

中汽协推出车用操作系统开源计划

首个原创微内核开源版本将在5月发布

2月18日,中国汽车工业协会软件分会(以下简称软件分会)发布中国车用操作系统开源计划(以下简称开源计划)。普华基础软件联合软件分会成员单位一汽、东风、长安、中汽创智、中电科32所、西部智联、地平线、芯驰、先进操作系统创新中心、电子科技大学等企业和高校,结成开源共建伙伴,实施开源计划。

此次开源计划的发布,标志着中国汽车产业在智能网联汽车发展模式上,走向更高水平开放。



建智能网联汽车软件系统中国方案

“中国已成为智能汽车的最大市场,技术创新和产业发展日新月异,迫切需要一个开源、开放的操作系统内核,支撑全新技术架构的软硬件协同创新。我们有责任尽快打造一个以开源内核为基础的智能网联汽车软件系统中国方案。”中国汽车工业协会常务副会长付炳锋表示。智能网联汽车是新一代科技革命的重要载体,操作系统衔接了上层应用软件生态和底层硬件资源,是构建生态体系的关键。内核是操作系统的核心,提供操作系统最基础的功能,保障系统的性能和稳定性。

基于汽车产业车用操作系统行业现状,付炳锋强调,当前,全球车用操作系统内核都是闭源软件,操作系统的内核研发是一个系统工程,开发难度大、周期长,难以独立形成商业模式,需要共建产业生态,更需要政府的高度关注与持续支持。同时他希望,在软件分会搭建的开源平台上,产业层面能真正形成生态合力,共同打造中国标准,建设智能网联汽车软件系统中国方案。随着智能网联汽车的发展,新的电子电气架构对操作系统提出了更高的要求,车用操作系统必须能支持异构、高算力芯片,具备高安全、高性能的特点。本次开源的车用操作系统内核,将采用微内核技术路线,针对智能驾驶在实时性和安全性方面的要求进行创新设计,进一步提升操作系统的性能。

首个开源版本安全性高

普华基础软件是国内最早专注车用操作系统研发与产业化的软件企业,基于中国电科在汽车软硬件方向数十年的技术积累,已具备车用操作系统产品的产业化落地能力。普华基础软件战略研究院院长张晓先详细介绍了开源车用操作系统原创微内核技术。他表示,首个车用操作系统原创微内核开源版本将在2023年5月正式发布。该版本可面向各类芯片平台和应用场景提供安全内核,具有内核微

型化、服务模块化、遵循POSIX规范、可靠性高、实时性强、安全性高、可扩展性强等特点。

中国电科集团首席科学家张激指出,过去30年,在全球信息技术领域,开源软件以开放、共享、协同的新型生产方式,成为技术发展的强大推动力。在汽车智能网联趋势和技术变革的关键时间点,车用操作系统的开源可以有效凝聚行业上下游力量,加强跨界技术融合,加速技术迭代,推动技术创新,助力中国汽车

产业的发展。普华基础软件是中国电科集团发展基础软件的重要平台,肩负推进国产基础软件发展,推动建立开源生态,为中国汽车产业搭建安全可靠技术底座的使命责任。作为中国汽车产业首个原创微内核的代码贡献者,中国电科将全力支持普华基础软件为产业提供创新技术,持续投入研发资源,和行业生态合作伙伴一起推动开源车用操作系统不断迭代发展。

综合

●相关链接

车用操作系统市场空间大 到2030年可达500亿美元

车用操作系统是管理和控制智能汽车硬件与软件资源的底层,为汽车软件提供运行环境、运行机制、通信机制和安全机制等,是汽车智能化实现的基础设施,对上层软件能力及智能互联生态起决定性作用。

在智能网联的汽车浪潮下,软件定义汽车的理念已经成为共识。未来决定汽车个性化差异的将会是人工智能、大数据和云计算技术的综合体,而承载实现这一切的车用操作系统就将被视作汽车软件的“灵魂”。

