

集成电路产业盛会入川 大咖共话人工智能

青城山中国 IC 生态高峰论坛 7 月 14 日在成都召开

光伏“6.30”“一刀切” 产业政策模式遭诟病

王轶辰

对于大多数人来说,6月30日只是一个普通的日子,但是对于不少光伏企业而言,“630”就是一条“生死线”,而冀北地区的数十个光伏项目正在“生死线”上苦苦挣扎。近日,虽然具备完整并网手续和条件,但位于冀北张家口区域总装机高达上百万千瓦的30余个光伏项目仍然未能在“630”前顺利并网,其中就包括数个为冬奥会服务的奥运光伏廊道项目。

“630”可以说是近两年光伏行业最具代表性的数字。2015年底,国家发改委下发《关于完善陆上风电光伏发电上网标杆电价政策的通知》,明确规定我国一类、二类、三类资源区的地面光伏电站标杆上网电价每千瓦时分别降低0.1元、0.07元、0.02元,但是只要在2016年6月30日之前抢装成功,就可以享受调整前的电价,因而引发了“630”抢装潮。

国家之所以连年下调光伏电价,是因为光伏成本也在快速下降。建设较早的光伏电站成本较高,自然也希望获得更高的电价。为此,抢在“630”前并网成为了光伏电站企业的唯一选择,否则将承受不可挽回的巨额损失。

张家口某奥运廊道项目的负责人告诉中国经济网记者,截至2016年10月24日,国家能源局最后下达奥运迎宾馆光伏廊道并网补贴计划,并要求2017年6月30日必须并网发电,否则将调减补贴指标并下调补贴电价。

“为了赶工期,各企业均采取了非常规的方式加快建设:高要求、多数量的配置管理人员及施工人员,24小时施工作业、冬季赶工、高价采购各类设备等措施。可以说为了保证项目按期并网发电,不惜一切代价完成了工程建设,现已具备并网发电条件。”该负责人表示。

但在距离“630”大限还有两天的时候,6月28日,国家电网公司发展部下发《关于新能源并网有关问题的意见》的文件,指出冀北地区2016年光伏发电利用小时数没有达到规定的光伏最低保障收购年利用小时数1400小时,要求除国家下达的光伏扶贫项目以外,其余项目暂停并网。仅张家口地区受此影响的光伏项目就多达30余个。如果按照8元/瓦的成本计算,意味着上百亿元的光伏资产要“晒太阳”。

此前,《国家发展改革委能源局关于做好风电、光伏发电全额保障性收购管理工作的通知》明确,未达到最低保障收购年利用小时数的省(区、市),不得新建风电、光伏电站项目。其中,要求冀北地区2016年保障性收购利用小时数达到1400小时。而今年4月发布的《国家能源局关于2016年度全国可再生能源电力发展监测评价的通报》显示,冀北地区2016年光伏发电年利用小时数为1382小时,并没有达到规定的光伏最低保障收购年利用小时数。这也成为此番国家电网拒绝并网的主要依据。

“这实属晴天霹雳,我们不顾一切地日夜奋战工程建设,在紧要关头时刻,仅因发电利用小时数未达到规定,且此问题不在众多光伏企业控制范围内,我们认为仅凭相差18小时利用小时数就暂停全部光伏项目并网,实在是难以服众。”张家口蔚县一家光伏电站的负责人说。

据多个奥运廊道光伏电站的负责人反映,由于公司为按期实现项目并网发电,在2016年10月至2017年6月期间,有效施工周期紧张且近乎苛刻的条件下,加快土地租赁、设备采购、施工作业、手续办理等工作,单瓦造价成本均在8元以上,较正常建设成本多出1元多,若不能按期并网,电价补贴下调1毛,电站运行25年累计损失巨大,诸多企业均将无力偿还银行贷款、无法支付工人工资、直至破产倒闭,预计将有数万人面临失业。

