

智能网联汽车商业化进程提速

■ 本报实习记者 杨梓

近日,《无锡市车联网发展促进条例》(以下简称《条例》)正式颁布,并将于3月1日正式施行。据悉,这是国内首部推动车联网发展的地方性法规。《条例》明确,鼓励在智能网联汽车示范应用过程中探索商业模式,同时鼓励和支持市场主体使用智能网联汽车依法开展道路运输等商业运营活动。

不仅是无锡,今年以来,北京、武汉、天津等多地利好智能网联汽车的消息纷至沓来。业内人士认为,智能网联汽车大规模商业化建设正多点开花、全面提速。

◆ 城市产业集群被激活

北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室日前表示,预计今年上半年将实现“整车无人”载客商业化试点。此前,北京首批“整车无人”自动驾驶乘用车已在经开区上路测试。北京市自动驾驶办公室相关负责人表示:“今年示范区正式进入3.0阶段,也将主要推进落实复制推广、技术迭代、政策创新、产业聚集四项任务。”据悉,2023年北京市无人驾驶覆盖范围将扩展至500平方公里。

在天津,其中心城区首条无人驾驶示范路段将于今年年内建成,天津欲借此打造车联网商用第一城。据介绍,该无人驾驶示范路段位于天津市河北区,依托于智能路网建设项目,将与华为车联网团队、智慧互通公司等合作,结合华为产业园,打造中心城区首个复杂环境下“车路协同示范路段”,涵盖景区、老旧小区、新建小区、沿河路段、复杂交通等多个场景,全程约3.1公里。

近期,武汉市第五批约344公里的智能网联汽车测试道路也已完成风险评估并通过专家评审。正式开放后,武汉市各类智能网联汽车测试道路将突破750公里,覆盖区域面积将达530多平方公里,



覆盖常住人口超过150万。

华西证券去年的一份研报指出,未来三年或成为各城市布局智能驾驶的竞争窗口期,智能驾驶汽车市场被进一步激活,不同城市的智能汽车产业集群发展政策将快速发布与落地,车内有人到无人演进,以及自动驾驶常态化收费运营和多场景落地,将是接下来各个城市在自动驾驶领域的着力重点。

◆ 产品发展相辅相成

在新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平看来,近期多地智能网联汽车示范运行进一步展开。实际上,相比此前有三方面升级。“一是智能驾驶范围升级,扩大示范运行半径、区域和路线。二是智能驾驶水平升级,由原来配备安全员向整

车无人方向发展。三是车-路-网-云-图-安全的深入协同,已经由看得见的硬协同向看不见的软协同方向发展。”

电动化、智能化、网联化、共享化已成为汽车产业的发展趋势,新能源汽车是智能网联应用最主要的载体,智能新能源汽车已成为小鹏、理想等新能源车企以及百度、华为等科技企业纷纷布局的赛道。

新能源汽车与智能网联技术发展相辅相成,智能化配置已成为新能源汽车高速发展的重要推动力。“新能源汽车更适合搭载智能网联这些功能,很多传统燃油车的电子架构并不支持一些智能化功能。自动驾驶等智能化功能几乎已经成为消费者选购汽车的标配,也是新能源汽车做大市场的关键。”一位从业者表示,“新能源汽车销量的增长,除了国家政策支持外,更多是得益于产品综合性能的提升,

通过搭载先进的智能化配置逐渐和燃油车进行差异化竞争,让消费者有更好的体验。”

◆ 技术进步获得动力

“目前,更多在矿山、港口、封闭园区等特定场景才有高级别自动驾驶的需求。”在上述从业者看来,高级别自动驾驶有刚性需求的应用场景较少,一定程度上制约了其大规模商业化。

中信证券的研报指出,自动驾驶预计将是万亿级的广阔市场,有望解决人力成本提升、交通安全、司机短缺等诸多痛点。其中,城市开放场景的市场空间最大。随着法律法规的逐步完善、自动驾驶企业自身技术的持续进步、产业链上游的逐步成熟,以及下游OEM与场景方的密切合作,自动驾驶落地速度或将加快。

有数据显示,目前我国已建设17个国家智能网联汽车测试示范区、4个国家车联网先导区、16个智慧城市基础设施与智能网联汽车试点城市。“自动驾驶这个万亿级产业由很多部分组成,每个地方如果可以吸引到一家比较好的龙头企业,对于当地的产值和税收肯定是极大的利好。”上述从业者表示。

不过,示范区、相关政策等的建立只是营造良好环境的第一步。“目前的示范运行实际上在场景、车辆、产业三个层面对行业发展起到了推进作用,其核心还是智能网联车辆在场景中发现的问题,然后反馈到产业,用先进的技术手段来标记和解决。虽然地方政府解决了示范运营的场地以及协同配合的部分问题,但是产业发展最需要的核心能力,即技术、装备、芯片、传感器、操作系统等在经过一段时间的运行之后,还需要核心动作去解决。这方面需要对标国外优秀企业,在更大的范围内同场竞技。”曹广平指出。

国网高碑店市供电公司: 电力科技“做加法” 打好春耕春灌“主动仗”

