

高端家电为行业注入新动能

红顶奖见证高端家电成长

本报记者 丁军杰

过去10年,中国家电行业获得了全方位的成长,市场的供给端和消费端都发生了翻天覆地的变化。目前,家电行业有哪些新趋势与新变化?未来如何更好发展?12月13日,由中国家用电器协会指导、红顶奖组委会在北京主办的“第11届中国高端家电趋势发布暨红顶奖颁奖典礼”给出了答案。

高端家电显现出独特魅力

会上发布的信息显示,家电行业今年出现了市场下滑,但高端家电市场却呈现出另外一番光景。以白电为例,据中怡康数据,今年1~9月,线下市场冰箱和洗衣机品类高端产品(冰箱8000元以上,洗衣机5000元以上)零售额同比增长分别达到6.1%和19.1%,远好于线下市场整体3.8%和2.5%的下滑。

高端占比来看,冰箱品类线下市场高端产品的零售额占比为28.5%,同比提高了2.2个百分点,而洗衣机品类线下市场高端产品的零售额占比则已突破三成,同比提高了5.5个百分点,达到33.4%。

白电以外,自去年第四季度以来已连续4个季度下滑的彩电品类,在高端产品上同样有亮眼表现。今年第三季度,65寸及以上彩电在线上市场和线下市场中的零售额占比均大幅提升,分别同比增长56.4%和28.0%。此外,彩电市场零售量以50寸为分水岭呈现出截然相反的态势,三季度50寸、58寸、65寸、75寸、75寸以上彩电全渠道零售量均取得增长,而50寸以下彩电则全面下滑。另外,8K超高清电视也成为目前高端用户比较青睐的高端产品。

“消费者对品质化、个性化、智能化及设计的更深层次需求,让高端家电成为中国家电市场突破瓶颈、进一步发展的重要抓手和新蓝海。”京东家电副总裁谢帆表示,在刚过去不久的京东双11全球好物节中,高端家电销售异常火爆。

国产品牌高端化大步前行

在当天的颁奖典礼上,有一批高端产品获得年度红顶奖。据了解,红顶奖自10年前创立以来,一直在推动家电行业的转型和升级,引领消费者的品质生活。过去10年里,红顶奖见证并推动着中国高端家电不断成长。

作为高端家电年度盛典,红顶奖组委会每年固定发布高端家电产品消费者调查,以帮助家电企业更好洞察消费者的高端需求。最新发布的《2019中国高端家电产品消费者调查报告》显示,消费者实际购买的高端电视机(8000元以上)中排名前五的品牌为三星、索尼、海信、创维、TCL;实际购买的高端冰箱(8000元以上)前五品牌为海尔、卡萨帝、西门子、美的、松下;实际购买的高端洗碗机(4000元以上)前五品牌为西门子家电、方太、老板、美的、华帝。

可以看到无论是电视、冰箱这样的传统大家电品类,或是洗碗机这样的新兴品类,在消费者实际购买的高端产品占比最高的前五品牌中,国产品牌的数量都已超过外资品牌。与此同时,国产品牌在红顶奖的评选中竞争力也逐年提升,多数品类实现了由追赶至并跑,一些品类实现了领跑。

其中,最具代表性的当属洗衣机品类。梳理历届红顶奖洗衣机品类获奖产品,前6届红顶奖国产品牌仅海尔曾获得过最终大奖,而在近5届红顶奖中卡萨帝与比佛利则异军突起,使得国产品牌连续5年在洗衣机品类上均有所斩获。

相较电视和洗衣机,国产品牌在冰箱、热水器和空调品类较为强势。过去11届红顶奖冰箱品类的评选中,国产品牌曾9度获得大奖,热水器和空调品类更是从未缺席。

从调查来看,在消费者层面,国产品牌在高端家电市场正受到更多认可。而这显然也与近年来在各行各业涌现的国潮风十分契合。

中国家用电器协会理事长姜凤表示:“这是一个消费者掌握主动权的时代,消费习惯的转变,正在重新定义市场。”对于国产品牌而言,国潮的出现不仅是其发力高端市场的一大优势,同时也表明国产品牌越来越经受得住消费者的验证。

