,最终都是要落实到一个个的专利申请上,企业要做好首次申请的专利撰写,尤其是单件申请的微观布局,为企业开疆拓土打好基础。”王会卿表示。

面对激烈竞争,唯创新者胜。一汽集团总经理邱现东表示,面对汽车产业技术变革和产业升级的双

重挑战,以及新时代创新驱动发展的绝佳时期,一汽将持续加强与汽车产业链上下游全体伙伴的通力合作,强化技术创新,加快人才中心建设,拓展合作领域,助推品牌向上。

清华大学车辆与运载学院教授、汽车产业与技术战略研究院院长赵福全认为,产业变革带来了更快实现“品牌向上”的契机。新能源与智能网联带来的汽车新赛道,为产业后来者打造更高定位和全新内涵的新品牌创造了空前机遇,使中国车企有可能实现跨越式品牌提升。

“品牌向上,并不等于做高端品牌,更不等于做豪华品牌,而是应该基于企业的实力和发展阶段制定出清晰的品牌提升战略,努力在合理带宽内实现品牌的向上提升。从这个意义上讲,每一家企业都有必要力争品牌向上,但必须根据自己的品牌及产品定位进行具体实施,这在竞争日益激烈的今天尤为重要。”赵福全表示。

服务四海 诚信天下



中国专利代理(香港)有限公司
CHINA PATENT AGENT (H.K.) LTD.
www.cpahktd.com



广告

提升汽车芯片制造水平 须全产业链下苦功

■ 本报记者 周东洋

“汽车产业是国民经济重要的支柱产业,传统汽车产业正在数字技术的推动下实现变革发展。”中国电子信息产业集团党组书记、董事长芮晓武近日在中国汽车电子高端论坛上表示,一方面,“新四化”为我国汽车芯片和智能汽车产业带来广阔的发展机遇;另一方面,我国汽车产业发展也面临着“缺芯”的严峻考验。

一是受新冠肺炎疫情等因素影响,海外市场芯片短缺。相关专家表示,有研究报告显示,截至2021年中,全球有多达169个行业在一定程度上受到芯片短缺影响,汽车行业便是其中受影响最大的行业之一。博世中国总裁陈玉东表示,目前芯片产品平均只能满足汽车厂商31%的需求,预计下半年供给率可以提升到50%至60%,但“缺芯”依然是面临的主要问题。

二是国产汽车芯片的基础相对薄弱,国内企业车规级芯片产品涉及较少,且市场占有率较低。“这是由于车规级芯片研发周期长、设计门槛高、资金投入大、价格和利润低,单片价格仅1至3美元左右,且市场规模十分有限。”长城汽车总裁王凤英表示,代工厂更愿意把产能优先安排给利润高的消费电子类芯片,导致几个国外行业巨头长期垄断该市场,中国芯片企业难以切入。

“我国芯片制造的成套工艺弱于国外先进水平。”浙江大学先进集成电路制造技术研究所副所长

张睿表示,我国生产的芯片功耗比进口产品高55%,在同样功耗情况下,国内的芯片性能比进口芯片低8%。此外,我国汽车芯片发展还面临产品依赖、组织松散、安全隐患、应急储备及标准体系等问题。

张睿表示,汽车芯片制造领域的竞争实际上是全产业链的竞争。我国目前芯片制造面临的问题,恰恰说明了我们在全产业链上都需要进步,尤其是我国需要大力提升芯片制造工艺水平。

芮晓武表示,要构建“芯车联动”良好机制,凝聚产业力量,合力突破汽车芯片设计、制造环节关键技术难题,构建符合产业发展规律的发展模式和“产学研用”一体化协作模式,同时加速数字化技术与传统汽车技术的融合,助力我国汽车产业在“智能网联”赛道上实现换道超车。此外,产业链上下游企业要紧密合作,共同助力我国汽车电子产业链的融合,力争为我国汽车电子产业发展作出更大贡献。

