

## 问道科技创新



# 全国人大代表鹿新弟：转换国六排放监管模式 消除柴油发电机组市场竞争壁垒

本报记者 尹丽梅 童海华 北京报道

一年一度的全国两会召开前夕，全国人大代表、中国一汽首席技能大师、一汽解放大连柴油机有限公司高级技师鹿新弟变得更加忙碌，除了要密切关注厂里柴油机的调试情况，还一直在为全国两会做各种准备。

自2018年首次当选全国人大代表，今年已经是鹿新弟第7年以全国人大代表的身份履职。《中国

经营报》记者在采访中了解到，2024年全国两会，鹿新弟将关注的目光投向支持自主大功率柴油发电机组健康发展，优化车用柴油机公告管理，发挥劳模创新(技能大师)工作室作用，培养更多大国工匠以及高技术人才等方面，并一一提出了诸多颇具建设性的建议。

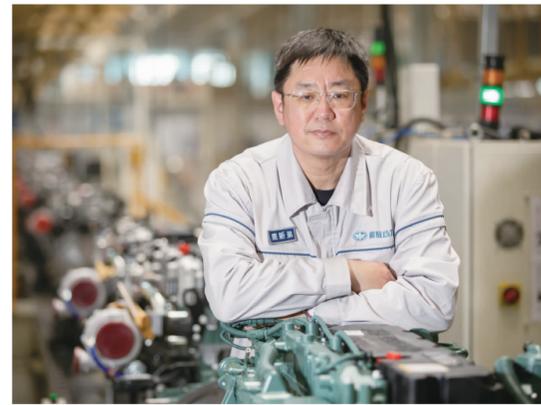
在业内，鹿新弟有着“柴油机医生”之称。从1987年刚刚毕业进入中国一汽开始，37年间鹿新弟长期身处一线，与柴油机打交道。凭借

一股钻劲，鹿新弟成为了一个能摸透柴油机“脾气”的人。他运用自创的“眼看、耳听、手摸、鼻闻、嘴问、测量”的“六步”维修法，能够快速准确地判断柴油机故障。

凭借在工作中不断累积的经验，鹿新弟从维修“小白”成长为技术“大拿”，打破了国外的技术封锁，首创“调速器调试法”，使工厂生产效率提高75%，并让中国拥有了自主知识产权的柴油机调试技术，填补了这一领域的技术空白。

与此同时，他还解决了“单体泵内漏故障”“柴油机呼吸器喷机油”等关键难题，切实推进了新技术、新工艺、新装备在更先进的柴油机上应用。

虽然在鹿新弟的身上有着诸多耀眼的头衔和光环，但在他心里，他一直是一名一线技术工人。履职全国人大代表7年来，鹿新弟一直在为进一步推动柴油机以及氢内燃机产业发展、高技能人才队伍建设等“鼓与呼”。



鹿新弟建议应让国产品牌同国外品牌一道公平参与市场竞争。 本报资料室/图

## 建议优化车用柴油机公告管理

在车用柴油机公告管理方面，目前还存在公告申报周期偏长、企业更名困难等难题。

解决柴油车排放问题近年来一直是政府工作的重点方向之一。根据生态环境部、工业和信息化部等联合发布的《关于实施重型柴油车国六排放标准有关事宜的公告》，自2021年7月1日起，全国范围全面实施重型柴油车国六排放标准，禁止生产、销售不符合国六排放标准的重型柴油车。

目前，柴油车排放法规已全面进入国六b阶段。鹿新弟指出，柴油车国六标准限值相比于国五加严了40%—50%。此外，国

六标准还提出了更为严格的合规监管要求，包括型式检验和信息公开、生产一致性检查、新车生产检查、在用车符合性检查等。

鹿新弟指出，目前随着市场需求的发展和排放技术的进步，国六柴油机产品向着更低成本、更高效、更加可靠的方向发展。由于国六排放标准涉及到的零部件比较多，技术升级带来庞大的公告提报及更新需求，给企业带来较大的公告申报工作及经济压力。据悉，潍柴动力、玉柴动力以及解放动力车用产品每年申报公告费用分别达

