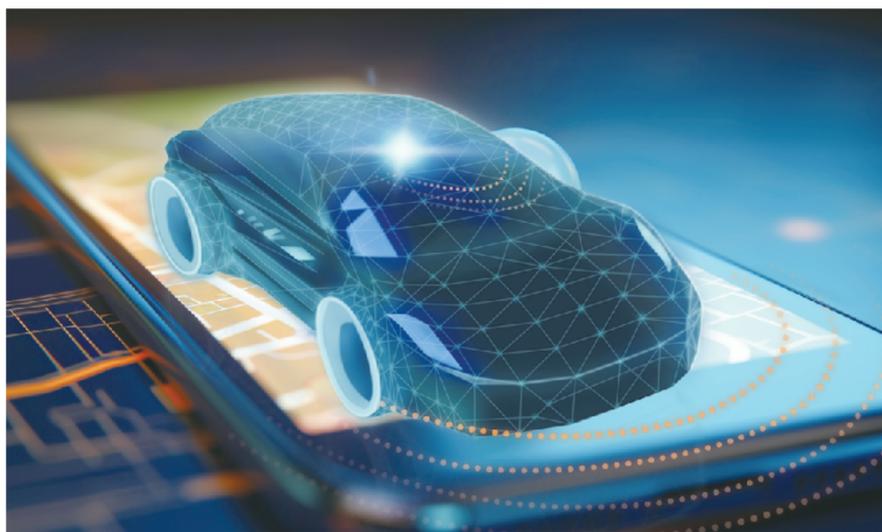


我国开放智能网联汽车测试道路超1.5万公里



当前,随着智能网联汽车技术水平的不断提升和相关产业的全面融合,智能网联汽车产业正在进入新的发展阶段。

工业和信息化部装备工业一司副司长郭守刚近日表示,今年上半年,具备组合驾驶辅助功能的乘用车新车销量占比达到42.4%,较去年同期增加10个百分点。全国已开放智能网联汽车测试道路超过15000公里,道路测试总里程7000多万公里。下一步将加快启动智能网联汽车准入和上路通行试点,支持L3级及更高级别的自动驾驶功能商业化应用。

加快启动智能网联汽车准入

郭守刚表示,智能网联汽车融合了物联网、云计算、大数据、人工智能等多种创新技术,是全球新兴产业发展新的竞争焦点。近年来,我国智能网联汽车在产业规模、关键技术、示范应用等方面取得积极成效。

其中,在关键技术方面,新一代电子电气架构等实现装车应用,多款具备增强组合驾驶辅助功能的新车型陆续发布。在示范应用方面,自动驾驶出租车、无人巴士、自主代客泊车、干线物流以及无人配送等多场景示范应用在有序开展。在网联发展方面,全国17个测试示范区、16个“双智”试点城市、7个国家车联网示范区完成了7000多公里道路智能化升级改造。

“整体来看,我国新能源汽车已经从小范围测试验证转入技术快速发展、生态加速构建的新阶段。”郭守刚说。

下一步工业和信息化部将会同相关部门深入推进“十四五”规划实施,完善法律法规制度建设、加强标准体系建设、支持技术创新突破、进一步完善网联基础设施、深化测试示范应用等,推进智能网联汽车高质量发展。

其中,在加强标准体系建设上,将深入推进智能网联汽车标准体系建设,加大在功能安全、网络安全、操作系统等重点领域的标准研制力度,加快新能源汽车与信息通信、智能交通、智慧城市等融合发展。在支持技术创新突破上,将支持龙头企业牵头、大中小微企业协同创新,补齐车用芯片、工具软件、新型电子电气架构等底层技术短板。在深化测试示范应用上,将加快启动智能网联汽车准入和上路通行试点,组织开展城市级“车路云一体化”示范应用,支持L3级及更高级别的自动驾驶功能商业化应用。

产业利好不断 商业化落地加速

在智能驾驶商业化运营落地上,我国持续加大支持力度,利好不断。今年6月,工信部强调要启动智能网联汽车准入和上路通行试点,组织开展城市级“车路云一体化”示范应用,支持有条件的自动驾驶。

政策方面,今年7月,工信部、国家标准化委员会印发《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)(2023版)》(以下简称《指南》)的通知。这是《国家车联网产业标准体系建设指南》的第二部分,是对《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)(2018版)》的继承、延伸与完善。该《指南》强调,分阶段建立适应我国国情并与国际接轨的智能网联汽车标准体系。这被业内誉为智能网联汽车的“新国标”。