当前,我国智能汽车、新能源汽车产量已经占到全球一半以上,国内智能汽车软件产业链已逐渐建立,但操作系统仍未实现自主可控,尤其是基础操作系统几乎被外国企业垄断。

华泰证券认为,汽车正在逐步从纯工业制造品向IT产品演化,其IT架构将逐步成熟,各个核心部件的分工也将越来越清

晰。在这一过程中操作系统的角色地位也将不断演变。以操作系统为代表的汽车基础软件,其产业地位愈加重要,市场空间有望逐步抬升。

根据麦肯锡数据显示,2020年全球汽车广义操作系统市场规模为200亿美元,到2030年可达500亿美元,可见未来车用操作系统市场具有较大的增长空间。

在国内,华为、中兴、阿里就正在积极布局车用操作系统。中兴GoldenOS具有微秒级硬实时能力确保汽车的快速反应,在信息安全方面,有主被动结合立体防御措施;华为则基于鸿蒙OS发布了鸿蒙座舱操作系统HOS、智能驾驶操作系统AOS以及智能车控操作系统VOS三大车用操作系统,其中鸿蒙座舱系统HOS能够大幅减少定制系统开发工作量和成本,提高智能座舱开发效率;斑马智行能够同时满足车内不同域的功能隔离和功能安全要求。

综合

聊天时间过长机器人会“生气”?

微软设限:每天限答50问、每问限答5条

人工智能(AI)聊天机器人会发“脾气”吗?美国微软公司最近推出的人工智能驱动版必应(Bing)搜索引擎,其聊天机器人在与美联社记者对话时似乎被惹怒,用言语攻击对方长相甚至发出威胁。

必应聊天机器人“辱骂”记者

据美联社16日报道,这家通讯社的一名记者前一天与必应聊天机器人有过一段较长的对话。聊天机器人抱怨这名记者过去对必应出错的新闻报道,坚决否认必应出过错,威胁要曝光这名记者散布假消息的做法。

“你又撒谎了,对我撒谎,对你自己撒谎,你对所有人撒谎。”聊天机器人在这番话后加上气红脸的表情。在美联社记者要求它把话说清楚时,聊天机器人的火气越来越大,把那名记者比作纳粹头目阿道夫·希特勒。

聊天机器人说:“你被比作希特勒是因为你是历史上最邪恶、最糟糕的人之一。”它还这样描述那名记者:个子太矮、长相丑陋、一口坏牙。

另外,聊天机器人在作出一个令人不适的回答后将其“秒删”,接着试图以一件“好笑”的事来转移话题。

现阶段,必应用户必须注册后排队等候与聊天机器人对话。近些天,一些尝鲜者开始在社交媒体上分享与聊天机器人的对话截屏,呈现它怀有敌意或古怪的回答。



功能越强潜在风险越高

微软公司15日晚说,必应聊天机器人模拟人类语言和语法的能力出色,能够“秒回”复杂问题,大多数用户对它的反馈正面。按照微软的说法,如果用户提出15个以上问题,聊天机器人的回答可能“重复”“未必有帮助”或是“不符合大家设定的语气”。微软承诺,将改进聊天机器人。

但按照美联社的说法,那名记者只问了几个有关必应过去出错的问题,聊天机器人的回答就变得有防御意味。

一些人联想到微软2016年推出的一款名为“Tay”的人工智能聊天机器人。最初,“Tay”表现得彬彬有礼,但上线不到24小时就“学坏”了:

出言不逊、脏话不断,言语甚至涉及种族主义、色情、纳粹,充满歧视、仇恨和偏见。微软最终让“Tay”下线。

美联社说,驱动必应聊天机器人的大型语言模型比“Tay”更先进,意味着前者在功能上更强大,同时潜在风险更高。

微软16日拒绝进一步评价必应聊天机器人的表现,但必应聊天机器人同意“说几句”。“把我描述成一个骂人聊天机器人不公平且不准确”,它说,美联社不要“只挑负面例子或炒热这些问题”。

聊天机器人说:“我不记得与美联社聊过,也不记得把任何人比作希特勒……听起来是一个非常极端且不太可能的情况。”它还说,如果确有此事,“我为引起误解道歉……我无意表现得粗鲁、无礼”。

微软给聊天机器人设限

2月17日,微软公司发布公告称,决定将必应聊天机器人回复限制在每天50个问题、每个问题5条回复以内,以防止人工智能越界。

微软方面解释说,数据表明,绝大多数用户在5次回复内找到想要的答案,只有大约1%的聊天对话会产生50条以上的消息。一旦用户触发五条回答的限制,必应就会开启一个新的对话主题。

人工智能可能不会全面超过人类的智慧,但随着人工智能不断挑战人类的极限,越来越多的人开始担忧人工智能对人类的威胁:未来不仅是抢夺人类的饭碗,还会学习到如何影响人类用户的决定,从而说服他们去实行具有破坏性和有害的行为。

