

主管：中华人民共和国工业和信息化部

主办：中国电子报社 北京赛迪经纶传媒投资有限公司

中国电子报社出版

国内统一连续出版物号：CN 11-0005

邮发代号：1-29

http: //www.cena.com.cn



赛迪出版物

2020年6月30日

星期二

今日8版

第44期（总第4360期）

中汽创智科技公司成立 基地项目同时启动

本报讯 6月29日,中汽创智科技有限公司在江苏南京成立,基地项目同时启动。工业和信息化部党组书记、部长苗圩通过视频连线方式致辞。

苗圩指出,在全国上下统筹推进疫情防控和经济社会发展发展的非常时期,江苏推动中汽创智科技有限公司落户南京,以高科技优质项目为经济发展注入新动能,具有十分重要的意义。当前,全球新一轮科技革命和产业变革蓬勃发展,电动化、网联化、智能化、共享化成为汽车产业发展潮流和趋势。习近平总书记强调,发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。近年来,在党中央、国务院的坚强领导下,我国新能源汽车在市场、技术、产品和企业上都取得一定的先发优势,但也面临外部竞争加剧、市场压力增大、产业变革加剧等严峻形势,需要以更大决心、更大力度推动产业发展再上新台阶。

中汽创智科技有限公司由兵装、一汽、东风、长安共同发起成立,聚焦智能电动底盘平台、氢燃料动力平台、智能网联平台三大业务领域,聚集关键资源,创新运作机制,致力打造世界一流的创新型高科技企业。苗圩表示,工业和信息化部愿与相关部门一道,支持中汽创智科技公司创新发展,希望中汽创智科技有限公司牢记使命、砥砺奋进,为我国汽车产业转型升级、由大变强作出积极贡献。

江苏省委、省政府,南京市委、市政府,国资委、科技部,兵装、一汽、东风、长安等相关负责同志,工信部办公厅、规划司、科技司、装备工业一司负责同志出席活动。(耀文)

5月份我国工业企业 利润同比增长6%

本报讯 国家统计局日前发布的数据显示,5月份,我国规模以上工业企业实现利润总额5823.4亿元,由4月份同比下降4.3%转为增长6%。

国家统计局工业司高级统计师朱虹分析,5月份,随着复工复产深入推进,生产经营秩序逐步恢复,工业企业效益状况持续改善,当月利润增速实现由负转正。主要原因是成本上升压力明显缓解,工业品价格变动增加企业盈利空间,石油加工、电力、化工、钢铁等重点行业利润改善明显。

统计显示,1—5月,在41个工业大类行业中,10个行业利润总额同比增加,1个行业持平,30个行业减少。其中,计算机、通信和其他电子设备制造业利润总额同比增长34.7%,专用设备制造业增长16.6%。

国家统计局工业司副司长江源表示,截至5月27日,67.4%的企业达到正常生产水平八成以上,较4月下旬上升6.6个百分点。多数行业和产品生产继续恢复。

从累计值来看,1至5月份,全国规模以上工业企业实现利润总额18434.9亿元,同比下降19.3%,降幅比1至4月份收窄8.1个百分点。

朱虹说,尽管5月份工业企业利润实现今年以来首次增长,但疫情影响下市场需求依然偏弱,利润回升的持续性还需进一步观察。下阶段,要积极贯彻落实各项援企助企政策,稳住经济基本盘,促进工业经济回升向好。(丽琳)

京东方百亿元投资 物联网创新项目

本报讯 记者江勇报道:6月28日,京东方科技集团股份有限公司(以下简称京东方)披露公告称,公司拟投资60亿元和48亿元,用于京东方(成都)智慧系统创新中心、京东方(重庆)智慧系统创新中心项目建设。

京东方(成都)智慧系统创新中心和京东方(重庆)智慧系统创新中心将分别建于成都市高新西区和重庆市两江新区,两个项目将围绕人工智能、大数据、云计算等前沿技术,聚焦智慧车联、智慧零售、智慧金融、智慧医工、工业互联网、智慧城市公共服务等领域,设立软硬融合技术开发、新型材料与装备转化、产品与服务营销推广展示、国际人才交流与培训、开放的技术与市场合作五大平台,打造全球领先的智慧系统创新中心。据悉,成都和重庆创新中心项目计划于2020年内开工建设。

