

面对疫情全方位冲击,打通堵点、补上断点、解决痛点,还全力突破难点

广汽稳链,去年产销增速跑赢行业

2020年12月28日,位于广州市番禺区广汽智联新能源汽车产业园内的时代广汽动力电池有限公司主厂房封顶了。这标志着广汽集团新能源汽车产业链的核心零部件战略布局局取得阶段性成果。放到全年来看,面对疫情对产业链的全方位冲击,广汽集团充分发挥影响力、带动力、辐射力,协同上下游企业发展,打通堵点、补上断点、解决痛点,还全力突破难点,保持开拓进取,为全产业链的发展打下基础。

自制口罩打通第一个堵点

没有口罩,生产无从谈起,口罩就是疫情袭来之后第一个要攻克的哨岗。疫情初期,广汽集团就已经发动海外合作伙伴,全球采购口罩57万余只。2020年2月7日,广汽集团决定自制口罩,成为国内少数几个做口罩的先锋车企。结果第一条自动化口罩生产线仅用5天就完成组装,批量生产仅用13天就达成。2月20日,广汽集团正式开始自制口罩的批量生产,5条生产线同时开启,日产能达到25万只,最终有力地缓解了广州市防护救援物资的紧缺局面。

随后的2020年一整年时间,通过跨界生产口罩机和口罩,自用12台口罩机累计生产口罩超1亿只,还保证了旗下各企业生产线安全生产环境。

为了尽快把生产链修补起来,运作起来,广汽集团很早就主动出击抓生产经营。生产领域于2020年2月17日起分批分生产线复产,由此,广汽集团成为了全国第一批复工复产的车企。此外还最早派出巡回指导销售店复工复产。

不但如此,在整个产业链和供应网络上,广汽还全力协调争取零部件供应商、物流运营商、特约店经销商复工复产。为确保原材料和零部件供应,广汽集团内外联动调动资

2 调动全球资源确保生产不断链

源,在国内,想方设法抢运供应商库存、寻找替代供应商;在国外,丰田等合作伙伴积极调动全球资源,为中国的合资企业空运零部件,确保生产。

广汽本田采购部的李书国介绍说,广汽本田有47家供应商在湖北,他们所供应的还是非常关键的安全带、安全气囊、转向机构等零件,且覆盖广汽本田所有车型。广汽本田能复工复产的就是早启动、勤沟通、活用资源。

为了保证供应链不断,广汽本田采购部紧急和441

家供应商建立起应急联络与信息共享平台。面对441家供应商,一家一家打电话,面对15个车型138个配置几十万种零件,一个一个争取,面对封路,使用快递、协调火车货运、从供应商母公司全球调配零件,利用一切可以动员的资源,将全部成套库存零件共计15094台(套)转移到广州。广汽本田内各部门精诚合作,生产部门、销售部门和采购部门每周滚动沟通、规划最优生产方案,充分展示出“广本效率”。

3 “保加力压”追回全年进度

10.8%、22.9%与28.7%。

2020年,广汽集团还采取了一系列补产增产措施,全力以赴,追回进度。广汽负责人形容,措施概括起来就是“保加力压”:保,是努力确保零部件供应。加,是加班加点努力挖掘产能。每周6天每天增加班后加班15小时、削减节假日11天,挖掘和提升产能;做好产销联动,排产市场紧缺车型。力,是全力促进销量提升。压,是压开支降成本,大力开展“开源节流、降本增效”活动,包括持续提升营销能力,更深层次开展集团

内业务协同,积极拓展国际市场,扩大出口;有效控制人员成本、降低管理成本,杜绝浪费。

根据去年12月底公布的数据,自7月起,广汽集团月销量就已经同比连续保持10%以上的增长,不仅产销增速跑赢行业大势,更在复杂严峻的形势下实现了产量正增长,预计2020年,汽车产销分别为202.6万辆和204.4万辆,同比分别增长约0.1%和下降约0.8%,整体跑赢大市;2021年将挑战公司全年汽车销量同比增长10%的目标。

