经贸会客厅

深圳市车电网络有限公司副总经理李璞：

乘新能源东风 充电桩出海正当时

■ 本报记者 张寒梅

深圳市车电网络有限公司副总经理 李璞

“和去年相比，公司的充电桩今年在海外订单上至少增长5倍。”深圳市车电网络有限公司(以下简称车电网)副总经理李璞在接受《中国贸易报》记者采访时表示，随着新能源汽车的推广与应用，海外对充电桩等配套设施的需求正在迅速增加，国内不少充电桩企业纷纷布局海外市场。

根据中国汽车工业协会统计数据，2022年，我国车企出口竞争力持续增强，全年累计出口达311.1万辆，同比增长54.4%。其中，新能源汽车出口67.9万辆，同比增长1.2倍，成为出口增长点。在此背景下，如何解决新能源汽车的充电问题、扫除“最后一公里的障碍”，对于推广发展新能源汽车至关重要。

李璞介绍，公司对海外充电桩市场的开拓首先依托于在国内市场所取得的成绩和积累的经验。截至2023年1月，车电网运营公共充电桩已超7万台，覆盖全国29个省级行政区的203座城市，运营充电桩数量与充电量均位居全国前列。从新能源汽车充电设备研发到充电网络建设与运营，车电网深耕国内市场的同时持续开拓海外市场，目前其研发的充电桩已经出口到日韩、欧洲、东南亚、非洲，海外订单逐年攀升。

此外，车电网致力于整合全球优质资源，加速充电桩设备出海。2月13日，车电网与复星商社贸易有限公司签署了战略合作协议，旨在以车电网针对不同国家地区充电设施标准所具备的研发能力、技术储备以及生产、销售、运营经验为基础，依托复星生态的全球优质资源和海外市场优势，携手对新能源充电设施进行国际化布局。

“随着新能源汽车渗透率的提升，近年来很多国家开始重视充电桩公共基础设施建设。”李璞举例道，“印度尼西亚是世界第四大人口国，燃油车保有量非常大。该国以发展绿色经济、开发可再生能源和保护环境为目标，大力拓展新能源充电站建设，尤其在公共网络建设方面力度强劲，促进了对公共充电桩的需求。类似的国家还有很多，海外充电桩市场规模有望继续扩大。”

除新能源汽车推广的新兴市场，欧美等较为成熟的市场也不能忽略。中国汽车工业协会统计数据显示，欧美是目前充电桩在海外的主要市场。目前，中国的车桩比达到了6.8比1，而欧美则在15至20比1之间，海外充电桩市场还有巨大的发展潜力。预计未来5年，中国企业在欧美充电桩市场的占比有望达到30%至50%。

值得注意的是，充电桩作为户外设备，往往要经历风霜雨雪侵蚀、高温、低温、灰尘等各种考验。李璞告诉记者，因充电桩工作所处的环境在温度、湿度、清洁度方面都相对较差，如何降低故障率、提高稳定性和可靠性是不小的挑战。车电网无论从器件选型上还是方案设计上，充分考虑了高温和低温环境下不同场景的可靠充电，做到安全充电、智能充电。

“对于可能面临的一系列问题，国产充电桩做了很好的应对。不论从硬件、软件还是从性价比角度看，中国充电桩企业在出口方面都有较大优势。”在李璞看来，得益于中国市场的先发优势，经过多年发展，适配于各种车型的充电桩都得到了充分验证，无论从工作环境还是从兼容性上都做到了商用化，具备如此丰富经验的充电桩出海，不需要过多证明就能够体现出中国制造的品质。其次，国产充电桩已经超越了充电这一单一服务功能，而是向智能电能终端方向转型，比如有序充电、双向充电、能量互动等更多有益于电网互动、能源节约的功能陆续推出，丰富了使用场景，提升了经济效益。另外，在可靠性不亚于甚至超过国际品牌的同时，中国制造充电桩的价格相对低很多，因此高性价比也是海外客户选择中国充电桩产品的原因。