本报讯“无人机准备完毕,可以起飞巡检。”2月13日,在辛立庄镇南辛庄村田间,国网高碑店市供电公司工作人员不断调整无人机高度和角度,对准配电杆塔及杆塔前后线路通道拍摄多张照片,不到5分钟,就完成了以一基杆塔的巡视工作。这是该公司利用电力科技手段提前对涉及春耕春灌线路设备开展巡视巡检,确保春耕春灌期间电网安全稳定运行的一个场景。

传统手持测温巡线,测距远、信号不稳,检测精度不高。而无人机巡线不仅克服了地形和距离的限制,同时通过搭载的高清摄像头多角度、近距离巡检线路导线、绝缘子串、引流线、线夹及各侧连接点等重点部位情况,可以真正实现“立体巡检”。不仅如此,地面操控人员还可实时获取线路运行状况的影像资料,第一时间获知设备运行情况,从而快速处理问题。

“还有一个礼拜,农民就陆续开始浇‘返青水’了,现在我们正在对农排线路设备进行全方位安全隐患排查,无人机的应用大大提高了我们线路巡检效率和隐患排查诊断准确率。”该公司辛立庄供电所党支部书记赵颖超说道。无人机巡检技术的应用,实现了仅配置30%的巡视人员可完成以往80%的巡视任务,设备缺陷和隐患消除速度提高了2-3倍。

立春过后麦苗忙,为提前做好春耕春灌电力保障工作,该公司积极拓展无人机、电缆故障检测仪、“网上电网”系统等电力科技手段在全市55条农排线路、866个农排台区的推广应用。按照辖区网格划分组织共产党员服务队深入田间地头做好农排线路设备和机井灌溉设施的巡视、检查及维护,做到隐患早发现、早上报、早处理,护航春耕春灌期间电网安全稳定运行。(郝嘉璐)

国网保定市清苑区供电公司: 改造升级配网 为乡村振兴赋能

本报讯挖坑、立杆、拉线……2月14日,在国网保定市清苑区供电公司张登镇王庄村10千伏王庄544线路升级改造工程施工现场,施工人员正在紧张有序进行施工作业,一派繁忙景象。

为确保工程能够安全、高效、标准化地实施,国网保定市清苑区供电公司先后召开7次现场会,在可研设计阶段将线路改造部分进行了重新选址,实现全程不停电;同时,通过预制化施工,提前完成了12套拉线、1台断路器引线、4组刀闸引线、10组接地引线的模块组装,累计减少现场施工时间7.8小时。在工程验收阶段,积极推行建运一体化验收,利用无人机开展过程施工安全检查和杆上工艺质量监督。

据了解,该项工程为该公司年度首个开工的配电网改造升级工程,计划新建改造10千伏线路4.55公里,组立电杆104基,竣工投运后将极大提升该区域清凉城、西王庄、河北王庄、河北李庄和全昆五个行政村的供电质量和供电可靠性。

今年以来,该公司提前谋划,对年度电网建设工程项目进行梳理,按照“轻重缓急”的原则制定工程施工计划,提前安排涉及春耕春灌及企业复工复产等电力工程项目的实施,为春耕春灌及企业复工复产提供有力保障。同时,通过开展作业人员安全培训考试、加强施工现场4G视频监控、应用配网工程全过程管理APP等举措,强化施工现场全过程全方位管控,确保施工安全和工程进度质量。

据该公司运检部负责人介绍,今年公司将全力推进配电网建设,目前已下达资金1.07亿元,单体工程28项,新建改造10千伏线路98.8公里、0.4千伏线路142.7公里,新增改造配变6台、新增容量0.14万千瓦安。工程竣工投运后将进一步优化区域电网结构,提升供电保障能力,为区域经济社会发展提供坚强电力支撑。(祖志平 王梁)

山西运城:垃圾焚烧变身绿电



图片新闻

2月15日,在山西省运城市生活垃圾焚烧发电项目车间内,工作人员在用机械爪处理垃圾仓内的生活垃圾。

据了解,运城市生活垃圾焚烧发电项目采用PPP模式建设,总投资约7.5亿元。配套设施应用了炉渣资源化利用、飞灰无害化处理、渗滤液不外排全部回收等行业领先工艺。每年可有效工作8000小时以上,无害化处理生活垃圾约43.8万吨,提供绿色电力1.3亿度,能够实现对中心城区以及周边3个县(区)生活垃圾的无害化、减量化、资源化处理。人民图片

中国汽车工业协会(下称“中汽协”)近日发布的统计数据显示,今年1月,我国新能源汽车产销量分别为42.5万辆和40.8万辆,环比分别下降46.6%和49.9%,同比分别下降6.9%和6.3%,市场占有率为24.7%。中汽协认为,此次产销量环比腰斩,主要是受新能源汽车补贴政策退坡、市场价格波动明显影响。

新能源汽车行业在经历了去年的井喷式发展后,再次驶入新的十字路口。在业内人士看来,虽然在国补退出等因素影响下,新能源汽车首月销量未现开门红,但1月出口数据稳中向好,上游原材料价格持续走低,车企盈利压力有望缓解,总体来看,今年新能源汽车市场前景依然可期。