在2020年,强链步伐全年都一直在推进,带动了全国市场的积极复苏。全体领导班子参与,成立四个业绩提升工作小组,一企一策、一产品一策、一零件一策,帮助企业改善经营业绩。去年4月以来,广汽本田、广汽丰田产能利用率基本保持120%以上,最高时期均超过160%。积极应对国家及省、市促销政策,借势加码抢占市场,集团各品牌乘用车在全国以及省、市的市场占有率分别由2019年的10.4%、20.9%与26.1%,提升至

汽车行业近年来并不景气,疫情冲击更是雪上加霜。大环境对所有人都是同样的,但是市场主体的崛起却可以大不一样。广东的制造业企业尤其是以广汽为样本的国企,面对艰难时势,充分显示出强大的韧性和前瞻性。不计较眼前得失,不放弃既定战略,不放松质量标准,传统车企

型稳扎稳打,新能源布局绝不会慢,还把新能源汽车品牌独立出来运营。围绕汽车行业的“新四化”方向,打造强大自主研发体系,实现核心技术、产品、品牌等方面行业领先。按其“十四五”的战略落地,不只是继续强化汽车产业链,同样也给整个广东制造业带来更多的希望。

记者手记

□然玉

时评

2021年1月13日/星期三/评论深度部主编/责编 傅铭途/美编 李金宝/校对 朱晓明

特斯拉公司副总裁陶琳:

疫情让汽车行业认清未来发展方向

羊城晚报:疫情影响下,产业链较长的汽车行业面临哪些挑战?特斯拉是如何应对的?

陶琳:我们在中国的工厂去年2月10日开始复工,差不多到三四月份就已经完全达到设定的产能了。所以我觉得核心还是在产品上。



广汽本田稳链固链迅速复工复产

在汽车市场受疫情冲击最为严重的去年一季度,特斯拉全球交付量仍达到约88400台,国内销量超18000台,逆势拿下史上最高的第一季度销量。随着中国车市的不断好转,特斯拉销量不断创新高,其中2020年10月份销量为12143辆,11月份为21604辆。2020年1月-11月Model 3在中国累计销量已突破11万辆,提前锁定了2020年度国内新能源车型销量冠军。

羊城晚报:后疫情时代,特斯拉的国产化进程是否会加速?

陶琳:特斯拉的Model 3已经在中国生产了,然后国产Model Y也会在明年元旦正式推出。我们也正在中国大量地招聘研发设计、软件硬件人员,一方面是我们要更加贴近中国老百姓的消费需求,另一方面也是要利用好国内的研发和设计能力来研发更适合中国的产品。

全”。那么,一款有诱导和助长“瞒报”“谎报”行为的APP,又该当何罪?互联网创业,居然瞄准了“健康码”造假,还把不诚信的“中高风险人群”当成目标用户,瞄准“假绿码通行”这一细分市场,不惜把大众置于险境,这类公司已公然践踏道德和法律的底线。

“任何看似需求极低的产品,只要有卖,都会有人买。”这是许多剑走偏锋的互联网创业者的至上信条。只是,永远不该忘记一点:以灰色产品来迎合不当需求,终究是死路一条。

试想一下,该“健康码演示”软件的目标用户是谁?或者说,哪些人才会用这一APP?恐怕大多会是身背“黄码”“红码”而又想去公共场所活动、想乘坐公共交通、想跨地域出行和流动的“特殊群体”。假若一个假“绿码”,便能让他们从防疫卡点蒙混过关……诸如此类的操作,当然是欠妥的、违反规定的。然而,相比于“健康码演示”软件的危害,这些属于小巫见大巫了。

按照法律规定,瞒报、谎报疫情重点地区旅行史、居住史的,已经涉嫌“以危险方法危害公共安全”。

有网友近日称,在某应用软件商店中,一款名为“健康码演示”的软件能够根据个人所需随意显示各地健康码,涉嫌违法。

“健康码演示”APP显示,这款APP能够模拟各地健康码、复工码、通行码的不同演示风格。功能上,该APP不仅能够展示不同健康码,还可展示绿码、黄码、橙码、红码状态,并可自定义显示数据,如地区、城市、姓名等。目前,杭州警方已介入调查此事。(1月12日北京青年报)

首席评论

□然玉

假“健康码”APP,到底意欲何为?

