

产经观察

企业自愿性认证正成为创新产品打开市场的“敲门砖”

从认证产业看实体经济新潜力

本报记者 李心萍

核心阅读

■目前我国认证产业能满足中高端质量需求的服务项目仍然较少,一些高端认证起步较晚,与市场需求、国外机构的差距还比较大

■认证机构要抓住标准化和检测能力两个基点,加强能力建设,提高自身水平

“逐步发展高端认证”“开发更多的自愿性认证服务”“发力产品认证”……经历数年快速发展的认证行业正提出不一样的发展目标。

我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段,制造业正处在爬坡过坎的时期,对认证产业提出了更加迫切的新要求。

作为高技术服务业,认证产业与制造业能产生怎样的“化学反应”?在制造业走向中高端的过程中又能发挥怎样的作用?

利于研发出受行业认可的标准,而一个经受过市场考验、认可度高的标准被国家标准采纳的可能性更高,从而提升了机构认证服务的竞争力。另一方面,全生命周期参与,也让认证机构充分赚取从蓝海到红海的全周期利润。

“在发达国家,大企业往往会邀请认证机构参与尖端研发,让认证机构从第三方的角度帮忙‘挑刺’,同时也利用第三方机构全面接触各类前沿技术的优势,帮助企业调整、优化产品。”周旋说。

“目前我国认证产业能满足中高端质量需求的服务项目仍然较少,一些高端认证起步较晚,与市场需求、国外机构的差距还比较大。”中标合信(北京)认证有限公司总经理李铁男说。

市场出现新机遇 制造业迈向中高端, 涌现研发检测、产品认证 等新需求

手握研发新品,市场不知、不晓怎么办?上门推销?免费试用?做广告?

可对于工业品,销售对象为下游企业,营销效果欠佳,是否有办法一举获得信任,取得认可?

认证!
“几年前,国内充电桩生产企业纷纷瞄准新能源车这一新兴的大市场,可苦于口说无凭,难以自证实力,于是不少企业主动找到我们,希望能研发一套认证标准,证明其充电桩的安全性。”中国质量认证中心(简称CQC)有关负责人介绍,当时充电安全虽已成为市场关注的焦点,在标准领域却是空白,不仅国家标准尚未出台,行业标准、团体标准也处于欠缺状态。

于是,自2015年开始,中国质量认证中心联合德凯集团(简称DEKRA)共同推出了一系列充电电缆及高压线束标准,并提供相应认证服务。“我们推出了联合检测服务,一次检测,企业能同时获得CQC和DEKRA的证书,一份用于开拓国内市场,一份用于开拓欧洲市场。”该负责人说,截至目前,联合检测已服务了100多家企业,帮助其“开疆拓土”。

“对于新产品,特别是一些颠覆性的创新产品,我们尤其需要第三方机构来帮我们把关、挑挑错,借助第三方机构的公信力来打开市场。”广州某智能机器人制造企业负责人说。

对认证机构来说,此类具有自主知识产权的产品认证可让认证机构免于低价竞争,获取可观的利润。

“认证机构最理想的状态是从研发阶段即参与企业创新,为企业提供研发检测;待产品相对成熟时,可发布相应的标准,提供产品认证服务;市场成熟后,若须进行强制性认证,可再提供强制性认证服务。”德凯集团东南亚区规划发展部总监周旋说。

周旋分析,认证机构全生命周期参与产品培育,有两大好处。一方面,从参与,认证机构对于技术、产品能有更好的理解,更有

供给能力跟不上 创新动力不足、自身 能力不够,认证机构高端 认证开发滞后

面对前景广阔、利润可观的市场机遇,一些认证机构为何没能跟上制造业的步伐做大做强呢?

——有认证机构主观能动性差的因素。不少专家坦言,在过去的一段时间内,市场大、机构少的情形让不少机构过惯了开张即可赚钱的日子,缺乏创新、进取的动力。以机动车整车强制性认证为例,面对中国庞大的机动车市场,全国仅有3家机构拥有实施该强制性认证的资质。

——有客观能力不足的因素。其一,国外的认证机构大多是依托标准、检测技术资源而发展壮大的,相对而言,我国的一些认证机构缺少标准化和检测方面的专业背景,因此开发高端认证的能力较为欠缺。

其二,经验积累欠缺。周旋介绍,在机动车领域,作为一家德国企业,德凯拥有逾90年的检测经验。“而纵观中国认证产业的发展,只有短短30多年的历史,2002年前,整个认证产业还处于借鉴、培育阶段,认证机构对认证或者所属行业的认识、积累还远远不够。”李铁男说。

其三,技术投入不足。一些认证机构往往缺乏创新和技术储备的意识,技术投入少。业内专家表示,过去一些企业对认证的作用理解不够,要么是为了满足有关要求不得已参与认证活动,如强制性认证,或是为了招投标而进行的ISO9000质量管理体系认证;要么是以拿到认证证书为一项荣誉而实施认证,这在一定程度上也影响了认证机构对技术投入的积极性。