李璞表示，作为深耕充电桩市场十余年的企业，车电网在产品研发、方案布局以及市场把握方面经验丰富。目前，其最新推出的全液冷充电桩因具备多重优势受到了不少海内外客户的欢迎，相关产品、技术、方案正在洽谈中。他介绍道，新推出的全液冷充电桩产品最大功率可达480千瓦，可以不到十分钟就能充满电，甚至可以和加油时间媲美。而且，全液冷的设计也让充电桩的寿命大大增加，能明显减少投资损耗。

“有些场地没有足够大的空间去布置太多充电桩，如加油站、高速服务区等，全液冷充电桩可通过快充助力效率提升和空间节省。”李璞补充说，此外，液冷充电枪比普通充电枪至少细两倍，操作起来更加轻巧、方便；通过内部循环散热，有效阻挡了外部沙尘，提高了可靠性，降低了故障率和维护成本；虽支持快充，但同时也向下支持普通充电，兼具技术性和经济性。

谈及预期，李璞表示，随着燃油车逐步被电动车取代，对电力的需求将会越来越大，在充电高峰期无序充电，总需求电量可能会超过电网的负荷能力，尤其对于海外很多国家，电力问题将更加紧张。因此车电网未来会将充电和光储相结合，实现“削峰填谷”“峰谷互换”，在用电低峰期时储能，高峰期时充电放能，把充电桩从智能用电终端变为智能能量终端，真正做到能源的有效转移和利用。

全国最多：江苏已设立3家出入境特殊物品风险评估基地

本报讯 南京海关日前在泰州组织实施出入境高风险特殊物品风险评估工作，泰州成为江苏省内继南京江北新区、苏州工业园区后的第三个出入境特殊物品风险评估基地。当日，泰州市有3家疫苗研发生产企业当场完成生产流感疫苗所需毒株/抗原生物检定参照物的风险评估。

“以前，这项工作要到南京或苏州进行，此次我们在家门口就得以完成，大大缩短了风险评估时间、提高了通关速度，进一步凸显出营商环境的优化。”江苏乐汇生物技术有限公司质量保证部负责人叶亚萍表示。

“特殊物品”是指微生物、人体组织、生物制品、血液及其制品等。按相关法律法规和文件要求，出入境特殊物品卫生检疫监督管理遵循风险管理原则，在风险评估基础上根据风险等级实施检疫审批、检疫查验和监督管理。出入境的高风险特殊物品必须向海关申报并接受风险评估，通过评估后申请特殊物品卫生检疫审批单，再办理通关手续。“南京海关联合属地海关邀请系统内外专家通过线上线下多元化方式开展风险评估，并逐步在关区生物医药集聚发展城市开展评估，方便了企业，大大提高了风险评估效率，增强了参评企业的获得感。”南京海关卫生检疫处处长尹军介绍。

南京海关在全国最早开始试点设立特殊物品风险评估基地，服务当地以及周边的生物医药产业发展。近年来，围绕产业发展和企业需求，南京海关联合属地海关和地方政府搭建高效服务平台开展政策宣贯和辅导，帮助企业顺利通过评估。此外，南京海关还创新开展长三角一体化高风险特殊物品风评结果互认试点，打破互认壁垒。下一步，南京海关将进一步用制度创新的红利释放产业发展的活力，在筑牢国门生物安全防线基础上，不断提高生物医药相关产品的通关速度，提升贸易便利化水平，助力生物医药产业开放创新发展。

截至目前，江苏省拥有全国最多的出入境特殊物品风险评估基地。据统计，自2019年实施特殊物品联合风险评估机制以来，南京海关累计组织风险评估活动32次，发放风险评估报告734个，评估特殊物品3283种，帮助超50家企业顺利通过风险评估。

(孙涛)

国际商情

新加坡旅游业复苏强劲

新加坡旅游局近日公布，预计2023年到访新加坡的国际旅客人次可达1200万至1400万，将带来约180亿至210亿新元的旅游收益；旅客人次和旅游收入将恢复到2019年新冠疫情前约67%至75%的水平；2024年旅游业实现全面复苏的可能性很大。2022年新加坡旅游市场逐步重新启动和恢复。新加坡旅游局最新发布的统计数据显示，2022年入境旅客从2021年的33.06万人次增长19倍，达到630万人次，超越旅游局早前预估的400万至600万人次，游客已经恢复至疫情前33%的水平。

