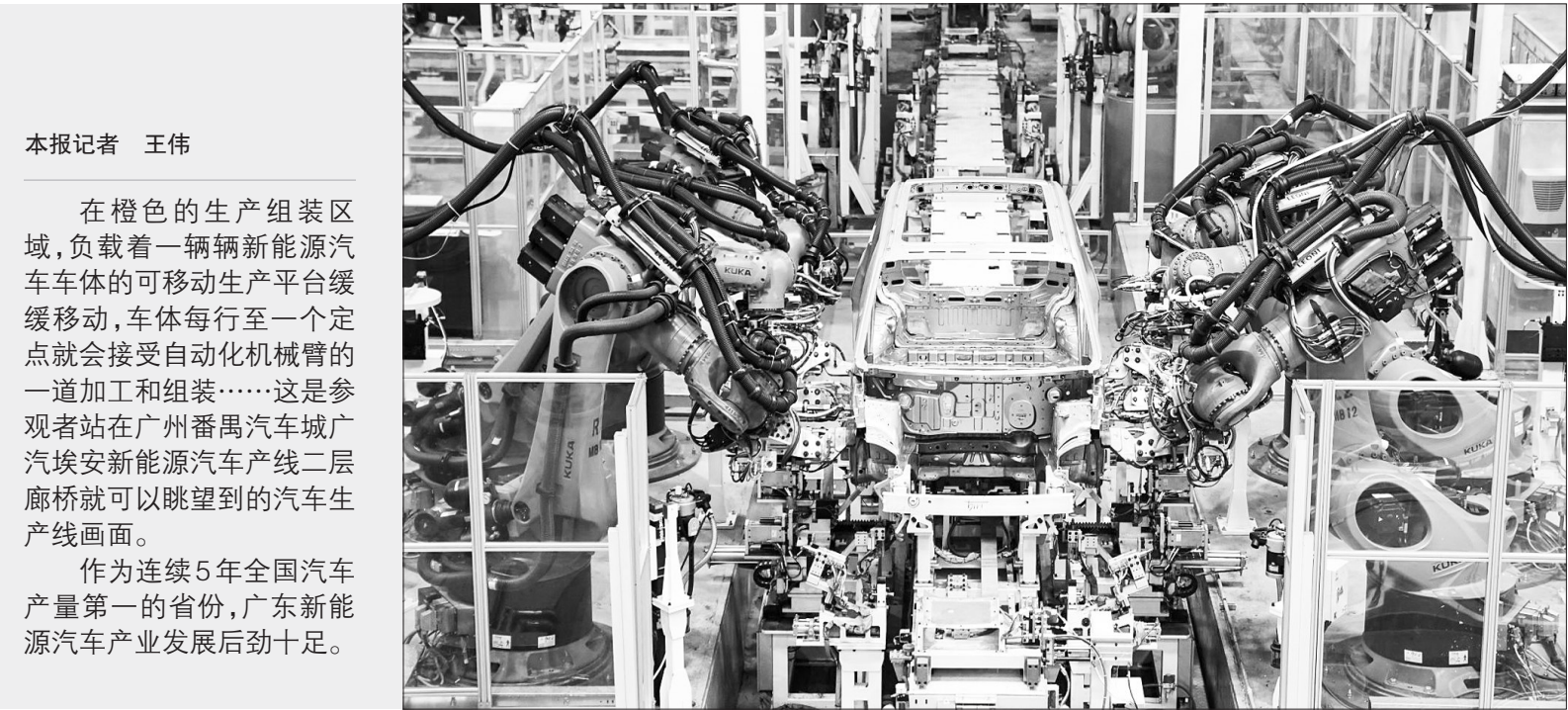


稳中求进开新局

广东：新能源汽车产销两旺 强芯造芯加速推进



本报记者 王伟

在橙色的生产组装区域,负载着一辆辆新能源汽车车体的可移动生产平台缓缓移动,车体每行至一个定点就会接受自动化机械臂的一道加工和组装……这是参观者站在广州番禺汽车城广汽埃安新能源汽车产线二层廊桥就可以眺望到的汽车生产线画面。

作为连续5年全国汽车产量第一的省份,广东新能源汽车产业发展后劲十足。

产销两旺 交上优异成绩单

2021年我国新能源汽车实现“产销两旺”。工信部数据显示,2021年,我国新能源汽车产量为354.5万辆。其中,广东省新能源汽车产量达到53.5万辆,同比增长155.6%,占全国同期产量的15.1%,新能源汽车产销量进入全国前列。