到7000余万元、5000余万元和3000余万元。

除了国六公告认证投入加大以外，在车用柴油机公告管理方面，鹿新弟认为，目前还存在受排放影响零部件认定清单有待细化、公告申报周期偏长、企业更名困难等三大难题。

对此他认为，应转换国六排放监管模式。“现有商用车产品认证包括工信、燃油、环保、CCC等7类认证项目，涉及4个国家主管部门及地方环保部门，认证环节复杂，认证费用高昂，给整车厂及主机厂

带来较大负担。随着国六法规的实施，整车已具备排放实时监控上传的功能，建议实施企业自主认证备案、国家主管部门通过实时监控车辆运行数据开展监督管理的模式。”

与此同时，还应细化国六公告管理标准。在鹿新弟看来，应对柴油机排放规定带来影响的零部件列出更为清晰的清单，并对其影响程度进行细化，进行分类分级管理，简化部分零部件认证手续，降低企业不必要的认证投入。

## 亟待建立统一验收标准

柴油发电机组应以足功率作为标准来验收，而非以品牌作为评判标准。

“支持自主大功率柴油发电机组健康发展”是鹿新弟在2024年全国两会重点关注的话题。

柴油发电机组是由柴油发动机、发电机、控制系统三大部分及其他辅助设备组成的发电设备，在工业、航空、通信、交通、医疗等领域得到广泛运用。

在调研中，鹿新弟发现，互联网数据中心对柴油发电机组有着巨大的市场需求。然而，除去三大通信运营商以及华为等企业采用国内成套柴油发电机组产品外，国内金融单位以及百度、阿里、腾讯、字节、美团等互联网头部企业，目前仍然将“原装进口整机”设为准入门槛。这样的现象不利于国内柴油发电机组企业公平参与市场竞争。

“国外原装整机产品比国产发电机组产品早一步进入市场，抢占了市场先机，知名度也相对较高，导致在国内数据中心柴油发电机组细分市场的招投标活动中，国外品牌在性能参数、品牌以及可靠性等多个维度筑起了更高的行业门槛和壁垒。”鹿新弟说道。

基于此，鹿新弟呼吁，应让国产品牌同国外品牌一道公平参与市场竞争，消除竞争壁垒。“建议国家或者行业协会制定相关规范，在招投标时，相关方不得强制要求柴油发电机组为原装进口整机，更应该将柴油发电机组技术标准——功率作为准入门槛，采用国内通行的PRP功率或DCP数据中心功率，而不应采用COP持续功率。”

鹿新弟认为，这样的做法将带来诸多好处。首先，这是基于数据中心的安全考虑，国外原装整机的控制系统、控制器以及发动机的处理芯片等均可能存在断供或被定位的风险。其次，在数据中心细分市场，让国产柴油发电机组产品参与公平、有序的市场竞争，可以降低业主的采购成本。同时，国产柴油发电机组产品无论是价格、质量还是服务的响应速度等，均对业主方有利。而且，这样做也有利于提升国产柴油发电机组产品的质量、技术水平以及市场占有率。

当前，国产柴油发电机组产品还面临的一个处境是，国内尚未建立统一的验收标准，国产品牌的公信力提升较难。

“现阶段，国内在大马力柴油发电机组产品的验收上缺少刚性标准，以致‘以小充大’‘以次充好’的行业乱象仍然存在。”鹿新弟认为，这一方面造成了行业对产品性能认知不足；另一方面使得部分有功率虚标行为的厂家有可乘之机，破坏了国产品牌的名声。

在鹿新弟看来，国内柴油发电机组行业亟待建立统一验收标准。同时，在验收时，应以PRP功率(常用功率)作为标准来验收，而非以品牌作为评判标准。“PRP功率验收一方面可以保证柴油发电机组能够满足建筑或设备设计的电力容量，在市电断电时保障电力设备正常运行；另一方面可在全国形成统一认知，促进自主柴油发电机组行业健康发展。”