“以高端家电为根,以品质生活为养分,红顶奖在第一个十年里扎实成长并开枝散叶。”对于未来,红顶奖组委会负责人吕盛华表示:“红顶奖将坚守初心,继续推动中国家电的消费升级,继续为人们美好生活的实现贡献力量。”

“三分建,七分管”,聊城江北水城旅游度假区探索农改厕管护长效机制

本报讯 小厕所、大民生。三分建,七分管。农村改厕作为乡村振兴战略的一项具体工作如何更好地推进,真正把这件民生要事办好,成为许多地方亟待破解的一个课题。

今年以来,山东省聊城市先后两次在江北水城旅游度假区举行改厕管护工作现场会,该区改厕管护经验不仅成为该市的一个亮点,也引起省内外许多地方的关注。

据了解,聊城江北水城旅游度假区在完成2.1万多户厕所改造工作后,从2018年开始,将工作重点由“建厕”向“管厕”转变,通过厕具维修服务体系、粪污清运服务体系、粪污处理和利用体系、资金保障体系四大体系的建立,完善了农村无害化卫生厕所长效管护机制,实现了“厕具坏了有人修、粪污满了有人抽、抽走之后能处理和利用”的目标。

度假区投入资金,引入“互联网+”技术信息化手段,建立了农村卫生厕所智能化长效管护系统,村民可通过扫描二维码进行报抽、报修、收费、评价、反馈。针对贫困户、老年人和没有手机的用户,根据村庄大小在每个村庄配备了1-2名报修、报抽工作人员,让服务无遗漏。对粪污进行统一收集、运输、无害化处理和资源化利用。村民只需通过电话或者互联网报抽,管护部门接到信息后,就会安排车辆进户在24小时内完成吸污清运工作。

另外,度假区在各镇(街道)建设了地下式粪污中转站和安装了污水处理设备;针对管护资金配套难的问题,积极探索市场化运作模式。按照政府引导、集体、群众自筹相结合的原则,粪污清运费用由区、镇(街道)、农户共同出资承担,并注重减轻农民群众的负担。

“在地方财力有限的基础上,我们把加强农村无害化卫生厕所后续管护长效机制建设作为推进城乡基本公共服务均等化的重要任务,通过组建专业又稳定的清运队伍,建立科学规范的后续管护智能化信息平台,建设中转发酵池等,逐步走出了一条符合自身实际的道路,提高了农村人居环境质量。”度假区住房和城乡建设局相关负责人表示。(金亮)

本报记者 黄仕强

今年6月,工信部向三大运营商发放5G商用牌照,我国5G正式进入商用推广发展新阶段。一时间,多款5G手机先后亮相,5G基础设施建设快速铺开。目前,全国已开通5G基站达到11.3万个,5G套餐的签约用户已有87万户。5G商用的加速,使5G手机成为电子消费类品类的“爆款”。

市场缓行,5G手机成新宠

今年以来,全球智能手机出货量持续走低。据行业分析机构IDC统计,今年第二季度,全球智能手机出货量约3.4亿部,同比下降2.3%;虽然第三季度呈现同比增长0.8%的小幅回升,但整体仍难转颓势,手机市场急需新动能助力,5G手机成为市场一颗闪耀的星星。

今年“双11”期间,京东平台的5G手机销量是10月份的20倍。上个月刚上市的华为手机Mate30系列5G版,发售1分钟后成交额便破亿。而在“双11”为期11天的累计销量中,这款手机位居京东5G手机单品销量第一,被业界视为5G手机第一个爆款产品。

天猫手机V榜数据显示,华为Mate30 Pro(5G)销量同样位居榜首。然而,记者在电商平台上看到,此款手机的售价最高达7899元,Mate30(5G)也高达4999元。