随着2022年广东省重点项目清单公布,广东将以新能源和智能化为发展方向布局汽车产业,持续打造产业发展优势。

伴随《广东省发展汽车战略性新兴产业集群行动计划(2021—2025年)》(以下简称《行动计划》)的出台和实施,广东持

续推动新能源汽车产业实现高质量发展。2021年,《行动计划》实施取得了阶段性进展,新能源汽车实现产销两旺。

在消费侧,广东省发展改革委发布《广东省2021年汽车以旧换新专项行动公告》,开展2021年汽车以旧换新专项行动,对省内报废旧车,购买新能源车的在使用环节补贴资金10000元/辆,省内转出旧车,购买新能源车的在使用环节补贴资金8000元/辆,“以旧换新专项行动”有效释放了消费潜力。

作为新能源汽车龙头企业聚集地,国内新能源汽车企业产销前十

名中广东企业占3家,分别是比亚迪、广汽埃安、小鹏汽车。

在疫情不稳定、芯片供应紧张等复杂背景下,作为龙头企业集聚地,“稳生产、保供应”成为广东新能源汽车产业工作重点。

“相关政府部门牵头建立高效的沟通机制,解决企业的‘急难愁盼’。”广汽埃安相关负责人接受《中国电子报》采访时表示,省工信厅全力帮助企业解决问题,稳定零部件供应,保障产业链供应链安全稳定。“特别是在芯片协调保供方面,省工信厅领导直接推动建立供需对接机制,组织汽车企业与相关芯片企业开展供需对接,将芯片

供应短缺对企业造成的损失降到最低;此外,政府还积极协调受疫情影响的零部件企业及时复工复产,保障了整车企业的正常生产经营。”

最终,2021年埃安安全终端交付累计销量达123660台,同比增长119%,实现翻倍增长,超额完成10万台年度目标。

据了解,广东省工信厅全力协调缓解广汽集团、东风日产等重点企业汽车芯片供应短缺问题,推进广汽丰田四线、小鹏汽车肇庆工厂等重大项目提前满产,帮助协调推动受疫情影响及其他原因影响的重点企业的省内外600多家产业链配套企业复工复产。

为抢占市场,满足更多消费者需求,2022年广东新能源汽车企业开启扩产模式。

抢占商机 龙头企业扩产进行时

基于2021年我国新能源汽车的高速增长态势,中国汽车工业协会预测,2022年我国新能源汽车产销量持续高歌猛进,预计产销量将超过500万辆。为抢占市场,满足更多消费者需求,2022年广东新能源汽车企业开启扩产模式。

比亚迪相关负责人在接受《中国电子报》记者采访时表示,去年比亚迪实现了业务高速增长,备受关注的乘用车业务板块的相关车型产能大幅提升。面对强劲的市场需求,进入2022年,包括比亚迪深圳工厂在内的四个生产基地开展了扩大生

产线的活动,同步招聘了大量员工。此外,一月份比亚迪与深圳市签订合作协议,比亚迪将再追加200亿元用于建设深汕比亚迪汽车工业园二期项目,用于建设新能源汽车及核心零部件的生产。

“今年1月,埃安累计销量达16031台,同比劲增118%,取得一季度开门红,AION Y上市连续两个月订单破万,产品供不应求。”广汽埃安相关负责人介绍说,广汽埃安原有产能利用率在巅峰时期一度超过160%。“目前,在缺芯和产品热销的情况下,AION系列车型正处于

订单供不应求的态势。”2022年埃安利用15天春节假期完成了二期产能的扩建,广汽埃安负责人表示,随着本月产能扩张项目正式下线,3月起产能同比将会有大幅度的增长,终端交付紧张的状况有望得到一定缓解。

小鹏汽车企业品牌公关总监徐静接受《中国电子报》记者采访时表示,小鹏汽车肇庆智造基地的正常生产经营,为小鹏汽车的交付量持续攀升创造了扎实的产能基础。2021年,小鹏汽车全年总交付量达到98155台,是2020年交付量的3.6倍。

徐静向记者透露,为让用户早日提车,春节期间小鹏汽车生产线完成了技术改造升级。改造后的小鹏汽车肇庆智造基地可满足3款车型共线生产,产线可根据销售订单量智能排产;智能生产线设置了超过300项质量评审,确保每一个零件都以高品质完工;升级后的智能工厂还实现了24小时不间断生产,高性能工业机器人全年无休,日夜兼程保障供应,升级后的产线平均90秒就可下线一台小鹏汽车,产线改造完成后,小鹏汽车实现了2月份交付量同比增长180%。