## 劳模创新(技能大师)工作室堵点待通

应允许劳模创新(技能大师)工作室创新成果产业化，以激发工作室成员的创造积极性。

除了聚焦柴油机领域，2024年全国两会，鹿新弟还就“发挥劳模创新(技能大师)工作室作用”提出相关建议。

劳模创新(技能大师)工作室是由较强技术能力、业务能力、创新能力和管理能力的劳模、工匠人才领衔，以技术、管理、制度等维度的创新为主要内容，以解决工作现场难题、推动所在单位创新发展为目标的群众性创新活动团体。

劳模创新(技能大师)工作室自创立以来，为国家培养了数以万计的大国工匠和高技能人才。然而，鹿新弟认为，随着劳模创新(技能大师)工作室的深入开展，一些阻碍工作室发展的问题逐渐凸显出来。

譬如，现阶段劳模创新(技能大师)工作室的管理手段仍然比较传统，不符合新时代工作室的要求；工作室在创建过程中得到了资金支持，但是在后续的运行过程中缺乏资金支持，导致工作难以开展；主管部门只负责评选工作室，而未对工作室形成监督、考核的长效机制，使得有的工作室只有工作室招牌而没有发挥出工作室

搭建平台、培养人才的作用；国家级工作室之间缺乏交流学习的机会，未起到引领示范作用；工作室的创新成果没有转化为经济效益以及形成产业化发展，不能激发工作室成员的创造积极性。

鹿新弟建议，要依托网络优势，运用数字化手段管理劳模创新(技能大师)工作室。建立劳模创新(技能大师)工作室监督、考核的长效机制，让工作室在这一框架下开展工作。同时，还应加强国家级劳模创新(技能大师)工作室之间的交流学习，将工作室建设与管理好的经验复制推广，让更多人受益。此外，还应从国家层面出台指导性文件，允许劳模创新(技能大师)工作室创新成果产业化，让创新成果快速产生效益，激发工作室成员的创造积极性。

除了上文所述两会建议主题外，记者了解到，2024年全国两会鹿新弟还带来了《关于优化政府专职消防员体制建设的建议》《关于“全自动自助制章机”产业化发展的建议》《关于重视小珠山遗址，抢占东北亚早期文明研究话语权的建议》。

# 百人会论坛研判汽车竞争新态势：掌握前沿技术者得市场

本报记者 陈茂利 北京报道

“随着中国汽车工业成熟度的加速提升，前十名车企的市场份额有望突破90%；与此同时，未来3—5年中国车市将出现更多兼并收购和深度合作。展望2030

年，全球新能源汽车产业发展将面临诸多不确定性和潜在风险，但在五大核心能力的‘护城河’下，前沿技术创新者、成本极致把控者、生态平台运营者、细分赛道引领者等四类领军车企将在‘大浪淘沙’中脱颖而出。”

麦肯锡全球董事合伙人、麦肯锡中国区汽车咨询业务负责人管鸣宇在日前举办的中国电动汽车百人会成果发布会暨百人会论坛(2024)专家媒体交流会上表示。《中国经营报》记者关注到，管鸣宇在分享中特别提到，成熟

汽车工业国家的企业竞争格局相对稳定，前十大车企的市场份额基本稳定在90%以上；相比之下，中国汽车工业的市场竞争更为激烈。“大家都讲市场非常‘卷’，但我们认为其实是市场在以非常快的速度进化，车企只有赶上技术

的变化，抓住消费者趋势，才能占据更多市场份额。”

中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟判断：“未来全球新能源汽车市场仍将保持高速增长，到2030年，全球乘用车市场规模预计将超过8000

万台，其中新能源渗透率将达50%左右，但区域化差异将愈加明显。在技术的驱动和引领下，2030年的中国消费者将更重视基于智能化能力的个性化场景，而欧美消费者也将大幅提升对智能化功能的需求。”