此外,政府也要加强政策引导和扶持,推动国产汽车芯片在自主品牌汽车上的应用。工信部电子信息司司长乔跃山表示,未来将持续优化相关政策举措,引导企业加大汽车芯片技术攻关,推动汽车芯片生产制造能力提升,指导车规级芯片检测能力建设,加强优秀汽车芯片方案的应用推广。希望企业、高校、科研机构能够通力合作,共建我国安全可靠的汽车芯片产业链。

应对市场扭曲规则 中企如何出招

自2017年以来,欧盟对扭曲竞争的外国补贴始终采取严厉措施,该法律框架的建立对获得非欧盟政府补贴企业的经营活动和针对欧盟企业的并购交易产生了深远影响。

在日前举办的欧盟扭曲市场规定对贸易救济案件的影响活动上,锦天城(北京)律师事务所高级合伙人向东介绍说,欧盟2017/2321号法规已于2017年12月20日正式生效。这一法案,引入了“市场严重扭曲”的概念和标准,将中国许多支柱产业认定为“扭曲市场”。该法案实施以来,影响了我国贸易救济案件的应对。形式上,欧盟反倾销替代价新方法消除了之前对WTO市场经济和非市场经济成员的区分,适用于存在市场“重要扭曲”的WTO成员,即“国家中立”原则。实质上,欧盟新方法主要针对中国进口调查,并颁布了“中国市场扭曲报告”为适用新法的依据。

今年7月初,欧洲议会和欧盟各国谈判代表达成一致,将对扭曲竞争的外国补贴采取更严厉的措施。对于参加欧盟政府采购招标,但可能接受补贴扭曲竞争的企业,欧委会将拥有更广泛的审查权。对于有意收购欧盟企业的第三国企业,如涉嫌接受国家补贴,欧盟反垄断局有权否决并购,此类企业也应在欧盟政府采购之外。此外,企业应履行报告义务,这适用于参与并购的一方在欧盟的营业额超过5亿欧元

且接受补贴,或者合同额超过2.5亿欧元的政府采购招标项目。如不履行义务,欧委会可对企业处以最高10%营业额的罚金。

新法给不同应诉企业的企业带来了不小的影响。向东以反倾销调查为例介绍说,新方法下强制应诉企业填写问卷的工作量增大,应诉成本提高,应诉难度加大。对于自愿应诉、申请单独税率的企业来说,即便企业自愿应诉,提交完整答卷,欧委会极有可能不接受企业的答卷。对于自愿应诉、只提交抽样问卷的企业没有太大影响。但如果企业不应诉,将直接遭受惩罚性税率。

裁定后征收多久的税也是企业关心的问题。向东表示,欧盟在对产品征收反倾销税5年即将期满后,再进行日落复审,将决定是否继续5年反倾销税。裁定标准为,反倾销税被撤销是否会导致倾销和损害的继续或再度发生,调查期限通常为12个月,情况特别复杂的则最多可延长至15个月。

卓纬国际贸易与合规部主管合伙人蒲凌尘表示,中企首先要有合规前瞻性,注意欧盟不断变化的规则;其次,调整商业模式,明白竞争优势不在产品和市场,而是在规则上;再次,系统地研究规则并跟踪贸易政策的变化,做到知己知彼;最后,把货物贸易、服务贸易、金融和投资等环节综合起来,把视角扩展到全球市场,充分把握WTO未来走向和国际经贸结构变化。(钱颜)

受益海外需求火爆 多家光伏公司业绩大涨

■ 施露 郑馨悦

在能源转型趋势下,今年光伏产业链都能感受到来自海外市场的追捧,各大企业纷纷调高了对2022年新增光伏装机的预测。

“我们预计2022年全球新增光伏装机规模为250GW;中国新增装机容量100GW,占全球新增装机容量的40%。”一家布局光伏全产业链的上市公司高管对记者表示。

按照我国光伏新增装机多于第四季度爆发的惯例,既然今年前5个月新增装机已达23.7GW,全年新增装机达到100GW可期。中国光伏行业协会名誉理事长王勃华称,受地缘冲突影响,欧洲市场对光伏的需求从二季度开始大幅提升,占中国光伏组件出口总量的一半以上。受到增加关税和国内抢装影响,印度市场在第一季度进口中国光伏组件的数量已接近其全年使用量。