广东将加快构建集成电路产业发展“四梁八柱”,进一步打造中国集成电路第三极。

强芯造芯 提升产业链供应链韧性

芯片是我国新能源汽车产业最薄弱、最容易被卡“卡脖子”环节。2021年的全球汽车市场“缺芯潮”也印证了芯片对新能源汽车在内的汽车行业的重大影响。

广东省工信厅相关负责人介绍,芯片是亟待攻关的重点领域,也是广东大干快干的战略性新兴产业集群之一。事实上,2021年广东已经开

始大力实施“广东强芯”工程,构建集成电路产业发展“四梁八柱”,即在基金、平台、大学和园区等支撑性方面打造产业“四梁”,从制造、设计、封测、材料、装备、零部件、工具和应用等专业领域构建“八柱”。

经过一年建设,“广东强芯”工程已经取得阶段性成效。推动组建了规模均超百亿元的三大产业集

团,设立总规模达千亿级的六大产业基金,支持广州、深圳、珠海等打造集成电路产业发展集聚区,此外引进建设了先进制造生产线。

为持续提升产业链供应链韧性,广东省工信厅相关负责人在1月份召开的2022年广东省工业和信息化工作电视电话会议上表示,广东将继续全面实施“广东强芯”

工程,扩大芯片制造产能供给,实施汽车芯片应用牵引工程,推动形成关键领域芯片战略储备机制,搭建电子元器件和集成电路国际交易中心。同时,广东还将推进三大产业集团加快项目投资建设,大力引进新能源汽车核心零部件对外销售。此外,比亚迪持续在核心技术创新持续投入,比亚迪始终坚持关键零部件自主研发,已经培育了“技术鱼池”,目前能看到的比亚迪

技术,只是“技术鱼池”的一部分。秉承“市场需要什么,什么技术成熟了,就推出什么新技术”的理念,比亚迪每年都会从“技术鱼池”中发布1~2个技术。

记者从广东省工信厅获悉,为促进新能源汽车产业持续高质量发展,下一步,广东将继续从增强汽车产业链供应链韧性、全力推进汽车战略性新兴产业集群建设和提升制造业创新体系水平三个方面持续推动。

产业观察

“云平台”不仅要重建设 更要重服务

潘峰

笔者近日调研发现,合肥有一家叫助力科技的公司,专注于为企业 提供数字化改造,业务做得风生水起,所服务的企业已不止一家成为工信部的试点示范。这家公司成功的原因,笔者认为一个关键的要素是,将云平台企业与制造企业之间的黏合服务做到了最优。该公司借助于某大型云平台之上的工业软件,创造性地为制造企业量身定制数字化解决方案(并获得专利),在帮助制造企业和云平台企业都取得客观经济效益的同时,也创造了自身的价值,并成为云平台企业和制造企业不可或缺的第三方企业。

平台是工业互联网落地的关键。今天只要提及工业互联网,大家就纷纷着眼于各类工业互联网平台,有技术型、行业型、区域型,更有“双跨型”等,不一而足。但当前有一个现象应该引起业内足够的重视,即云平台重建设而轻服务,企业想当然地以为,云平台建好了,用户自己就上云来了,守株待兔。其后果就是,只有云平台的形象工程,没有实际的经济效益。目前共享型的工业互联网平台真正能赚钱的不多,经济效益堪忧,可持续性黯淡。

怎样改变这样的窘境?高度重视平台服务是关键。我们不妨把工业互联网的大平台比作是航空母舰,要让航空母舰发挥好作战能力,其上的舰载机就非常关键。而助力公司如同这些舰载机一样,是去帮助用户具体做数字化改造的服务公司。总体来说,一个缺乏舰载机的航空母舰,实际上还不能称为航空母舰,只能称之为一艘大船。同样,一个缺乏密接数字化具体服务的云平台,也不是完整意义的工业互联网平台,只是一个软件仓库而已。

那么,“平台+服务”,这条路该怎么走?有两条路径。其一,平台企业兼做企业服务,从平台建设到企业具体服务,一竿子插到底,做集成化服务。比如,工信部的试点示范企业合肥容知日新公司就是这么做的,它们建设了容知云,帮助企业的大型设备装传感器,帮助传输数据、分析数据,最终提供决策,实行的是一条龙服务。它们的企业云服