此外,华为的折叠屏5G手机价格更是高达16999元;三星高端5G手机7999元,最便宜的也要3999元。尽管各大手机品牌推出的5G手机价格普遍偏高,也并没有削减消费者购买5G手机的热情。

目前,5G已开启了手机市场的红利争夺战,各大手机品牌摩拳擦掌。根据IDC发布的2019年第三季度中国5G手机出货量报告显示,截至9月,国内5G手机整体出货量为48.5万部,vivo率先发力,占到了54.5%。vivo和小米在中高端价位占据优势,而高端价位正被三星、vivo和华为的5G手机瓜分。

通信提速,秒下电影不再是空谈

“生活中随处可见5G的广告,有些公共区域还

建起了5G公共电话亭。但说实话,我真的对5G无感,我并没有感觉到5G带来的变化,我觉得我们依然生活在4G时代。”这是重庆渝北区一市民王女士的感受,然而,记者走访发现,仍有不少市民都有着与王女士相同的感受。

为了让用户体验到5G技术带来的“快”感,重庆移动推出短期5G免费体验方案:购买5G手机的重庆移动客户,可免费获得移动5G体验包,体验用5G手机打电话、5G高清视频通话、5G高清网络直播及5G零卡顿手游电竞等业务,感受5G速度。

11月底,重庆移动举办了全市首批5G“体验官”认证活动。现场“体验官”下载一部1~2GB的高清电影只需1~2秒,下载百兆大的文件一眨眼就能完成,而打开一款热门手机游戏进行体验,更是全程加载零时延、无卡顿且画面清晰……

专家表示,5G最显著的特征是高速率、低时延、大连接,最直观的感受就是通信速率有显著提高,手机App、音乐等都可以“秒下”,高清视频随意切换速度也不会卡顿。

12月5日,5G手机的发展历程有了阶段性进展,荣耀正式发布首款5G手机,独立和非独立组网双模、无线超级快充、30个月持久流畅等技术成为亮点。更令人瞩目的是,该款手机最低配置版仅售3299元,迅速拉低了5G手机在中国市场的价格。更多的消费者不再因为高昂的手机价格,而对5G手机望而却步。

吸引不少人目光的独立和非独立组网双模是什么呢?简单来说,非独立组网就是对4G网络进行改造,使其增加了5G功能;而独立组网则是完全独立建设的、原生态的5G网络。”中国信息消费联盟理事长项立刚表示。

二者差别在于,在对一场足球赛进行VR直播时,如果通过5G非独立组网模式对信号进行实时传送,视频在上传时可能会出现延时卡顿、掉帧等问题。而独立组网的效果则要好多。

中国移动发布的《2020年终端产品规划及5G产品白皮书》显示,在5G规模方面,预计2020年手机、行业终端均超百款,手机市场规模将超1.5亿部。预计明年底手机产品价位下探至1000~1500元,5G手机有望得到迅速普及。业内人士还表示,5G手机的成本下降会比4G手机时代快得多。



图为重庆民众正在电子商城选购5G手机。

中新社记者 陈超 摄

挑战居多,5G手机普及还需时日

“所有5G手机都可以在4G和5G的信号间自动切换,不会影响用户的正常使用。大部分顾客听了介绍以后,都愿意选择5G手机,现在店里的5G手机卖得很好。”重庆解放碑一家华为专卖店店员告诉记者,目前,重庆主城区5G网络覆盖面已达80%,能够满足主城区的5G用户使用。

业内人士表示,目前,5G面临建网运营成本较高、计费机制不完善、物联网碎片化,以及存在行业壁垒、安全问题等挑战。专家介绍,相比于4G基站,5G基站的覆盖范围更小,为了实现网络的全覆盖,所以需要建设更多的数量并占用更大的面积,导致在小区、商业楼宇等地很难建站,尤其是在高档低密度的小区,甚至连4G基站覆盖范围都不够。