这样一来,就导致我国形成了以满足安全底线要求为主的供给结构,能实现“拉高线”功能的认证供给较少,整体供给质量不高。



我国认证服务领域进一步扩大



截至2018年底
认证行业共有有效自愿性认证证书129.4万张
其中,服务认证颁发证书1.25万张
自愿性工业产品认证证书24.17万张

数据来源:国家市场监督管理总局

当然,良好的改变也正在发生。近两年,随着我国认证市场准入的逐渐放开,竞争逐步加剧,在一些较为同质化的认证服务领域甚至出现了低价竞争的局面。这让不少认证企业开始寻求突破。

截至2018年底,认证行业共有有效自愿性认证证书129.4万张。其中,管理体系认证证书98.33万张,服务认证颁发证书1.25万张,自愿性工业产品认证证书24.17万张。

“尤其是制造业,已成为认证行业发力的集中点,例如近年来,行业先后推出了北斗导航系统的检验检测认证体系,保障北斗系统产品的安全性;推出了城轨认证制度,助推高铁‘走出去’;推出了航空领域的质量管理体系认证,用于大飞机项目的质量管理。”国家市场监督管理总局认证监管司司长刘卫军说,当然,我国的自愿性认证尤其是产品认证市场潜力巨大,亟待开发。

苦练内功补短板 认证行业要发展,离 不开与制造业间的良性 互动

面对机遇,正视不足、补齐短板是正道。“认证机构要抓住标准化和检测能力两个基点,加强能力建设,提高自身水平。”李铁男说。

认证的依据是标准,无标准则无认证。所谓标准化能力指的是标准研发、制定的能力。只有拥有标准化能力,认证机构才能研发出具有自主知识产权的认证服务,才能真正服务好制造业。检测能力,则包括实验室的水平,以及对检测方法、程序的开发能力。

李铁男表示,要增强机构的标准化能力,关键在人,各机构亟须搭建起一支既懂标准制定,又懂行业的队伍。要增强检测能力,除

了设备的投入,也离不开人才。如何吸引、稳定一支合格的认证队伍,是认证机构不得不面对的问题。

其次,就是技术的积累。发展到现阶段,认证已不再是大家想象中以人工为主的工作方式。周旋介绍,德凯在对发电机进行检修试验时,已不再采用停机、将发电机转子抽出检测的方式,而是使用一个不到2厘米厚的小机器人,可以直接钻入发电机组内部,利用自身配备的高清摄像头和敲击锤、感应线圈,一次性完成所有检测项目。“更重要的是,该机器人是由德凯利用自身的技术储备,完全自主研发的。”

而想要在短时间内完成技术的积累,并购买不失为一个不错的方式。有专家表示,每当国外的认证机构进入一个新的领域,为了弥补自身在该领域的技术差距,往往会收购该领域的相关公司,再结合自身的检测经验,从而在短期内研发出具备竞争力的服务产品。

“需要强调的是,认证行业要发展,离不开与制造业间的良性互动。”李铁男说,好的认证服务能帮助制造业加速迈向中高端,而好的认证服务的推广也离不开制造业的支持。

李铁男举例说,雨林联盟认证之所以能成为最受认可的国际可持续农业认证制度之一,就得益于联合利华、宜家、都乐等企业对其采购的茶叶、咖啡、巧克力等提出了雨林联盟认证要求,从而帮助雨林联盟认证迅速推广。

目前,不少国内的大企业也已开始行动,采取第三方认证的方式进行供应品质管控,实现与认证机构间的良性互动。

此外,社会信用环境的影响也不可小觑。“认证是基于社会信用与市场经济,由市场自主选择发展起来的技术服务产业。对认证企业而言,竞争力的高下取决于其认证公信力,即社会对其认证的认可度。随着我国社会信用体系的逐步完善,认证机构公信力的构建及发展会越来越越好。”天津华诚认证总经理郑元辉说。

制图:郭祥

观察台

盘活存量资源,大幅提升现有公共充电桩的使用效率,不失为有效缓解充电基础设施供给不足的一剂良方

“在外面拉活,车快没电了,连续找了几个充电桩,不是坏的就是有燃油车占着停车位。”最近,笔者在乘车时,一位快司机倒出了自己的“苦水”:如果电动车还剩30公里续航里程,就只能接10公里以内的订单,剩下20公里要用来找充电桩。

因故障和被占用而造成的充电桩使用率低问题值得关注。事实上,近年来我国公共充电桩建设一直在稳步增长,数据显示,截至2017年底,我国已建成公共充电桩21万个,保有量居全球第一,但公共充电桩的使用率还不到15%。一头是数量激增,一头却是使用率偏低,充电桩建设如何才能“喂饱”高速增长的新能源汽车?