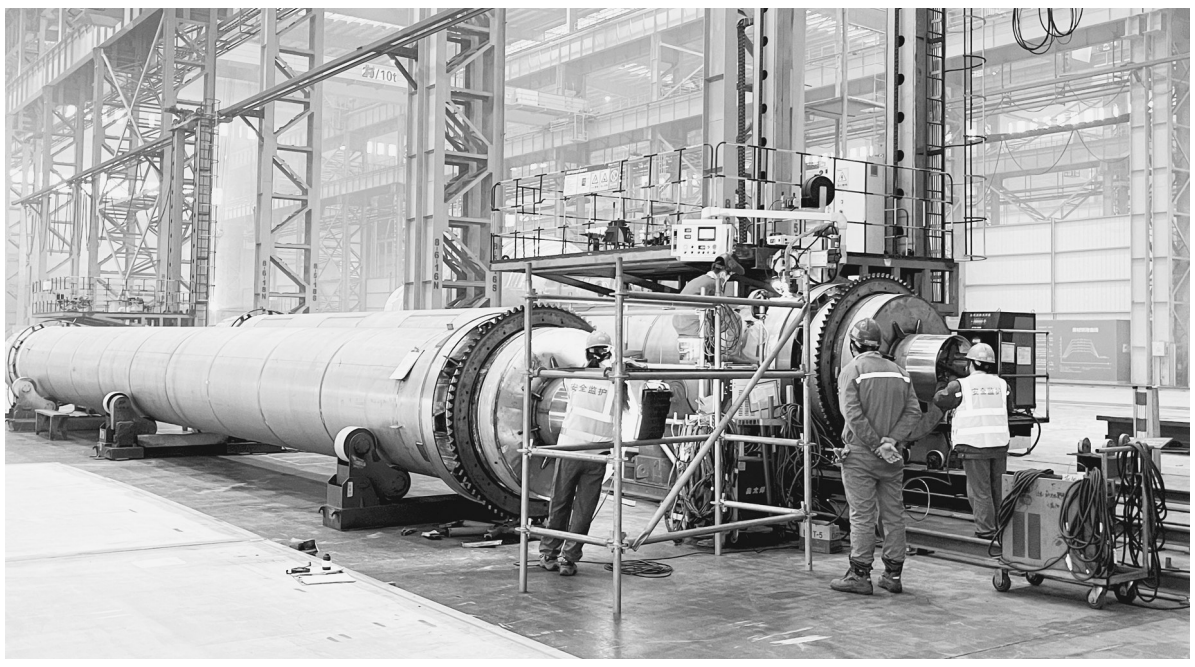
德国2022年对俄出口额猛降

德国联邦统计局日前发布的数据显示，德国2022年对俄罗斯商品出口额较2021年减少45.2%，降至146亿欧元。据报道，在德国的主要出口对象中，俄罗斯从2021年的第15位下降到第23位。2022年，机械产品依旧是德国主要对俄出口商品，但出口额较2021年减少超过50%；对俄医药产品出口额则增长近18%，达到约30亿欧元。另外，受乌克兰危机升级所致能源价格上涨影响，德国2022年的俄罗斯商品进口额较2021年增加6.5%，达到353亿欧元，但进口量减少了41.5%。德国联邦统计局数据显示，能源进口价高加之对俄制裁导致出口减少，2022年德国对俄罗斯贸易逆差达到207亿欧元，创1992年以来最高纪录。

马来西亚去年GDP增长创2000年以来最佳纪录

马来西亚统计部门近日公布称，该国去年国内生产总值(GDP)较2021年增长8.7%，为2000年以来最高。统计报告称，在去年第三季度，马来西亚GDP较2021年同期取得14.2%的高速增长；在第四季度，经济增长有所放缓，较2021年同期增长7%。马来西亚去年第四季度乃至全年的经济表现，均略好于各研究机构的预测。马来西亚国家银行认为，内需扩大、旅游业复苏、劳动力市场向好及世界市场对电机电子产品的旺盛需求是支持该国经济在去年末继续增长的重要因素。银行负责人当日表示，虽然今年以来全球经济增长出现放缓迹象，并可能因此影响到马来西亚出口的增长，但其不认为马来西亚会在今年陷入经济衰退。