与此同时,建设基站的流量、能耗等成本问题也阻碍着5G技术的扩展。据前瞻产业研究院测



廊坊经济技术开发区打造蜂产品加工基地

12月16日,廊坊百花蜂产品有限公司浓缩车间工人在操作管式杀菌机进行杀菌。

2019年,百花蜂蜜项目落户河北廊坊经济技术开发区。总建筑面积4.5万平方米,共设有4条蜂蜜加工流水线,年产蜂蜜2万吨。

新华社记者 李晓果 摄

与新品相比,再制造零部件可节约成本50%,节能60%,节材70%

汽车零部件再制造亟待破局

李永钧

不久前举行的“2019年中国汽车零部件再制造产业发展研讨会”,使汽车再制造又一次成为舆论焦点。汽车零部件再制造作为循环经济一部分,符合可持续发展理念,得到关注和重视。但这个产业的发展之路面临众多坎坷,亟待破局。

市场前景可期

汽车零部件再制造是指批量化使用废旧汽车零部件,进行专业改造修复,使其拥有与新品一样的规格和品质。一般而言,与新品相比,再制造零部件可节约成本50%,节能60%,节材70%。大气污染物排放量降低80%以上。汽车再制造不是翻新和维修,而是延长产品生命周期的重要方式。部分再制造汽车零部件的质量,售后服务能够达到新品的标准,但终端价格约是新品的二分之一。

近几年来,我国汽车产业正在由制造业向后市场和服务业转型。截至2018年底,我国的汽车保有量达到2亿4千万辆,后市场产值超万亿规模,我国具备再制造产业基础的企业已超过2000家。另据估算,2018年再制造发动机10万台、自动变速箱20万台,转向机2000万只,整个汽车零部件再制造行业交易额或超过300亿元。

决定汽车零部件再制造水平的一个重要因素,

是汽车及部件的使用年限,欧洲的平均车龄是9年,美国10~12年,欧美的零部件再制造占到汽车后市场50%的份额。相比之下,中国的平均车龄是4.5年,再制造份额只占2%~3%。车龄超过5年,这个领域中国与欧美国家之间的巨大差距,正是我国汽车再制造行业的蓝海机会。

随着我国汽车保有量的增加和车龄的增长,我国汽车零部件再制造或将造就一个新的巨大市场。未来5年中国汽车零部件再制造产业将进入快速发展阶段,预计到2025年对产品的市场需求将达到2000亿规模。根据中国石化研究院预计数据显示,2035年我国的汽车保有量将达到4.95亿辆的峰值;另据麦肯锡发布的全球后市场统计数据,2019~2035年,我国汽车后市场将保持在10%~15%的增速,预计到2035年将达到4.4万亿元左右,汽车再制造业发展行业市场空间巨大,未来可期。

政策逐渐完善

我国汽车再制造产业的发展离不开政策上的大力支持。早在2005年,国务院就颁布了《关于加快发展循环经济的若干意见》,明确表示支持废旧电机产品再制造。另外,发改委和工信部确立建设8个再制造产业基地,以促进产业的规模化发展。

2008年3月,发改委发布《关于开展汽车零部件再制造试点工作的通知》,14家汽车整车和零部

件企业成为首批汽车零部件再制造试点企业,标志着我国汽车再制造产业化工作正式启动。

2009年1月,《循环经济促进法》正式实施,为推进再制造产业发展提供了法律依据。2010年2月,发改委和工商管理总局确定启用汽车零部件再制造产品标志,加强对再制造产品的监管力度,进一步推进汽车零部件再制造产业的健康发展。同年5月,发改委等11个部委联合发布了《关于推进再制造产业发展的意见》,将汽车零部件、工程机械和机床作为再制造产业发展的重点领域。两个月后,国务院法制办公布了《报废机动车回收拆解管理条例(征求意见稿)》向社会公开征求意见。