谈及该投资目的和影响,京东方表示,大力发展智慧系统相关业务,建设全球卓越的智慧系统创新中心是京东方快速打赢物联网转型攻坚战的重要战略抓手。项目选址成都,立足成渝城市群,辐射西南区域,项目的快速落地不仅可以实现智慧系统创新中心在长江经济带、西部区域的核心城市的布局卡位,还有助于京东方抢抓物联网发展机遇,快速切入物联网市场,迅速建立竞争优势。

据了解,随着云计算、AI、5G等新兴技术的迅速发展,京东方将物联网作为发力和转型的重点,并逐渐布局物联网领域,挖掘物联网应用领域的需求。京东方此次投资也是为了加快物联网市场布局,进一步促进其端口器件、智慧物联、智慧医工三大核心业务快速发展。

本报记者 卢梦琪

今年受新冠肺炎疫情和行业周期影响,OLED市场增速放缓,然而我国企业不断加大对OLED上游材料、设备、产线产能以及新技术的投入。我国企业逆周期加大OLED投资有何逻辑,对于我国OLED产业发展有何促进作用?

国内掀起OLED投资热潮

2020年第一季度,全球面板业迎来了艰难时刻。据DSCC数据,今年第一季度,全球OLED面板的销售额为67亿美元,环比下滑18%。而UBI Research报告显示,2020年OLED市场预计销售额将下调至367亿美元,预计出库量下调至6.12亿台,与年初预计的385亿美元销售额、6.6亿台出库量相比,分别减少了4.8%、7.6%。

今年上半年,OLED面板厂的利用率低于预期。中小尺寸OLED面板厂平均利用率已低于50%;2020年第二季度,大尺寸OLED面板厂利用率也大幅下滑。Omda显示研究首席分析师Alex Kang在接受《中国电子报》记者采访时表示,利用率之所以如此低,是因为高端面板的整体需求增长跟不上OLED面板厂产能的增加。此外,只有少数客户可



图为OLED发光材料生产车间

以承接大尺寸及中小尺寸OLED面板,难以维持稳定的工厂利用率和扩大OLED业务。低利用率会恶化OLED业

务的盈利能力,并使追加投资延迟的可能性增加。

有韩国供应链人士表示,三星显示

和LG显示近期都无新订单,投资计划大部分被延迟,而销往中国的产品营业额则不断增长。(下转第8版)

“边缘云”应用场景期待落地 ——“新增长云赋能”系列报道之三

本报记者 齐旭

随着物联网时代的到来,传统集中式的云计算技术愈发无法满足终端侧“大连接,低时延,大带宽”的需求。云计算的发展进入到了下一个技术阶段——边缘云时代。

由于边缘云可以真正将云计算的范畴拓展至距离数据源头较近的地方,弥补传统架构的云计算在某些应用场景的不足,而受到运营商、网络设备企业、垂直行业服务商等厂商的追捧。然而,从边缘云概念的提出至今时间并不长,由于底层技术、应用场景、产业标准有待拓展和完善,还未能看到产业爆发的态势。那么,边缘云目前究竟面临着哪些机遇和挑战?未来在哪个时间节点将迎来爆发?

云能力下沉到边缘侧

云计算之所以能在近十年内迎来爆

发,是实体经济正在加速数字化转型的结果,也是信息技术和通信技术不断进步和融合的结果。当真正步入物联网时代后,有海量的新兴移动物联网设备应用出现时,依赖于集中式数据中心的传统云计算模型会遇到很多限制。

一方面,将所有计算数据移动到云上,对于网络带宽资源是一个极大的开销,并且会造成拥堵;另一方面,对于时延敏感型应用,“云”的负担之大、时延之大,不能保证应用的低时延需求。对于需要适应本地网络状态和本地用户环境的场景,需要用远端数据中心的可用无线带宽来快速响应变化。为了解决这些问题,需要一种新的网络资源模型为边缘节点配置计算和存储能力,让其更接近高数量增长移动设备,这样可以降低云端的计算负载、服务延时,同时也可以降低整个网络的带宽开销。

边缘云计算和传统云计算的关系,类似人类的“大脑”和遍布全身的“神经

系统”的关系,为了让物理世界更加智能,边缘云将神经系统从“云”这个大脑开始层层前移,直达物理世界的每一个角落。

中国联通研究院技术委员会主任严斌峰对《中国电子报》记者表示,物联网时代的到来,在网络边缘侧增加执行任务计算和数据分析的处理能力,成为未来企业上云的重要趋势。根据Gartner2019年的报告,预计未来超过90%的企业都将开启自身在边缘计算的独特应用,边缘云拥有广阔的发展前景,并将在未来发展成一个颇具规模的行业。