目前从商业化落地情况看,以一线城市为例,多地在积极响应工信部号召。今年7月7日,北京开放智能驾驶车内无人商业化试点;7月8日多家企业获上海浦东新区首批发放的无驾驶人智能网联汽车道路测试牌照。目前,北京、上海、深圳是国内自动驾驶行业加速商业化落地的标杆城市。

2023世界智能网联汽车大会定于9月20日-24日在北京举办。本届大会以推动智能网联汽车商业化应用为主线,将发布《推进全球智能网联汽车商业化应用(北京)共识》《全球智能网联汽车商业化应用白皮书》《车载智能计算基础平台参考架构2.0》等成果。

深圳自动驾驶汽车将开上高速公路

《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》实施满一年之际,深圳迈开步子推进自动驾驶测试,自动驾驶汽车将开上高速。据深圳市交通运输局近日透露,深圳智能网联汽车测试示范路段不断扩容,近期将开放南坪快速、水官高速、广深沿江高速等高速公路89公里。

北京社科院副研究员王鹏表示,自动驾驶是未来的发展方向,国内外很多城市都在探索。深圳自动驾驶汽车开上高速,背后是深圳构造的包括整车制造、核心算法、操作系统在内的行业生态,为自动驾驶产业发展提供了良好的基础设施和创新环境。

深圳在自动驾驶的探索上走在全国前列。早在2018年,深圳就启动自动驾驶管理政策研究,当年10月底公布《深圳市智能网联汽车道路测试开放道路技术要求(试行)》,并公布了首批智能驾驶的开放路测道路,覆盖全市9个行政区,总长约124公里。2021年底,新一版的《深圳市智能网联汽车道路测试与示范应用管理实施细则》正式公开征求意见,并于2022年10月份颁布。

2022年8月份,《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》正式施行。数据显示,截至今年8

月末,深圳市累计向15家企业、325辆智能网联汽车发放道路测试及示范应用通知书。深圳市累计开放智能网联汽车测试示范道路771公里,同比增长20%。其中,深圳坪山区全域开放440公里智能网联汽车测试示范道路,并率先推出了全无人商业化试点,累计单次超26000单,运行里程超50万公里。

智能网联汽车产业是深圳市“20+8”产业集群之一。在政策支持下,智能网联汽车产业快速发展。2022年,深圳智能网联汽车产业增加值达到511.46亿元,同比增长46.1%,增长率在20大战略性新兴产业中位列第一。

“在深圳市自动驾驶技术的发展过程中,政府给予了大力支持,积极推动相关政策和法规的制定和实施。这不仅有利于自动驾驶技术的快速发展和应用,也有助于培育新的产业和经济增长点,提升深圳在全球自动驾驶领域的竞争力。”中国电子商务专家服务中心副主任郭涛表示。

在深圳探索自动驾驶的过程中,一众企业的身影贯穿其中。

早在2018年5月14日,深圳为腾讯颁发智能网联汽车道路测试牌照,测试车辆可在划定的道路范围进行测试。2022年,百度Apollo自动驾驶出行服务平台“萝卜快跑”正式落地深圳,提供自动驾驶示范应用出行服务。

除了腾讯、百度这样的巨头外,一批初创公司也踊跃参与其中,成为深圳自动驾驶生态中的有生力量。2021年4月份,元戎启行获得深圳市智能网联汽车道路测试联席工作小组颁发的《智能网联汽车应用示范通知书》,成为第一家能在深圳开展自动驾驶示范的企业,L4级自动驾驶前装方案车队落地深圳。

今年5月29日,小马智行获得深圳首个市级“智能网联汽车无人测试”许可,并正式在深圳市前海开启“主驾位无安全员”的自动驾驶无人化测试。

另外,比亚迪、华为、速腾聚创、安途智驾等深圳企业加速向汽车智能化、电动化、网联化发力,也成为自动驾驶领域不可忽视的玩家。

“在自动驾驶产业上,深圳相关上下游产业链企业集中在非常多的细分领域和细分赛道,形成合力,加上政府和金融机构的支持,让自动驾驶距离产业化落地更近一步。”王鹏表示。

综合《经济参考报》《证券日报》

ITMT 快报

高德地图公布“奇境”引擎 提供身临其境导航服务

近日,高德正式发布高德地图v13版,并公布了驱动该版本的新一代导航引擎“奇境”。“奇境”引擎融合了北斗定位、神经渲染、数字孪生等系列前沿技术,而基于该引擎的高德地图v13则包含“奇境MAX”、世界地图、盲区会车预警、北斗车道级导航2.0、惯导增强空间定位、顺路搜等功能创新,为用户提供更精准细致,身临其境的“时空地图”体验。用户更新APP至最新版本后,即可体验。