务做得很完整,用户很信赖,取得了很好的经济效益,公司去年已成功上市。

其二,平台的资源供给与借助平台开展实际数字化服务解耦,分开来做。这就要求平台公司注重体系化和生态化建设,找到一批像助力公司一样的做平台延伸化服务的公司。正是这些延伸化服务公司决定了平台实际价值的最终形成。助力公司做了一个比喻,云平台就是提供“建材”的,而自己就是运用这些“建材”的“装潢队”,具体靠自己的“手艺”和“贴心服务”吃饭,比喻得很形象。

虽说“平台+服务”有两条路径可走。但是,像容知日新公司这样做集成化服务的路径更多地适用于技术级平台。受公司人员的限制,其规模扩张速度有限,更多的走的是一条“专精特新”的路子。而要实现大型云平台的广渗透性、高价值性,还要在专业平台服务公司的融合上做文章。

那么,这篇文章该怎么做?将云平台的供给侧、需求侧,以及云平台的中间服务侧看作为命运共同体,营造平台生态,改善平台生态,此路是也。

安徽近期创办的“皖企登云你我他”沙龙活动就是为了打造这样一个生态,所做的一次具体实践尝试,取得了很好的效果。“皖企登云你我他”中的“你我他”,分别代表云平台的供给侧企业、云平台的需求侧企业和云平台的中间服务侧企业。“你我他”放在一起,寓意只有这三方角色充分融合,才能更好地促成一个完整的数字化应用。沙龙目前已举办3期,网络关注度达到了62万人次,说明企业对数字化是十分渴求的,只是相当一部分企业困在了不知上哪朵云平台、不知道怎么上云、更不知道云资源怎样与具体业务结合以实现真正价值。这其中,中间侧企业非常关键。

安徽在鼓励中小企业纷纷上云的“皖企登云”工程中,特意策划了“伴云计划”,就是要集聚一批中间侧服务公司,去“陪伴”具体的制造业企业登云、用云,创造出更好的数字化价值。可以说,中间服务侧企业大有可为。

(作者系安徽省经济和信息化厅总经济师)

针对中国目标！美国国安局最强大互联网攻击工具曝光！

(上接第1版)最新报告对量子攻击系统的应用场景和攻击实施过程进行技术分析,结合真实案例,全面印证了美国国家安全局针对全球互联网用户实施大规模无差别网络攻击的详细情况,并总结出美国国家安全局实施网络攻击的一些特点。

根据上文中技术人员介绍,首先,美国的网络攻击属于无差别攻击,目标是全球范围,甚至包括美国盟友。美国针对各类电子邮箱、社交网络、搜索引擎、视频网站等几乎所有互联网用户发起无差别的网络攻击,美国的网络战略打击是全球性的、无节制的,在美国网络攻击的“镰刀”之下,没有哪一国能独善其身。

德国《明镜》周刊曾报道,美国国家安全局曾窃听欧盟在美国和布鲁塞尔的办公设施,渗透其电脑网络,并发动网络袭击。丹麦媒体也曾爆料,美国国家安全局利用同丹麦情报部门的合作关系,监听包括德国总理默克尔在内的欧盟盟国领导人和高级官员。报道称,美国国家安全局利用盟友监听盟友,监听范围非常广泛,不仅截获手机短信和电话内容,还能获取互联网上的搜索内容、聊天信息等。

其次,美国的网络战战略,或不仅限于网络窃密。通过公开的资料已知,美国已经完成了其网络战战略目标第一步——网络窃密,像

斯诺登曝光的“棱镜”计划都属于这一范畴,但不排除美国的下一步目标野心将更大。一旦通过在对手的电脑网络中安插硬件或软件后门,实现关键目标远程操控,包括军事系统、国家公共安全领域的服务器、民航公路铁路交通系统的主机、银行金融系统的服务器等,其对手将毫无谈判的余地。

再次,当前美国国家安全局网络武器攻击已完全实现了工程化、自动化和人工智能化。网络战时代到来,网络武器的自动化优势成为超越信息优势的“进阶优势”,而美国国家安全局组织的量子系统可能仅是冰山一角,美国或掌握着更多更高度工程化的网络攻击平台,其自动化的“思考”速度和质量,极大提高了美国自主作战系统实现制胜目标的优势,也为全球网络安全带来无穷隐忧。

最后,为应对网络战,美国政府充分利用一切先进技术和网络资源。美国有着全球最先进的互联网技术,这是尽人皆知的,但为了掌握网络战主导权,美国将诸如量子攻击系统等大量顶级技术手段、高端人才、情报力量纳入作战序列,由此可见美国对发展网络作战力量的重视程度,并不计成本地投入资源、增加筹码。

(来源:《环球时报》,作者:袁宏)