某光伏行业上市集团高管对记者表示:“受益于海外需求大增,今年公司出口显著增加,上半年业绩表现超去年同期一倍以上。尽管上游涨价对下游组件价格有所影响,但并不足以影响海外需求。”

2020年以来,多晶硅现货价格持续走高,其中,光伏产品出口增长也一定程度发挥了拉动作用。

7月22日,工信部发布2022年上半年中国光伏产业运行情况,根据行业规范公告企业信息和行业协会测算,海外光伏市场需求持续旺盛,实现量价齐升。上半年我国组件出口量达78.6GW,同比增长74.3%;光伏产品出口总额约259亿美元,同比增长113.1%。

“今年组件价格高主要是欧洲市场需求拉动。既然组件现在的价格水平甚至再高一些都能卖出去,厂家就没有降价的动力,这是由市场供需决定的。不过,目前组件价格的确认国外集中电站客户难以接受,价格主要仰仗价格敏感性较弱的需求支撑。而一些被压制的价格不会凭空消失,只是延迟。”某券商行业分析师对记者分析称。

从业绩报告来看,协鑫集成归属上市公司股东的净利润预计为3300万元至4500万元,同比增长113.33%至118.18%。除了协鑫,多数光伏下游公司在上半年取得了不错的业绩。例如爱旭股份预计2022年上半年度实现归属于母公司所有者的净利润为5.4亿元至6.2亿元。

“硅料价格上涨对行业头部厂家不会有太大的影响。硅料涨价,我们下游电池片也跟着涨,力求能够向下传导。而全球80%至90%的光伏产品都在中国生产,厂商大多在海外有布局,市场足够大,国内卖不完就往外卖。”A股某光伏行业下游上市公司董秘对记者表示,硅料价格上涨的一个重要原因是新增产能不及预期;随着投资增加,价格也会回调,如今硅料公司只是抢先吃下未来一段时期的利润。



天津宝坻九园新一代动力电池产业主题园区内有多家动力电池生产企业,主要从事新能源车用、储能用锂离子电池及电池关键材料的研发生产。今年上半年,该园区统筹做好疫情防控工作,兼顾企业发展,成为带动区域产业发展的龙头。图为天津荣盛盛固利新能源科技有限公司的工作人员在装配电池模组。新华社记者 孙凡越 摄

粤港澳大湾区摸索跨境保险服务模式

■ 本报记者 刘国民

7月26日,广州市粤港澳大湾区(南沙)改革创新研究院、广州大学广州发展研究院、广东省区域发展蓝皮书研究会联合出版《粤港澳大湾区蓝皮书:中国粤港澳大湾区改革创新报告(2022)》(以下简称《蓝皮书》)。

蓝皮书介绍说,粤港澳大湾区在金融业务数字化、金融业态多元化、粤港澳三地金融产品互联互通等诸多领域已获得显著发展,但在跨境保险服务方面却仍然进展不大,“跨境保险通”研究仍处于初步阶段。

蓝皮书课题组通过对香港特区政府驻粤经济贸易办事处的专题调研,与粤、港、澳三地的保险行业协会、保险从业人员及投保人的广泛深度访谈,认为粤港澳大湾区可以依托广州南沙建设粤港澳全面合作示范区的有利条件,率先探索

线上线下联动的跨境保险服务模式,在依法合规前提下加快推进大湾区跨境金融创新合作的发展进程。这样,一方面可以更好地发挥广东自贸试验区在促进粤港澳大湾区深度协同发展、打造高水平对外开放门户枢纽方面的示范引领作用,为大湾区更高水平参与国内大循环和国内国际双循环提供更有利支撑;另一方面,实施线上线下联动的大湾区跨境保险服务模式,可以为大湾区市民提供更加高效便捷的全方位跨境保险服务,为港澳同胞融入国家发展大局创造更加便利的基础条件。