2011年,全国人大审议通过的“十二五”规划,把“再制造产业化”列入循环经济重点工程。2012年,国家发改委完成了对第一批再制造试点的13家企业的验收,并公布了第二批33家再制造试点企业名单及实施方案。2013年,发改委、财政部等部门联合颁发《再制造产品“以旧换新”试点实施方案》。

今年5月6日,中国政府网正式公布《报废机动车回收管理办法》,自2019年6月1日起施行,发动机、变速箱、前桥、后桥、车架等“五大总成”再制造解禁,这对目前仍然处在寒冬中的中国汽车制造业是巨大利好,为汽车再制造产业发展注入新的动力。

亟待破茧成蝶

虽然汽车再制造目前在我国已有良好开端,但

“5G+智慧场馆”落地湖北

本报讯(记者张群 通讯员邓红武 郑嵩)12月12日,记者从中国建筑业协会主办、中建三局智能技术有限公司承办的全国首个“5G+智慧场馆”现场观摩会上获悉,中建三局二公司正着力推进“5G+智慧场馆”建设,目前已研发六大“智慧系统”,在湖北等地34个项目应用。

在观摩会上展示的“5G+智慧食堂、智慧卫生间、智慧消防、智慧井盖、智慧垃圾桶、智慧照明”等技术,以及提升场馆安全性能的AR安保、巡检机器人、无人机全景视频、AI人工智能分析等均可应用于未来的场馆建设。

据了解,当下绿色建造、数字建造等蓬勃发展,建筑智能不仅仅是运行的智能化,更是建设过程全周期的服务。随着5G的应用,智慧项目将会迎来更多市场机遇。

自主产品应用于拉合尔城轨项目

本报讯(记者刘静 通讯员张磊)当地时间12月10日,巴基斯坦拉合尔轨道交通橙线项目举行建成和试运行仪式,巴基斯坦首条城市轨道交通项目建设完成。据了解,该项目全长25.58公里,是“一带一路”框架下中巴经济走廊首个正式启动的交通基础设施项目,项目全面采用中国技术、中国标准及中国设备。

据介绍,该项目所使用的接触轨供电产品均由中国中铁电气化局高铁电气公司自主研发,此类产品已在广州、深圳、北京、天津、武汉、昆明、青岛等城市轨道交通中成熟应用。高铁电气公司针对巴基斯坦高温的气候特点,对该产品进行了相应优化,使其具有耐高温、导电性能好、承载载流大、安装便捷、少维护等优点。

与发达国家相比,存在很大差距。

一是汽车再制造与维护保养和大修有着本质区别,修复一件产品往往比生产一件新品所需的技术水平还要高,再制造建立在高端技术和先进装备的基础上,目前,我国汽车零部件修复、改造的水平还远远不够。

二是汽车再制造作为一个新的理念还没有被人们广泛认识,汽车再制造对消费者仍是一个陌生概念,亟须打破“认知”。

三是我国汽车再制造还处于试点探索阶段。销售渠道与消费者之间还不能满足良好的供需关系,而旧件回收体系不健全,使再制造企业在原材料获得方面存在障碍。另外,现行法规政策在某些方面制约了汽车零部件再制造产业的发展,有关管理制度亟须健全,技术标准还不完善,监管体制、产品和再制造对象的市场机制还没有形成。

如何加快我国汽车再制造产业发展,首先,应集中力量攻克技术壁垒,随着现代汽车技术进步,社会管理能力提升等因素考量,汽车再制造业再难的难关也总有一天会被攻克。其次尽快建立规范畅通的逆向物流体系,改变目前旧产品回收渠道不规范、不畅通,企业的汽车再制造生产线经常处于“闲置”或“半闲置”状态。并建立良好的产品追溯跟踪体系,对产品的使用情况、寿命周期和退出时间进行摸底。结合逆向物流体系,与客户保持产品替换关系。再次,政府有关部门要进一步完善汽车再制造产业的各项管理制度及技术标准,形成促进行业健康有序发展的市场机制。