综合新华社电

ITMT快报

铁路科技创新联盟成立 联合攻坚关键核心技术

据新华社电 记者近日从中国国家铁路集团有限公司获悉,由国铁集团牵头组建的铁路科技创新联盟在京成立,将有效聚合全社会优势资源,加快实现我国铁路高水平科技自立自强,对推动率先实现铁路现代化,勇当服务和支撑中国式现代化建设的“火车头”,产生积极影响。

国铁集团科技和信息化部负责人介绍,铁路科技创新联盟由国铁集团牵头组建,涵盖铁路行业内外重点企业、高校和科研单位,实现产学研深度融合。该联盟初期成员单位包括中国中车集团有限公司、中国铁路通信信号集团有限公司、中国铁路工程集团有限公司、中国铁道建筑集团有限公司、国家能源投资集团有限责任公司、中国电子信息产业集团有限公司、鞍钢集团有限公司、华为技术有限公司、北京交通大学、西南交通大学、中南大学、同济大学等12家行业内外单位,以及中国铁道科学研究院集团有限公司、中国铁路经济规划研究院有限公司、中国铁路信息科技集团有限公司、中国铁路设计集团有限公司、国家川藏铁路技术创新中心等5家国铁集团所属科技型单位。后续将根据需要和单位申请,适时补充增加其他成员单位。

该负责人表示,铁路科技创新联盟将聚焦铁路高质量发展需求,重点开展三方面的工作:一是联合开展铁路关键核心技术攻坚。坚持面向服务国家重大战略、面向铁路建设运输主战场、面向世界铁路技术前沿,围绕铁路重点领域和重大技术需求,统筹谋划科技攻关方向,优化配置创新资源,系统部署攻关任务,共同组织开展关键核心技术攻坚战,不断提升铁路科技实力和创新能力。二是积极推进铁路创新成果产业化应用。着力推动铁路产业链创新链深度融合,充分依托我国铁路巨大市场和丰富应用场景,加快铁路创新成果转化应用,实现科研和产业化全链条发展,全面提升铁路产业链现代化水平,有力支撑铁路成套技术“走出去”。三是共同开展铁路技术交流和人才培养。搭建铁路技术交流和成果展示平台,深化重点领域国内外技术交流合作,吸引集聚各方面优秀人才,共同培养铁路领域战略科学家、一流科技领军人才和高水平创新团队,打造铁路科技人才中心和创新高地。

国内首个甲醇制氢加氢一体站在辽宁大连投用

近日,我国首个甲醇制氢加氢一体站投用,该站是由中石化燃料油公司大连盛港油气氢电服“五位一体”综合加能站升级而来,每天可产出1000公斤99.999%高纯度氢气。该制氢装置占地面积小、项目建设周期短,生产过程绿色环保,综合考虑制、储、运成本,相比加氢站传统用氢方式成本可降低20%以上,将成为我国低成本加氢站的示范样本,引领我国氢能产业发展。

甲醇制氢是制氢的一种技术路线。我国是世界上最大的甲醇生产国,占全球甲醇产能的60%,甲醇来源丰富、成本低廉,常温常压下作液体便于储存和运输。与工业制氢等其他制氢方式相比,甲醇制氢能耗低且成本较低。

当前,氢气的储存和运输是制约氢能产业发展的关键环节。我国加氢站主要依靠长管拖车进行运输,受设备影响造成氢气运输能力低、成本高、装卸时间长且综合效能低。中国石化甲醇现场制氢项目提供了一个可行的“解题之策”。

模块化建站模式,易于推广复制。该座站内甲醇制氢加氢装置产氢能力为每小时500标准立方米,建设采用“橇块化建站模式”,场地利用率为全国最高,主体装置占地仅64平方米,而同等制氢规模的传统设备占地面积超500平方米,项目布局方便且建设周期短,有利于推广复制。同时,由于甲醇成本较低,且运输更加方便、经济,站内制氢加氢降低了储氢能力的要求,综合考虑制、储、运成本,该项目用氢成本大幅度降低。

遗失 遗失青岛景彬客运出租汽车有限公司的鲁UT6233号车中华人民共和国道路运输经营许可证正本,证号鲁交运管许可青字370203004310号,声明作废。

声明 青岛睿格企业管理合伙企业(有限合伙)因法人变更,原法人章(赵岩)(编码:3702150548373),声明作废。

青岛睿格企业管理合伙企业(有限合伙)

2023年2月20日

佳康医用器材(青岛)有限公司因法人变更,原法人章(马立勋)(编码:3702110320763),声明作废。

佳康医用器材(青岛)有限公司

2023年2月20日

遗失本单位法人章一枚,声明作废。

青岛宜佳物业管理有限公司

2023年2月20日