“恳请国家能源局能从客观实际出发,考虑我们面临的严峻局面,全面推进项目快速并网,并确保电价补贴不下调。”该负责人说。

另一家光伏企业的负责人则对冀北地区2016年光伏发电年利用小时数为1382小时产生质疑。他表示,设备平均利用小时数在1400以下的一些电站具有特殊性,不能作为测算依据。比如,国网新源张家口风光储示范电站和中电普瑞张北风电研究监测有限公司项目都属于试验电站;尚义县顺能光伏电站去年“630”抢并网,有功AGC没有调试,没有办法发电。

事实上,“630”政策出台以来,就被不少业内人士诟病,认为弊大于利。随着光伏制造技术和应用技术的提高,光伏发电上网电价的补贴也逐步下降,但是在下降的过程中采用“一刀切”的模式,“630”“930”“1231”等各种时间节点下调补贴电价的政策,造成了很多不利于产业和市场发展的问题,比如引起市场价格大起大落、工程质量得不到保障等。

为此,专家建议,国家有关部门改变原来的政策模式,打破以时间节点调整电价的方式,充分考虑光伏电站的建设周期,鼓励光伏投资企业提升建设质量、采用新技术技术含量高的设备、创新应用模式。

研究室、CAD技术研究室和微纳电子技术平台。建所以来,形成了涵盖微纳电子学和集成电路与系统两个研究方向,建立了比较完善的硅基微电子研究体系。

芯原股份有限公司

成立于2001年,总部位于中国上海,是一家芯片设计平台即服务(Silicon Platform as a Service, SiPaaS)提供商,为包含移动互联设备、数据中心、物联网(IoT)、可穿戴设备、智能家居和汽车电子等多种终端市场在内的各种广泛应用提供以IP为中心的、基于平台的芯片定制服务和一站式端到端的半导体设计服务。

格罗方德半导体股份有限公司

格罗方德公司是全球领先的集成电路企业和第二大晶圆代工厂,2016财年营业收入约50亿美元。

2017年2月10日,格罗方德公司布局成都高新西区的12英寸晶圆制造基地项目开工建设。项目总投资90.53亿美元,是格罗方德在全球投资规模最大、技术水平最先进的生产基地,将建设全球首条22纳米FD-SOI先进工艺12英寸晶圆代工生产线。该项目的实施,将填补四川12英寸晶圆生产项目空白,缩短与国际一流厂商的技术差距,有望在技术上实现“换道超车”,有利于四川跨越式打造“中国集成电路产业第三极”。

参会部分嘉宾简介:

王曦,中国科协副主席、中科院院士、上海微系统与信息技术研究所所长、亚洲科学理事会候任主席、中国科学院上海冶金研究所(现上海微系统与信息技术研究所)博士。

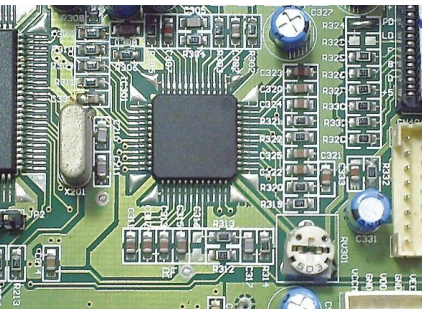
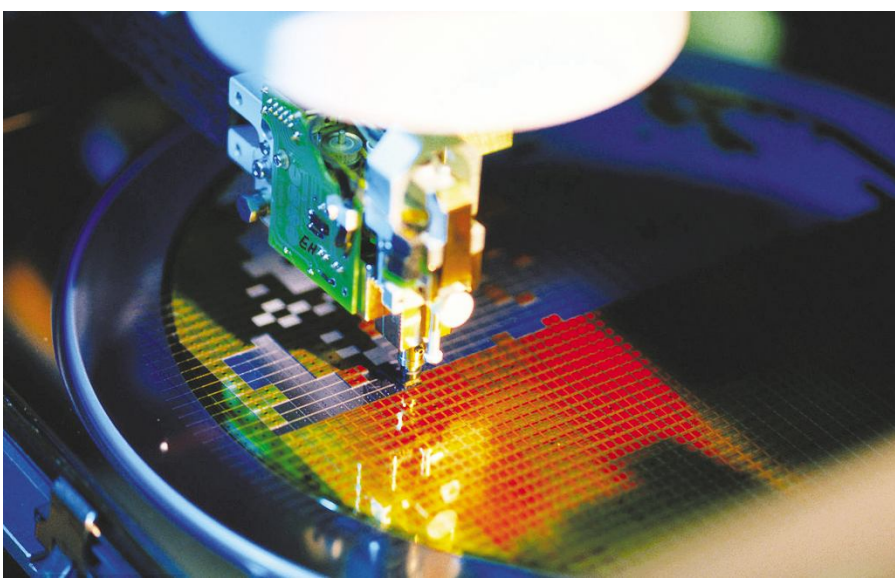
丁文武,现任国家集成电路产业投资基金总裁。曾任信息产业部电子信息产品管理司副司长、工业和信息化部电子信息司副司长、司长。