2021年1月13日/星期三/评论深度部主编/责编 傅铭途/美编 李金宝/校对 朱晓明

今日论衡之民生探微

□斯涵涵



奥赛“换脸”冲击教育改革方向

全北京最重要的BS活动,你准备好了吗?”“YCB复赛就要开始了,线上测试、鹰眼系统监考”。2020年岁末,北京小升初家长群里神秘“暗语”频出。培训机构老师和家长们心照不宣——又到了小升初孩子们最繁忙的时节。“BS”即“杯赛”,“YCB”意指“迎春杯”,一项北京大名鼎鼎的传统中小学数学竞赛。而这只是“民间”叫法。最新活动官方名称叫“2020-2021年度线上青少年创新能力活动”,同期进行的还有“华数之星”少年数学大会、“希望数学少年俱乐部”思维挑战“冬令营”等。多位家长及业内人士透露,它们就是曾经赫赫有名的“华杯赛”“希望杯”数学竞赛。(1月12日新京报)

尽管教育行政部门多次出台“禁赛令”,但各大杯赛依然热度不减。“暗语”“缩写”包装下的中小学数学竞赛,显示出几分奇怪几分怪诞。

2010年,教育部出台政策,全面取消全国奥林匹克竞赛保送资格。“禁令”下,奥数热迅速降温。但“四大杯赛”因名声显赫,并没有受到太大影响。《2019年度面向中小学生的全国性竞赛活动名单》出台,教育部对面向中小学生的全国性竞赛活动实行白名单管理,于是“奥数”改名“思维训练”,竞赛变身“闯关”,竞赛活动包装为“研学营”“冬令营”等,改个名字以避开白名单审核,便成了中小学奥赛上重来路径。

虽然奥赛的名字换来换去,但家长们觉得叫什么不重要,他们看重的是一纸证书。为了争夺这个可助小升初成功“上岸”、获得优质教育资源的筹码,他们不惜花费金钱、时间与精力,千方百计让孩子奔忙在奥数的培训课堂或竞赛场上。

奥数并无原罪,但并不适合于通识教育,仅适合少数(约5%)有天分的孩子学习。但很多家长没有认识到这一点。教育机构的鼓噪、家长们的焦虑,让应试教育中的“全民奥数”越来越热,也让学生不堪重负。题海战术磨灭了学生的好奇心和创造力,不仅费时耗钱,还使不少学生产生厌学、畏难情绪,沦为背负重压的无奈“陪跑者”;无数个废寝忘食、埋头刷题的日夜,禁锢了活力勃发、多姿多彩的少年时光;埋头题海、填鸭式教学、唯分数论,越来越约束创新人才的培养。严重违背少年身心发展规律及教育规律的奥赛备受质疑,为学生减负,叫停奥赛成为教育改革的时代呼声。

然而,现实告诉我们,奥赛“换脸”重来,正在冲击教育改革的方向,只要应试教育的指挥棒不停挥舞,优质教育资源不均衡的局面没有得到根本改善,奥赛便会大有市场,“换脸”的戏码也会不断上演。强化监管、堵住中小学违规招生的漏洞,推进公平公开的义务教育,深化教育改革,任重而道远。

热点快评

□江德斌

“北京猿人生活时代闹乌龙”教科书内容要严谨求实

“还有这等奇事,同为人民教育出版社出版的初中生物教材和历史教科书上关于北京猿人距今多少万年的时问不一致,被我儿子在阅读时发现了,两者相差20万年呢,到底以哪个版本为准呢?”1月11日,北京的一位家长施女士向北京青年报记者反映,人教版历史书上写着北京猿人生活在距今约70万年至20万年,同为该社出版的生物书则写着:“他们是生活在距今50万年至20万年前的直立人。”(1月12日北京青年报)

北京猿人究竟有多久的历史?至今70万年,还是50万年?这本身是一个学术问题,需要经过严谨的科学研究,进行反复论证,并结合考古物证推断,方能得出合理的结论。而且,这种学术研究,存在很大的不确定性,会随时根据新的资料、证据,得出新的结论来。教科书是向学生输出知识的书籍,更要严谨求实,不宜随意编造,需紧盯科学前沿,及时根据权威理论,更新相关信息。