(本报编辑部综合整理)



在江苏省江阴-靖江市工业园区内，由大明重工过程装备分公司承制的国内某知名企业大型干燥设备的新能源回转窑项目，凭借加工速度快、制造质量稳的优势，近日已通过客户的合格检测并顺利发货。图为回转窑制造现场。

杨木军 摄

降低三成转运成本 阿里巴巴国际站上线义乌中心仓

为应对开年订单忙和中小跨境商家高频的物流发货需求，阿里巴巴国际站物流服务(Alibaba.com Logistics)近日上线义乌中心仓。义乌中心仓每天可流转货物3000单以上，承载60多吨货物发运。为让货物高效流转，为商家降本增效，阿里巴巴国际站推出的中心仓比普通收货仓具备更高的服务标准和操作效率，可实现2小时入库发货全流程，为商家降低近三成转运成本。同时，阿里巴巴国际站物流服务升级无忧保障，涵盖运力保障、服务保障、到货保障三大方面，助力商家发货更有保障，到货更确定，交付更安心。

阿里巴巴国际站中国供应商及跨境供应链总经理王添天介绍，外贸发展正从“流量增长时代”进入“高质量增长时代”。物流作为交付履约的重要一环，也正在从“低价格揽货”向“交付确定性保障”转变。

2022年3月阿里巴巴国际站正式对外发布数智化跨境B2B物流服务——Alibaba.com Logistics，通过一站式跨境供应链服务体系解决“履约难”。

据悉，Alibaba.com Logistics是专为跨境B2B中小企业打造的跨境物流服务，以数智技术为内核，提供从前端订单管理、头程揽收、仓储、报关、国际运输，到后端的清关、最后一公里运输等全链路丰富的保障服务，帮助跨境B2B中小企业轻松运全球。“阿里巴巴国际站物流服务提出数字化的跨境电商‘场景物流’概念，我们贴合跨境B2B场景买卖家需求，围绕跨境电商交易、交付、合规三大场景，提供一站式数智化的物流解决方案”，阿里巴巴国际站跨境供应链履约物流及关务负责人魏冉说。

截至目前，阿里巴巴国际站物流服务覆盖了220多个国家及地区，26000多条全球运力线。其中，到货保障线路覆盖169个国家和地区，至今已有3200万个商品享受到货保障、晚到必赔的服务。

2023年，阿里巴巴国际站物流升级“无忧保障”，涵盖运力保障、服务保障、到货保障三大方面，基于全球运力下，海运整柜从中美拓展到东南亚、中东，逐渐覆盖近远洋航线。并新增“快捷理赔”让售后服务更有保障，出入库时效保障让到货更有保障。

未来，阿里巴巴国际站物流将在全国范围规划增设中心仓，在主要产业带和商家相对集中的城市规划卫星仓，全面提升平台物流在仓储段的服务质量，为更多商家提供本地化、标准化、网络化的仓配服务。

(阿里巴巴国际站供稿)

持续提升中国与东南亚国家基建合作的优势

■ 梁海明 冯达旋

近年来，中国凭借多项独特的优势，持续加强与东南亚国家在铁路项目的合作，这吸引了世界各国的关注。自中国在2013年提出共建“一带一路”倡议以来，中国和东南亚国家已合作投资超过22个大型的基础设施建设项目。这些铁路基建工程不仅有助于推动东南亚国家交通的互联互通，加速资本、技术和人员在区域内的快速流动，也为中国与东南亚国家的经贸合作提供了新动力。

中国之所以能够获得东南亚国家的青睐，承建包括铁路在内的众多基础设施建设项目，至少是有以下原因：

中国综合优势更明显。中国当前是世界上唯一拥有联合国产业分类中全部工业门类的国家，拥有基建的全产业链，加上建造技术成熟，达世界一流水平，且价廉物美，成本控制能力优于其他国家，因此拥有很强的竞争优势。

中国更愿意长线投资。投资诸如铁路之类大型建设项目投入资金大、建设周期长、资金回流风险高，因此令不少西方国家望而却步。但中国却愿意长线投资且具前瞻性，尤其是愿意投资对基建有迫切需求的发展中国家和贫穷地区。