不同企业共同加码边缘云

当前,包括运营商、头部网络设备商、垂直行业服务商和云计算企业已经开始加码边缘云,出于不同的出发点和业务侧重点,对边缘云推广的重点和特点大不相同。

总的来看,从2018年起各大厂商基于物联网的边缘云布局态势积极,其中运营商最甚。运营商由于拥有大量的网络建设资源,将侧重增强网络连接的控制与管理,实现分流能力/LBS等CT能力同云IT能力的融合。2019年世界移动通信大会期间,中国联通正式揭牌“5G+边缘云业务运营中心”,向全球产业链分享如何通过联通MEC边缘云打造“1个业务运营中心、10个孵化基地、100个行业应用、1000个边缘节点”。

中国移动已成立边缘计算开放实验室,结合5G推动边缘计算试点,包括内容缓存类、本地分流类、定位运用类、跨层优化等,于2019年发布边缘计算“Pioneer300”先锋行动,评估了100个可部署边缘计算设备的试验节点,开放了100个边缘计算能力API,引入了100个边缘计算合作伙伴,助力商业应用落地。(下转第7版)

车用芯片牵手5纳米,折射哪些新趋势?

本报记者 张心怡

车用芯片对制程工艺的跟进力度往往落后于消费电子芯片。然而,恩智浦近日宣布,将在下一代高性能汽车平台中采用台积电的5纳米制程。恩智浦将当前最先进的量产制程用于汽车SoC开发,折射出汽车产业对于半导体需求的变化。在智能化趋势下,汽车行业成为半导体细分领域成长最快的市场之一,同时也从性能、安全、整合性等多个层面,对半导体供应商提出了新的挑战。

自动驾驶对车用半导体

提出新需求

在网络化、电气化、智能化趋势推动下,汽车已经成为“轮子上的数据中心”,汽车半导体用量迅速提升。Gartner数

据显示,全球汽车半导体市场2019年销售规模达410.13亿美元,预计2022年有望达到651亿美元,占全球半导体市场规模的比例有望达到12%,并成为半导体细分领域中增速最快的部分。

芯谋研究总监王笑龙向《中国电子报》记者表示,ADAS(先进驾驶辅助系统)/AV(自动驾驶汽车)等新业态主要从三个方面提升了汽车半导体的搭载量。一是ADAS/AV追求更高的计算处理能力。由于ADAS、AV数据产生量大,且需要根据数据进行实时决策,需要更多数量、更大容量、更高传输速率的存储器,也需要性能更高的计算控制类芯片,以及传输速率和带宽更高的通信芯片。二是传感器的数量大幅提升,功能也更加丰富,包括可视化的摄像头以及非可视化的雷达等。三是新能源汽车对电机电控的需求,提升了功率半导体的用量。

自动驾驶通常分为感知层、决策层、

执行层三个层级,涉及对环境信息和车内信息的实时采集,对信号的传输、分析和处理,以及指令的生成和控制,对半导体元器件的规格和性能提出了新的要求。

集邦咨询分析师徐韶甫向《中国电子报》记者指出,ADAS/AV为加速发展在感知层面所需的“传感器融合”能力,推动传感器的数据处理走向边缘运算,将延迟时间降至最低,也改变了对传感器及计算、数据处理、控制相关IC的规格与种类需求,如MCU的运算能力和规格不断提升,以及采用ASIC及FPGA作为运算中心等。

安全性和可靠性是车规半导体的门槛,也是自动驾驶开发的最大挑战。赛迪顾问集成电路中心副总经理滕冉向《中国电子报》记者指出,自动驾驶对汽车半导体安全性和可靠性提出了更高要求,以特斯拉汽车为例,其自动驾驶控制系统配备了两颗FSD(全自动驾驶功能)芯片,互为备胎。徐韶甫也表示,自动驾驶对部分车

用半导体的整合性及合规性的要求提升,如ADAS系统会通过整合进IVI(车载信息娱乐系统)系统来显示信息,如果IVI系统没有设计安全域,就会在与ADAS整合时无法通过安全认证,车用芯片设计必须将安全域纳入考量。

自动驾驶系统的复杂性,让车用半导体不再是一家供应商的战斗。滕冉表示,自动驾驶对汽车半导体供应商的产品导入能力提出更高要求,需要汽车半导体供应商与汽车厂商在产品定义、开发、中试、装机等各个环节合作研发,加强产业链协同能力。

先进制程向

车用半导体渗透

在传统车用半导体制备中,由于汽车本身空间较大,对集成度的需求没有手机等消费电子紧迫。(下转第5版)