◆ 开年市场遇冷存在特殊性

从各家车企发布的1月数据来看,新能源汽车开年销量大幅度缩水。除比亚迪和理想汽车同比实现两位数增长外,埃安、蔚来、零跑等品牌均有所下滑。其中,零跑汽车下滑幅度最大,1月份交付量仅为1139辆,同比下降85%以上。

江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔向记者表示:“1月新能源汽车市场遇冷,一方面是由于去年年底各家车企都抢在补贴退出前加大优惠力度来吸引消费者,今年1月的销量被提前

1月新能源汽车市场冷中有热

■ 本报实习记者 姚美娇

透支;另一方面,1月是汽车销售淡季,且春节假期市场需求处于停滞阶段。”

乘联会秘书长崔东树则认为:“新能源汽车销量的增长达到了一个瓶颈阶段。在2023年新能源汽车补贴政策退出后,销量增长会成为一个严峻的问题。新能源汽车前期涨价过多,订单减少,再叠加特斯拉等头部企业降价,造成了消费者的观望情绪,环比下降较大。”

业内人士普遍认为,在国补退出、销售淡季等多种因素叠加影响下,1月车市表现低迷存在一定的特殊性,2023年新能源汽车市表现仍值得期待。“虽然新能源汽车国补退出了,但免征购置税政策依然延续至今年年底,将继续拉动年末增量。”张翔指出,“并且从全球来看,中国汽车保有量还处于较低水平,市场发展潜力依旧较大,增量市场空间广阔。”

多数车企对今年的市场也持乐观态度,纷纷为年度销量设定高增长目标。蔚来汽车CEO李斌近日称,有信心在2023年销量超过雷克萨斯。据了解,去年雷克萨斯在华销量达18.39万辆,蔚来则

为12.25万辆。由此推算,若蔚来今年的销量目标设定为20万辆左右,销量目标增幅约为63.2%。

◆ 出口仍然维持较高增速

值得一提的是,虽然产销整体处于低位运行,但新能源汽车出口仍维持较高增速。数据显示,今年1月,新能源汽车出口8.3万辆,环比增长1.1%,同比增长48.2%。在业内人士看来,我国新能源汽车出口的提升与我国新能源汽车产品力的提升密不可分。“目前,国产新能源汽车积极出海从供需两个方面来看,国内新能源汽车产业基本上具备完整的产业链,且整车存在较大的价格优势,因此,在国外拥有一定的中高、中、低端市场。”新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平此前在接受记者采访时提到。

张翔表示:“中国新能源汽车产品性价比很高,技术研发方面与国外差距也在进一步缩小,在国际市场具有很强的竞争力。另外,海外市场1月需求旺盛,很多消费者

都选在圣诞节前后购车。在综合因素作用下,1月出口增速较高。”

据了解,目前,比亚迪、小鹏、蔚来等国内新能源汽车企正加大马力“出海”。其中,比亚迪已接连入场多个国家。商用车方面,比亚迪纯电动大巴和出租车的足迹已遍布全球6大洲、70多个国家和地区、400多个城市;乘用车业务也是一路高歌,从2021年5月“出海”挪威起,比亚迪已经进入全球35个国家和地区,多款明星车型在全球市场备受青睐。

不过,海外市场仍存在技术、市场拓展方面的挑战,想要在国际市场上站稳脚跟,国产车企还需进一步提高产品技术、供应链运维等方面的能力。曹广平建议:“我国新能源汽车出口,在产品的层面之下关键还是要有好技术、好质量、好服务,辅之以好价格,才能长久占据一定的市场份额。”

◆ 车企盈利压力有望改善

总体来看,今年,随着经济生活逐步回归常态,汽车产业的供应链、生产制造、销

售也将恢复常态,市场前景依然可期。不过,在国补退出的同时,国内车市的竞争状况也不断发生转变。随着产业链逐步成熟,将不断有玩家跑步进场,新能源汽车赛道将愈发拥挤。而在被比亚迪、特斯拉及一众造车新势力包围的市场中,除了少数企业具有市场优势外,部分车企将被边缘化甚至淘汰。

在业内人士看来,2023年车市面临加速分化,未来只有产品性价比高、成本控制能力强的车企更加具备市场竞争力。“对于车企来说,今年一方面要把握准市场的需求,以消费者需求为导向来设计新能源汽车;另一方面,要开发出创新且具备竞争力的产品投放到市场。”张翔表示。

另外,车企盈利方面,去年动力电池级碳酸锂均价一度突破60万元/吨,创下历史新高,这也导致动力电池生产成本进一步抬高,使得下游整车厂商盈利承压。对此,有观点认为,在近期碳酸锂价格持续下探的背景下,产业链各环节利润空间也有望回归稳定。

崔东树表示:“随着新能源汽车销量连续两年多的暴增,碳酸锂等资源价格暴涨,随之而来的上游资源和中游电池产业的投资力度很强,必然带来供给的产能高速增长,前期的供需错配带来的碳酸锂价格将明显回落,有利于新能源汽车的盈利压力得到改善。”