中国融资方式更多元。相对于美国、日本等西方国家的大型基建融资模式主要利用私人机构贷款、双边及银团贷款，中国既能用国家开发银行、中国进出口银行、丝路基金等国有商业银行和政策性银行的双边贷款和投资，又能与亚洲基础设施投资银行、金砖国家新开发银行、世界银行、国际货币基金组织等国际机构建立融资伙伴关系，并努力吸引私人投资，以此打造更加多元的基建融资新架构。

中国投资更有针对性。中国在基建中实力最强的领域是铁路、公路、港口、大桥等“硬基建”，而美国、日本等西方国家实力突出的则是数字技术、信息通讯、公共医疗、能源等“软基建”。对于当前的东南亚国家而言，他们由于要大力发展经济，更加迫切需要的显然是“硬基建”。例如，印尼雅万高铁将令雅加达到万隆的旅行时间由现在的3个多小时缩短至40分钟，同时也将令当地经济发展提速，可带动沿线地区打造“经济增长带”，加快形成高铁经济走廊。又例如，以前老挝的农产品要出口到中国的四川、重庆等地，物流时间至少需要20日，但中老铁路开通之后，从老挝到四川、重庆只需要4日，大大缩短了物流时间、降低了成本，能有效促进中老两国的经贸往来。

当然，我们也需要清醒地看到，中国未来要继续与东南亚国家在包括铁路在内的基建领域加强合作，也将面临不小的挑战：

其一，美国、日本等国家也开始重视及加强对东南亚国家的基建投资。美国政府从2018年开始提出“印太战略”，并出台《更好利用投资引导发展法案》，以扩大海外基础设施建设投资。在2019年，美国联合日本、澳大利亚发起“蓝点网络”计划，提出要在“印太地区”打造高质量、高标准基础设施项目。2021年6月，美国在七国集团会议上发起“重建更好世界”计划，强调要与东南亚国家密切合作，促进基础设施以及能源、数字和人与人之间的互联互通。由此可见，中国未来要加强与东南亚国家的铁路等基建合作，或将面临更加激烈的竞争。

其二，东南亚国家希望坐收渔翁之利。面对中国与以美国为首的西方国家在东南亚国家的博弈，东南亚国家一方面避免公开选边、站队，不想得罪任何一个大国；另一方面，东南亚国家又有意无意激发中美两大国在东南亚加强竞争，从而获得同时被两大国争相拉拢所带来的红利。

其三，部分东南亚国家对更高标准、更有可持续性的西方国家基建项目有需求。美国和日本宣称，其在东南亚国家投资兴建的基建项目，会采取更高标准，采用最先进的技术，以及对投资项目进行更加严格的环保审核，以此提供更高质量、更具可持续性的基础设施。这令不少东南亚国家产生了兴趣，未来有可能会改与西方国家合作。

其四，东南亚国家对日益强大的中国有戒心。一些东南亚国家担心如果吸引更多的中国投资，对中国过度依赖或将影响其经济安全和外交自主。而西方舆论对“一带一路”项目的持续抹黑，进一步加大了不少东南亚国家各阶层对中国投资项目的忧虑。

要更好应对上述挑战，中国除了在基建领域继续加强技术创新力度，投资建设更高标准、更环保和更具可持续性的基建项目之外，还要用好粤港澳大湾区尤其是香港特区的优势，持续提升中国与东南亚国家基建合作的优势。

香港特区作为国际金融中心，可在东南亚国家的基建项目上更好发挥作用，创新金融合作，提供更多的基建项目融资渠道。同时，香港在地铁开发领域有丰富经验，港铁公司所打造的“铁路+物业”模式更好推动了商业地产发展，或许这种模式可以应用到中国在东南亚国家投资的铁路项目，这既能提高中国项目的吸引力，也能为香港的相关行业带来新机遇。更重要的是，香港吸引了不少东南亚国家的富商、华人华侨前来工作、生活或投资。如果我们通过香港来讲好中国故事，将可逐步消除东南亚国家民众对中国投资项目的疑虑。(作者分别系海南大学“一带一路”研究院院长、名誉院长)