魏少军,应用科学博士。现任清华大学教授、微纳电子学系主任、微电子所所长,中国半导体行业协会副理事长,中国半导体行业协会集成电路设计分会理事长等职。

吴昊虹,创新管理学家,AI商业化战略与模式专家,知名的全球战略与创新管理前沿华裔学者,互联网时代“强基因”理论体系、“C2C商业生态圈模式”理论体系创建人。现北京大学访问教授、研究生导师。

杨兴平,洛杉矶加州大学博士,上海自然道信息科技有限公司创始人,CEO。曾创立“多普达通讯”,享有“多普达之父”美誉。曾TCL通讯科技控股有限公司首席执行官。

戴伟民,美国加州大学伯克利电机工程博士,中国半导体行业协会集成电路设计分会副理事长,芯原股份有限公司创始人、董事长兼总裁,世界电子工程师协会多芯片模块国际会议、封装综合设计研讨会等会议创办主席。



业发展轨迹,将对推动产业链上下游集聚发展发挥带动效应。

参会嘉宾将分别围绕“中国发展科技前沿技术的机遇”、“中国半导体产业的现状与未来展望”、“从中国制造到中国智造”、“AI+时代的换道超车”、“TI在人工智能领域的布局”、“智能健康——将改变我们的生活方式”、“未来汽车的虚拟显示技术”、“FD-SOI推动物联网走向智能化”等行业前沿及聚焦的话题发表主题演讲,并围绕“中国应该如何布局人工智能产业”、“打造中国人工智能产业链”等话题开展圆桌讨论。

相关链接:

国家集成电路产业投资基金

成立于2014年,是为促进集成电路产业发展设立的,基金规模超过1300亿元。基金由国开金融、中国烟草、亦庄国投、中国移动、上海国盛、中国电科、紫光通信、华芯投资等企业发起。基金重点投资集成电路芯片制造业,兼顾芯片设计、封装测试、设备和材料等产业,实施市场化运作、专业化管理。

中国科学院微电子研究所

前身为成立于1958年的原中国科学院109厂。1986年,109厂与中国科学院半导体研究所、计算技术研究所有关研制大规模集成电路部分合并为中国科学院微电子中心。2003年9月,正式更名为中国科学院微电子研究所。该所是专门从事微电子领域研究与开发的国立研究机构,是中国科学院微电子技术的总体和中国科学院EDA中心的依托单位。

清华大学微电子所

成立于1980年,是专门从事微电子学和纳电子学领域高层次人才培养和科学研究的机构,下设固体器件与集成技术研究室、集成电路与系统设计研究室、微纳器件与系统研

会入川。

青城山中国 IC 生态高峰论坛的举办,将搭建具有国际影响力的 IC 全产业链高端交流平台,为四川 IC 产业发展带来新的发展契机。届时,四川省人民政府领导,中国科协副主席、中科院院士、上海微系统与信息技术研究所所长、亚洲科学理事会候任主席王曦,工信部电子司领导将出席致辞;国家集成电路产业投资基金总裁丁文武,清华大学微电子学研究所所长魏少军, AI 商业化战略专家吴昊虹,自然道公司创始人、首席执行官,多普达通讯创始人杨兴平,德州仪器(TI)首席技术官 Ahmad Bahai 等行业知名人士将参会演讲。四川大学、电子科大、西南交大、科技部中国科学技术发展战略研究院等科研院所,德州仪器、格罗方德(格芯)和芯微电子等业界知名企业将参加论坛。