作为新能源汽车的动力保障,充电基础设施建设关乎新能源汽车究竟能开多远,更关乎新能源汽车产业到底能走多好。近年来为鼓励新能源汽车发展,配套领域政策利好频出,推动充电桩行业进入快速发展期。今天,在一些大城市打开手机地图分别搜索“加油站”和“充电站”,会发现在同一区域充电站的数量已远超过加油站。有关数据显示,截至2017年底,全国车桩比已达到3.5:1。虽然要实现充电桩“一个萝卜一个坑”,还需在规模上持续发力,但倘若能盘活存量资源,大幅提升现有公共充电桩的使用效率,不失为有效缓解充电基础设施供给不足的一剂良方。

盘活存量,就得补充充电桩建设的质量短板,不妨从以下几方面做出改进。

应对设备故障,要加强线下“排雷”,也要有线上“预警”。快速增加的充电桩对完善基础设施运维服务提出了更高的要求,这就要求运营商加大定期检查力度,为充电桩做好“体检”;同时,也可在线上APP增加“坏桩报修”功能,车主一旦发现故障,可自动向运营商发起报修,让后续电动车司机少走弯路。

解决车位被占,有关部门要给力,相关主体也要发力。事实上,针对充电车位被占等问题,北京等地已推出相关条例,明确要求燃油车禁止占用电动汽车专用泊位,但在实施过程中仍然面临处罚难,应尽快制定配套措施,让车与桩能有效对接。此外,一些公共停车场通过加强人员巡逻,及时发现两类车腾挪置换的举措,也值得相关主体借鉴。

提高使用效率,靠“人力”,更要靠“智力”,特别是大数据技术。盘活现有充电桩资源,解决充电桩限制问题,关键要实现资源的优化配置,用大数据分析来辅助实现充电桩和电动车二者的资源匹配。要实现这一目标,须尽快打通多家充电桩运营商的数据孤岛,实现数据互联互通,让车主能够在同一个终端看到更多充电桩的使用情况,实现电动车的有效调度。

随着充电技术的不断发展,我们有理由相信,未来一个充电桩可在更短时间内服务更多电动车。由此看来,从现阶段起,重视提升每个充电桩的使用效率,将助推新能源汽车产业驶向更美好的明天。

充电桩建设须盘活存量

韩鑫



“天路医生”

位于陕西省华阴市的西岳华山,被称为“奇险天下第一山”。太华索道是登顶华山的“天路”,20多名被称为华山“天路医生”的索道检修员日夜不停地守护着这条线路。图为检修员在华山索道支架上进行检修。

新华社记者 刘 潇摄

新观点

浙江省宁海县多策并举服务民营企业

“五问五帮”释放民企活力

潘家萍

在浙江省宁海县建新赵氏集团,一场民企“夜谈”正在进行。“希望原有厂房回购得到支持”“生活配套存在困难”……周边民营企业纷纷赶来,向宁海县有关负责人反映土地、融资、人才、税收等方面的难点。

“民营企业是县里经济的顶梁柱,我们会尽全力扶持企业发展和保护企业家的合法权益。大家放心,我们不会说空话。”宁海县委书记杨勇一一记下企业的诉求。

“昼访夜谈、蹲点破难”,是宁海县正开展的“五问五帮”企业服务季活动之一。在宁海县,民营经济生产总值占比达73.8%。

宁海县有关负责人介绍,为了帮助民营企业解决发展中的困难,支持民营企业改革发展,宁海推出“五问五帮”企业服务季,包括一问预期好不好,帮助企业树信心;二问负担重不重,帮助企业降成本;三问融资难不难,帮助企业牵好线;四问空间够不够,帮助企业破瓶颈;五问后劲足不足,帮助企业强创新。相关方面纷纷行动起来。

——优环境。宁海县有关负责人介绍,宁海不断深化“最多跑一次”改革,开工前审批从一般的157天,缩短至最多37个工作日;在全省首创“审批法庭”,对一些多部门

职能交叉的审批事项进行裁定,争取让企业一次也不要跑。此外,宁海还出台了《关于促进民营经济高质量发展的若干意见》,围绕有效降低企业成本,加大金融支持实体经济力度、优化民营企业营商环境等10个方面制定出台30条精准措施,助推民营经济发展壮大。

——破难题。位于宁海县西店镇的吉德电器前段时间遇上了难题:“由于近些年发展迅速,企业需要在异地扩建厂房。按照正常建设审批程序,需等全部厂房竣工后再验收,办完各种手续才能使用。这样一来,厂房最

快也得等今年9月才能使用。”为了解决这一难题,西店镇党委书记张伟伟召开了5次专题协调会,决定边建设边分段验收。这一改变让企业的生产流水线提前在新车间安装完成,一天就可创产值200万元。

——送服务。宁海县创设了“亲清家园”,即非公有制经济人士服务中心。“亲清家园”定期开展教育培训、引资引智等活动,促进政企、政商良性互动。”宁海县有关负责人说,“亲清家园”采用社会化运作模式,政府出资,同时采用“服务外包”“委托运行”方式,做好日常运转工作。

“好时不扰、难时出手”,多策并举让民营经济创造活力充分迸发,宁海经济社会发展势头良好。据介绍,去年前三季度宁海县GDP增幅为8.3%,投资增速达23%,出口增速达15.5%。

本版责任编辑:丁怡婷
电子信箱:jibgyz@sina.com