奇境MAX是高德地图研发的全新目的地决策服务,基于深度神经网络和物理引擎的神经渲染技术,通过在地图上建立生动逼真、美轮美奂的立体场景模型,帮助用户从多时段、多方位地鸟瞰场景,从而感受跨时空、沉浸式的“现场感”。目前,奇境MAX已广泛应用于国内,以及部分海外的知名景点和地标建筑。用户只需在APP上用双指缩放地图,或者搜索热门景区名称,就可以看到通往各个奇境的“任意门”入口。

奇境MAX通过营造“穿越时空,身临奇境”的场景体验,辅助用户行前决策。决策后即出行,高德地图v13的其他产品功能从各自维度,阐释了“时空地图”的意义。例如基于北斗系统这一“国之重器”、自主知识产权的时空基础设施,高德可为用户提供更精细化的车道级交通事件预警和盲区会车预警服务。

高德北斗车道级导航2.0,可精准识别当前车道前方,是否有路障、车辆急刹车等情况,并在合理的时间提前量区间内,通过导航画面和语音播报告知用户,尽可能减少高速和城市快速路段的驾车安全隐患。

综合

高通苹果达成协议 芯片供应续约三年

美国东部时间9月11日,高通公司宣布已与苹果达成芯片供应协议,将为其2024年、2025年和2026年推出的智能手机提供骁龙5G调制解调器和射频系统。

在公告中,高通进一步指出,新协议的条款和条件与之前的协议类似。而双方签订的专利许可协议也保持不变,该协议自2019年4月生效,期限为6年,并且双方可选择延长两年。

对高通而言,拿下苹果未来三年的订单无疑是一个重大利好。根据高通日前发布的2023财年第三财季财报,高通的营收同比下降23%至84.42亿美元,净利润也同比下降37%至21.05亿美元。

导致业绩下滑的核心原因就是智能手机业务的持续收缩。2023年二季度,高通来自智能手机业务的收入同比下降25%至52.55亿美元。高通CFO在业绩电话会中预计,2023年全球手机市场的销量将继续下滑“高个位数”,为此,高通也不得不采取包括裁员在内的降本举措。

而在智能手机市场,苹果的地位毋庸置疑。早在2017年-2019年期间,苹果曾因反对高通收取专利许可费和其对簿公堂,但经过漫长的诉讼大战之后,2019年4月,高通和苹果宣布和解,苹果同意向高通支付专利费,并签署了上文提到的6年期专利许可协议。同时,苹果也和高通签署了一份多年的芯片组供应协议。

作为和解的代价,苹果也向高通支付了一笔高达47亿美元的一次性款项。在与高通交恶时,苹果也尝试寻找可行的替代品,比如使用英特尔的5G调制解调器,但产品效果并不理想。随着苹果和高通的和解,英特尔也宣布退出5G调制解调器业务,随后苹果开始进行自研,但目前来看,苹果依然无法摆脱对高通的依赖。

供稿:《21世纪经济报道》

显示产业走过“寒冬”,能否加速回暖?



近日,在“2023世界显示产业大会新型显示创新成果展”现场,观众在查看全息舱产品。

“过去的一年时间里,全球显示产业经历有史以来持续最长、浮动最大的行业寒冬。”京东方科技集团股份有限公司董事长陈炎顺表示。

陈炎顺给出的一组数据显示,2022年,全球显示产业链零售规模约2025亿美元,同比下降20%,其中显示器件行业受到的冲击最大,全年营收规模同比下降约400亿美元,降幅超过了25%。

压力的另一面,也不乏众多发展机遇。例如,底层的创新成果驱动着智能、交互、通信、能源等关键要素发展,要素间的融合也推动了诸多新场景产生。

如陈炎顺所言,“显示无处不在”已经成为不可撼动的产业发展共识。目前我国显示产业处于怎样的发展阶段?未来将呈现何种趋势?具体来看,哪些应用领域将迎来高速增长?