看点三: 抢抓机遇聚焦人工智能

论坛参与方格罗方德(格芯)公司副总裁、中国区总经理白农分析,未来五至十年,人工智能将孕育众多的产业机会,人工智能与四川产业结合的问题值得思考。青城山生态 IC 高峰论坛以“打造人工智能产业链”为主题,结合四川产业发展实际,挑选行业前沿及聚焦的话题展开探讨,探索正确高效的产

本报记者 王建蓉

7月14日,“青城山中国 IC 生态高峰论坛”将在四川召开(IC 为集成电路的英文缩写)。论坛由中国半导体行业协会集成电路设计分会主办,芯原股份有限公司协办,四川博览局、四川省经济和信息化委、成都市政府支持,四川省集成电路和信息产业投资基金公司、都江堰市政府、电子科技大学集成电路研究中心联合支持,四川国际会展中心有限公司承办,将邀请集成电路行业全球知名科学家、企业家、分析机构专家结合四川产业发展实际,围绕“打造人工智能产业链”主题展开讨论,共话集成电路产业最新发展趋势和 market 机遇,探寻中国 IC 产业发展之路。

看点一: 品牌论坛碰撞支柱产业

青城山中国 IC 生态高峰论坛借鉴了广东东莞松山湖中国 IC 创新高峰论坛的模式,松山湖论坛已举办七届,在业内具有很强的影响力。青城山中国 IC 生态高峰论坛的幕后推手之一,中国半导体行业协会 IC 设计分会副理事长、芯原股份有限公司董事长兼总裁戴伟民介绍,“青城山论坛,是‘以展会促产业发展’模式的借鉴,吸引力则来自四川电子信息产业方面的实力。”

四川是全国重要的电子信息产业基地、全国最大的信息安全产品研发生产基地、全国四大便携式电脑生产基地之一,为中西部新一代通信科技企业聚集度最高的区域。全球约 50% 的笔记本电脑芯片在成都封装测试,全球约 50% 的苹果平板电脑是“四川造”。英特尔、德州仪器、菲尼克斯、友尼森、京东方、中电子、格罗方德、紫光等一大批知名企业落户四川,长虹、九洲、川大智胜、海威华芯等本土项目加快成长,全省 IC 产业实现了产品、产值、规模的突破性进展,逐渐形成了以成都为基地的产业集群,呈现出高端化发展趋势。2016年,四川省电子信息产业实现营业收入 6826.2 亿元,位居全国第七。“十三五”期间,四川将大力发展以 5G 软件、集成电路、信息安全、大数据、云计算、物联网、新型显示、智能终端为主导的重点产业,力争率先将电子信息产业打造成为万亿产业。

看点二: 大咖云集共建高端平台

“作为电子信息产业的硬件基础,四川集成电路产业规模不断壮大,但仍需完善产业链和提升影响力,行业展会或论坛在川举行将助力产业发展。”四川博览事务局相关负责人介绍,四川省也一直在积极引入国内外知名集成电路展览或论坛,并力邀集成电路盛

苹果可能会造一款车 但没人会买

可能通过自动汽车共乘服务来实现价值

作者 / Doug Newcomb
翻译 / 戴琳

几乎每个星期,都有汽车公司或技术公司宣布合作、收购,或声称在自动驾驶领域取得突破。但在当前不断发展的自动驾驶 scrum 敏捷软件开发中,显然有个名字缺席了——那就是苹果。

当然,苹果公司在自动驾驶技术上并不是完全无所作为。苹果公司配备了一个 1000 人的自动驾驶汽车开发团队(在削减规模前),他们对加州北部的自动驾驶汽车测试设施做了调查,最近还取得了在加州公路上测试的许可,其间还开展了其他一些工作。

不过,与其他大张旗鼓投入自动驾驶技术领域的公司相比,苹果在自动驾驶汽车项目上还是太低调了,结果是,它落在了后面。

因此,日前苹果 CEO 蒂姆·库克只披露了一点他们自动驾驶汽车项目的细节,就被评论分析为“找死”。库克说,没有什么特别的启示,也不像大多数人说的那样——自动驾驶技术将会改变游戏规则,用于共乘车辆服务,并且是“所有人工智能项目之母”。