如今,同一个出版社的两

本教科书相关内容不一致,北京猿人距今的数据相差20万年,难免会令学生产生认知混淆,不知道究竟该以哪个数据为准。其实,同一历史事件却出现截然不同的时间节点,必然是其中一个有问题,应及时纠正错误。在周口店北京人遗址后,对人教版初中《语文》中所有古诗文和北京师范大学出版社《语文》部分教材,撰写成《初中古诗文新译》一书,找出了教材中400多例不同程度差错的问题;还有人教版高中历史书中的张作霖照片并非张本人,屈原、祖冲之的衣襟穿反,战国时期的孙膑坐上轮椅……

教科书出错,社会影响很大,大众对其挑错,也是希望出版社能够及时改过,确保内容正确,不会误导学生认知。现在是知识大爆炸的时代,很多领域的知识更新非常快,教科书也要与时俱进,多关注各个相关领域的变化,及时主动进行勘误、纠错。同时,面对海量信息,教材编写机构也难免会遗漏,不妨从善如流,认真听取大众的意见,有则改之。

近年来,民众给教科书挑出不少差错:2014年一名网友在人民教育出版社小学三年级下册语文课本中的两篇课文《燕子》和《月球之谜》里,指出了常识性错误;山西运城芮城县教师张号立退休后,对人教版初中《语文》中所有古诗文和北京师范大学出版社《语文》部分教材,撰写成《初中古诗文新译》一书,找出了教材中400多例不同程度差错的问题;还有人教版高中历史书中的张作霖照片并非张本人,屈原、祖冲之的衣襟穿反,战国时期的孙膑坐上轮椅……

教科书出错,社会影响很大,大众对其挑错,也是希望出版社能够及时改过,确保内容正确,不会误导学生认知。现在是知识大爆炸的时代,很多领域的知识更新非常快,教科书也要与时俱进,多关注各个相关领域的变化,及时主动进行勘误、纠错。同时,面对海量信息,教材编写机构也难免会遗漏,不妨从善如流,认真听取大众的意见,有则改之。

来论照登

□木须虫

应将“充电扩容”纳入新能源车激励政策

新能源车是2020年的热词之一,数据显示,2020年中国市场新能源汽车销量已经超出预期,预计达到130万辆,增幅接近8%,2021年增速很可能超过30%,达到180万辆。然而,有市民近日通过成都市网络理政社会诉求平台反映,在自己的车位上装充电桩,物业提出要收取几千元的“扩容费”,这样的收费合理吗?安装充电桩必须交扩容费吗?有无规定可循?(1月12日红星新闻)

充电桩进场难一直是困扰新能源车走进家庭的难题,其中,电力设备扩容又是其中最大的“梗阻”,这从成都一些居民小区物业,针对业主安装充电桩收取“扩容费”的争议中可以窥见一斑。

尽管“扩容费”早在2000年已经取消,以此名目对安装充电桩收费不足为据,但安装充电桩也客观加大了小区用电的负担,如一个慢充桩功率在6千瓦以上,相当于几台空调的功率,与一个家庭的用电功率不相上下,对于小区来说,个别的安装可能不是问题,然而如果这样的需求多了甚至是普遍,显然会带来负荷的倍增,这对小区供电容量以及相关设施的维管是可见的负担,收费之中合理的诉求亦需要正视。

推而论之,新能源汽车的普及,

同样也会对城市用电“扩容”带来压力。年前,因为极寒天气的影响,南方一些城市不得已相继采取了“限用空调”之类的节电模式,除了电力供应紧张之外,城市用电需求的迅猛增长也是重要原因,而“充电桩”将会成为用电新的增长点,继续推高城市用电需求的绝对量,增加城市的配套成本。

消除充电桩扩容的瓶颈,也是打通新能源汽车应用“最后一米”的堵点,有必要成为政策激励的一部分,更精准地协调利益,破除阻力,以下几点或是破解难题的效路:一方面,进一步细化新能源汽车充电桩(站)配套建设用电政策,明晰相应的收费机制,合理分摊成本,如充电桩容量的入网收费标准是多少,以及是商用还是民用的电价标准收费等;消除模糊地带,提供统一的遵循;另一方面,细化关联的补贴标准,对充电桩的配套与服务运营给予补贴,降低配套与服务成本,加快普及;同时,对于新能源汽车的用户,需要加快从“奖购”到“补用”的转变,在给予购车补贴优惠的同时,对部分消费者自主用以支付充电桩配套建设,刺激充电桩服务相关配套建设。