在2023世界显示产业大会上,电子信息产业发展研究院显示领域首席研究员耿怡表示,其对车载显示领域前景非常看好,未来车载显示的应用会越来越广,定制化的车载显示屏也将成为未来发展的新趋势。

回暖复苏

2022年,由于提前消费导致需求下降、全球政治经济格局波动等原因,全球显示面板产业经受了一场“行业大考”;在经历最长涨价周期后重新步入下行周期,2022年,显示行业首次出现面板出货量出货面积双降的局面。

“但从现在的数据来看,行业正在回暖。”在耿怡看来,我国显示产业正处在高速发展的阶

段,是全球显示产业发展的一个重要引擎。无论是产能规模、技术创新还是应用市场,都处在相对领先的位置。

“2023年将会是一个还不错的年份。”耿怡分析指出,显示行业本身具有周期性,起伏在所难免,但总体处于长期向好的状态。

拉长时间线来看,未来我国显示产业将呈现怎样的变化趋势?

“未来2-3年,面板企业会努力提升自身高附加值产品的比例,这方面的经营可能会有所好转,而不会再像以前进入到漫长的周期打‘价格战’。”耿怡认为,企业将逐渐进入到一个提升质量阶段。

其中,绿色转型正是备受关注的趋势之一。据相关统计,除电力外,显示面板生产还需要用到电子特气,而电子特气多为含氟气体,也是温室气体效应气体,折合二氧化碳后约占显示面板生

产温室气体排放的20%~30%。也因此,绿色转型成为显示产业普遍面临的难题。

对此,耿怡介绍称,近年来我国面板企业非常关注这一点,并逐步降低排放指标,已经与国际水平持平。

前景可观

随着后续应用需求趋稳、应用场景不断扩展,显示产业市场潜力无疑将进一步被激发。具体来看,哪些应用领域前景可观?

耿怡分析指出,显示产业传统应用包括电视、手机、电脑显示器等,新兴应用则主要涉及车载、医疗、教育等六大领域。

“从今年的市场反馈来看,我非常看好车载显示领域。”耿怡表示,尤其在新能源汽车上,我们会看到显示屏越来越大,应用领域也越来越多,“未来甚至可能会从两块屏发展到十几块屏,这对推动显示产业发展也是非常有帮助的”。

“值得关注的是,目前显示产业企业与车企之间已经建立了非常紧密的联系,定制化的车载显示屏也将成为未来发展的一个趋势。”耿怡告诉记者。

此外,对于当下热门的无偏光片显示技术,耿怡同样十分认可其发展前景。

“大家对于屏幕的创新追求始终是无穷无尽的。回想TFT-LCD(薄膜晶体管液晶显示器)这些年经历了无数创新,才有了现在非常完美的液晶屏,这是在各种微小创新中取得的结果。”耿怡表示,回头来看OLED(有机电致发光显示)也是一样,在发展过程中也经历了很多新技术的迭代,让这个屏幕变得更加符合消费者的需求。

供稿:《每日经济新闻》

最大射电望远镜 有了“静音动力”

据国际射电天文学研究中心(ICRAR)官网近日报道,澳大利亚科廷大学ICRAR团队设计并制造了第一套“无线电静默”版的“SMART盒子”,其能以无干扰的方式为世界上最大的射电望远镜提供动力。

平方公里阵列射电望远镜项目也被称为“世界巨眼”,项目建成后可将解释一系列重大问题,如行星形成、引力波拉伸宇宙的机制等,其由位于澳大利亚西部的低频阵列和位于南非的中频阵列两部分组成。功率和信号分配SMART盒子(小型模块化聚合RfOfF中继)正是低频阵列的重要组成部分。

这是因为SMART盒子要为低频阵列望远镜的131072个天线提供电力,并收集从天空接收到的信号,然后到场外进行处理。SMART盒子是唯一必须放置在天线中的电气设备,这给敏感的设备带来了挑战。

研究人员称,低频阵列望远镜将接收在宇宙中传播了数十亿年的非常微弱的信号。为了成功探测到它们,低频阵列望远镜需要在一个原始的“无线电静默”区建造,以远离现代技术产生的干扰。

据《科技日报》