## 未来竞争车企应加码前沿技术研发

对于张永伟的这一判断，管鸣宇表示赞同。基于该判断，管鸣宇认为，2030年，全球市场格局可能会发生很大的变化，全球前十大车企中，中国车企很有机会拿到多个席位。

“源自中国的新能源车企正在重塑全球汽车工业格局。2030年，中国车企有望在全球销量前十大车企中占据多个席位。其核心驱动力之一是创新速度；尤其在竞争激烈的中国，领先新能源车企将在当前已领先的基础上继续迭代2—3代产品。”管鸣宇表示。

未来，具有哪些特质的企业会胜出并成为引领者？管鸣宇指出，虽然考虑到来自技术、法规、市场消费者以及竞争业态等多个维度的不确定性，很难做出判断，但由于不确定性中也存在确定性，还是有迹可循的。

管鸣宇表示：“虽然有这么多不确定性，但我们还是希望寻找一些确定性，有哪些潜在的领军车企，它们有怎样的特色？我们认为，领军企业应该具备4个‘原子能力’和1个‘基石能力’，‘4+1’基本核心能力是未来真正的‘护城河’。”

记者从管鸣宇处了解到，“原子能力”指的是核心软硬件创新能力、成本极致把控能力、跨生态平台运营能力、精准把握消费者需求能力。“基石能力”是高效的体系化组织能力。

对于如何建立五大核心能力，麦肯锡方面建议：“车企加码前沿技术研发，追求技术突破，同时积极布局上游零部件产业，垂直整合产业链，覆盖从设计、研发到制造等多个领域，以确保对核心技术的掌控和对成本的极致把控。同时，通过与其他企业建立创新型战略

合作或合资关系，强强联合，实现能力的全球化合作与分工，并通过多品牌的组合，提升规模效应，实现资源整合及降本增效。此外，通过资产组合优化，降低运营风险，并通过收购已有团队和业务，快速获取能力、技术、渠道(尤其是海外市场)，快速提升市场份额，取得更强劲立足点。”

## 技术迭代将推动新能源车更快普及

会议期间，中国电动汽车百人会与麦肯锡共同发布了联合研究报告《驶向2030：全球新能源汽车产业发展格局与展望》(以下简称“联合研究报告”)。针对全球新能源汽车产业2030年的核心趋势、市场格局及车企成功范式，联合研究报告进行了详尽总结。

中国电动汽车百人会与麦肯锡方面均认为，2030年，全球新能源汽车产业将出现一些核心趋势。其中一个趋势是，技术迭代带来的成本降低，将推动新能源汽车普及进入快车道。

联合研究报告指出，在电动化方面，到2030年，低成本(全球锂电池成本降低25%)和下一代电池技术创新(固态电池产业化)，将推动电同价和新能源车

的普及。

而在智能化技术方面，智能驾驶和生成式AI等技术的大规模应用与技术迭代，有望促使各类高阶智能化功能及配置从25万元人民币左右价格段下探到15万元人民币左右的车型。

同时，“软件定义汽车”成为趋势，未来的新能源汽车将在时间和空间维度上实现五大核心功能的转变，成为更智能的工作生活助手、最懂驾乘人员的智能化和情感化伙伴、由“人驾”转向“智驾”的安全座舱、以消费者应用场景为导向的移动空间。

需要注意的是，麦肯锡方面判断，届时，全球汽车供应链将发生“两个变化”和“一个不变”。记者了解到，“两个变化”是指汽车供应链将从“全球标准化”



中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟判断，未来全球新能源汽车市场仍将保持高速增长。 本报资料室/图

转向“区域差异化”，以满足本土消费者需求，并从欧美推动创新发展转变为中国和欧美创新并驾齐驱。“一个不变”是指当前乃至未来一段时间内，仍然没有国家能够在整车相关供应链上实现完全的自给自足，全球汽车供应链的跨国合作将维持不变。