在自动驾驶技术问题上,苹果的确低调。

库克对苹果自动驾驶汽车开发的最后阶段守口如瓶,只是说公司“专注于自动系统”。许多人也认为,苹果和谷歌一样,倾向于向汽车制造商提供自动驾驶技术的软件服务平台,而不是制造汽车本身。

不能把苹果想象成一个单纯的汽车

供应商,不过,作为一家拥有核心竞争力的科技巨头,苹果仍然可以制造一款汽车,尽管没有人会购买它。

汽车行业分析师 Sam Abuelsamid 在最近的福布斯网站上指出,苹果和谷歌可能会成为汽车制造商,并将小型汽车公司转变为共乘服务的供应商。

从苹果的情况看来,有点像那么回事。因为苹果本身毕竟不是一个汽车制造商。相反,正如 Abuelsamid 指出的那样,苹果公司提供产品和服务,然后由富士康、广达和伟创力这些代工企业进行组装集成。

苹果无意于低利润、高成本市场。但福特公司声称在 2021 年之前推出自动驾驶汽车,并提供给共乘服务商。如果苹果紧随其后,亦可取得竞争优势。

通过创造产品和服务,苹果创造了数十亿美元的业务。这些产品和服务,拥有吸引人的外观设计、让人耳目一新的界面,并在现有类别的产品上,增加具有前瞻性用户需要的功能。正如人们认为的那样,上述的行业优势可能对苹果的汽车项目非常有利。

保有和使用一辆自动驾驶汽车的费用十分昂贵,必将为机器人出租车所取代。无论是使用 Uber Pool、Lyft Line 这类共乘 APP,还是拼出租车或共乘高级轿车,共乘车辆公司已经基于成本和经验对客户数据进行了分类。

苹果拥有独树一帜的价值观,不会去搞价格竞争,苹果的未来将是:把专业知识和营销智慧应用于自动驾驶汽车的共乘服务。当然,这是要收费的。

(译自企业家网 2017-6-19)



树立高效汽车物流典范 红岩中置轴轿运车武汉获好评

日前,上汽依维柯红岩商用车有限公司(以下简称“上汽红岩”)中置轴轿运车产品品鉴会在武汉东方物流隆重举办,武汉东方物流、安吉物流武汉分公司相关负责人,以及当地轿运车用户等 60 余人热情参与了此次品鉴会。

武汉市作为华中地区的中心城市,占据长江经济带的核心区位,历来被称为“九省通衢”之地,是中国内陆最大的水陆空交通枢纽。依托这样的地理优势,武汉市的汽车产业发展十分迅猛,目前已汇集了众多乘用车企业,是全国拥有乘用车品牌数量最多的城市,为继上海、长春与广州之后的中国汽车“第四城”。

在上汽红岩中置轴轿运车品鉴会的现场,工作人员进行了装车演练,在司机的规范操作下,8 辆商品车徐徐驶入,普通轿车与 SUV 的灵活搭配令现场用户啧啧称赞。虽然当天公不作美,但淅淅沥沥的小雨也挡不住观众的参与热情,在亲眼见证了这款国内首批上路运营的中置轴轿运车现场装车后,用户们也积极提出疑问,比如针对用户提出的“在满载情况下,这款中置轴轿运车的车头是否可以翻转”的问题,上汽红岩技术人员就在现场对车头进行了

翻转,用实际行动打消了用户的疑虑。

在用户充分了解了红岩中置轴轿运车后,上汽红岩还专门组织了一场座谈会,在会上为用户详细讲解了该款红岩中置轴轿运车的主要配置和技术特点,并为用户答疑解惑。最后,上汽红岩华东大区总经理石滨为此次品鉴会做了总结发言,对用户的选择和信任表达了衷心的感谢,并表示:“上汽红岩拥有上千家服务站,24 小时为用户提供优质高效的服务,同时储备了丰富的中置轴轿运车专用配件,保证给用户更加安心、踏实的服务体验。” (谷婷婷)