粤港澳大湾区跨境保险服务模式,是指探索通过线上线下联动的方式,为有需要购买港澳保险的粤港澳大湾区居民提供更为便捷的涵盖售前、售中、售后的全方位服务。探索推进跨境保险服务新模

式,对有效遏制“地下保单”发展、加快推进粤港澳协作发展都具有极为重要的价值。

蓝皮书认为,在广州南沙率先推进跨境保险服务模式,一方面有利于吸引港澳青年在大湾区乐业。因为保险行业是港澳青年的重要择业方向。粤港澳大湾区这个潜力巨大、亟待开发的市场能为港澳青年提供更多元的发展机会、更广阔的就业空间。另一方面,有利于留住港澳青年在大湾区安居。第七次全国人口普查公报显示,居住在内地的香港居民逾37万人,占香港人口总数的5%。为这部分人提供境外保单的续交保费、更改保单、办理理赔等售后服务,能让港澳青年更好融入内地生活,构建“大湾区人”的身份认同感,促进粤港澳三地经济融合、民生融合直至全面融合发展。

完善制度促内外贸一体化

■ 姜照

海关总署日前发布数据显示,今年上半年我国货物贸易进出口总值19.8万亿元人民币,同比增长9.4%。另据国家统计局数据,上半年我国社会消费品零售总额超过21万亿元,国内消费市场保持了较强韧性。面对国际地缘政治冲突、新冠肺炎疫情等因素影响,如何立足我国当前经济发展的实际情况,推动内外贸一体化发展,建设内外联通、供需适配的高效市场,成为题中应有之义。

从短期来看,促进内外贸一体化发展,能够推动外贸企业出口产品转向国内销售,引导具备一定实

力的内贸企业向海外市场开拓增量空间。而从中长期来看,促进内外贸一体化发展是一项长期工程,应逐步推动实现国内的标准规则体系与国际有效对接,借此不断扩大我国经贸合作“朋友圈”,助力实现我国由贸易大国向贸易强国转变。

不过,尽管我国已成为全球第二大消费市场和第一货物贸易大国,但仍然存在内外贸融合发展不畅、统筹利用国内外市场和资源的能力不强等问题。此前印发的《关于促进内外贸一体化发展的意见》,提出要促进内外贸法律法规、监管

体制、经营资质、质量标准、检验检疫、认证认可等高水平衔接,降低企业市场转换的制度成本。近期,各地方也在积极出台相关方案,深入贯彻落实关于内外贸一体化的工作要求。促进内外贸一体化发展,应进一步提高对外开放水平,多维度入手,引入国外先进的技术和标准,国际化人才,集聚优质的进口产品和服务,形成内贸企业和外贸企业协同合作的局面。

从政府与企业关系的层面而言,要增强政府在软性环境建设和指导方面的作用。应充分调动企业

的主动性和创造性,更好发挥市场在资源配置中的决定性作用。政府应通过推动内外贸标准认证衔接,加强知识产权保护等措施,为企业营造更高层次的法治化、国际化营商环境,引导企业提升制造工艺和技术水平,提供更多适销对路的、更具竞争力的产品和服务。企业可根据国内外形势变化和自身实际需要,在国内市场和国际市场谋求自身发展、拓宽产品销路、提升国际竞争力。

从内贸企业与外贸企业之间的关系来看,相较于较为完善的国际

贸易管理,我国国内贸易法律体系仍不够完善,产品标准执行和市场监管力度不够严格,国内统一大市场建设仍有待完善。相较于外贸企业享有的对外贸易发展基金、外经贸发展专项资金等资金支持,以及享受进出口信贷、出口信用保险、出口退税等优惠政策,我国内贸企业尽管享有服务业发展资金支持,但总体来看享有的优惠政策较少,不利于提升企业开拓国内市场的积极性。未来,如何实现内外贸企业的政策平衡,成为一个关键性要素。