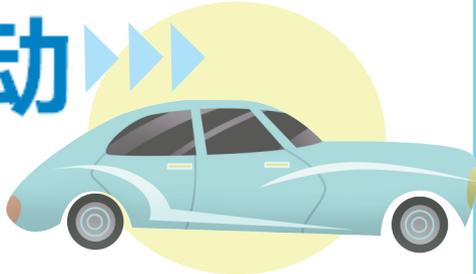


汽车平行进口迎利好

七部门发文推动常态化制度化



记者从商务部了解到,商务部等七部门近日联合发文,推进汽车平行进口工作常态化制度化,整车年进口量超千辆的口岸将执行平行进口政策。

这份名为《关于进一步促进汽车平行进口发展的意见》的文件指出,对经国务院批复的汽车整车进口口岸,汽车整车年进口数量达到1000辆的,可在报备相关工作方案后,执行汽车平行进口相关政策,汽车平行进口工作实现常态化制度化。

业内人士指出,让更多符合条件的口岸执行汽车平行进口政策,将有助于推动汽车平行进口工作的常态化制度化,

从而更好满足消费者多层次消费需求。

自2014年10月起,商务部会同相关部门在部分地区开展汽车平行进口试点。近5年来,试点范围逐步扩大,取得积极成效,形成一批可复制推广经验。截至2019年7月底,各地试点企业累计平行进口汽车41.8万辆,剔除降税因素,大部分中高端车型价格下降15%以上,部分超过30%,平行进口车型超过200款,有50多款是国内没有的车型。

意见还提出,允许探索设立平行进口汽车标准符合性整改场所。在风险可控、依法依规前提下,允许已开展汽车平

行进口工作的有关省市在海关特殊监管区域内设立标准符合性整改场所,明确了整改场所设立的基本程序、整改项目范围,便利企业开展整改业务,降低企业经营成本,并要求有关地区切实加强整改场所监管。

同时,意见还要求进一步提高汽车平行进口贸易便利化水平,加强平行进口汽车产品质量把控,规范平行进口汽车登记管理,强化试点企业监督管理,切实加强组织实施。

商务部表示,下一步将会同相关部门指导有关地区落实好意见及相关政策措施,促进汽车平行进口持续规范发展。

(新华社电)

我国首款车规级人工智能芯片正式推出 自动驾驶新成果集中“绽放”

为期3天的2019世界人工智能大会8月31日在上海落幕,自动驾驶作为人工智能的重要应用之一,成为会上令人瞩目的焦点。众多自动驾驶领域的新成果集中在世界人工智能大会的“舞台”上“绽放”。

我国首款车规级人工智能芯片——征程二代,由边缘人工智能芯片企业地平线在大会期间正式推出。中国汽车工业协会副秘书长许艳华表示,芯片、基础软件、线控技术是我国发展自动驾驶的“卡脖子”问题,也是未来我国引领智能网联汽车商用必须解决的问题。

除了自动驾驶领域的新兴企业,汽车“国货”红旗也在会上展出了自动驾驶技术的最新应用。支持有线车位识别、空间车位

识别和非标准车位手动选择的红旗全自动泊车系统,是国内最先量产的远程泊车系统,完全由一汽集团自主开发。

政府部门也在配合企业的努力,加速自动驾驶的进步。刚刚揭牌成立的上海自贸区临港新片区,在2019世界人工智能大会上发布了智能网联汽车相关的测试赛道,并公布了无人集卡在东海大桥上的示范应用。

中国工程院院士、中国人工智能学会理事长李德毅认为,自动驾驶车辆不能强行要求人来适应机器,而是要为老百姓服务。我们要理性看待自动驾驶技术,需要做好每一个细节,走好相关技术从孵化期走向规模化发展阶段的“关键一步”。

(据新华社电)

交通部建议因地制宜开展新能源汽车推广应用



以安全为底线推广新能源汽车

8月31日,在天津举办的2019年中国汽车产业发展(泰达)国际论坛正式开幕。交通运输部运输服务司副司长蔡团结在论坛上表示,中国新能源汽车发展到今天,装备水平、技术水平,一致性、安全性、可靠性都有了大幅度的提升,特别是行驶里程和安全性。

但受制于新能源汽车产业和产品,还存在一些有待解决的问题,首先还是安全的问题,今年上半年发生了19起涉及到新能源汽车的安全生产事故的问题,虽然没有造成太大的伤亡,但是对于财产损失和社会的影响还是巨大的。在这样的背景下,他对新能源汽车未来的发展提出五点建议:

第一,要因地制宜开展新能源汽车推广应用。纯电动、混合动力、燃料电池汽车有各自的使用优势,应该根据各自的发展环境、发展目标坚持市场导向,减少行政干预,因地制宜让各方选择。

第二,要集中开展氢燃料电池技术的攻关,实行产学研结合,尽快明确技术路线,氢燃料电池汽车。在关键的技术路线上、在安全底线上保障好了再进行大规模的推广应用。要试点先行、集中技术攻关、明确技术路线,实行以企业为主体、市场为导向,产学研深度融合



新能源汽车产业要充分考虑自动驾驶的发展趋势,在生产、设计、技术路线等选择上提前谋划。(资料图片)

的技术创新体系。

第三,要加快完善落实动力电池的回收体系。关注动力电池全生命周期,落实生产者责任的延伸制度,引导建立透明畅通的废旧电池回收利用网络,明确车企和电池生产者的各自责任,建立可监控的回收体系,利用物联网、大数据等技术手段,保证各环节的动力电池的回收进行有效的监测和管理。

第四,新能源汽车产业要充分考虑到自动驾驶的发展趋势,在生产、设计、技术路线等选择上提前谋划。目前,自动驾驶技术对传统汽车产业的生产、设计,包括自身的技术能力和技术覆盖范围等等都提出更高的要求,要充分考虑到自动驾驶的发展趋势,跟踪和研究国内外的

技术发展趋势,结合我国总体的自动驾驶发展路径选择去寻求自身的发展空间。

第五,就是安全。氢燃料电池汽车的安全、储氢瓶的安全等等,这些都需要我们认真研究,共同推动,必须坚持安全底线,不安全的车不能运用,生产不安全的车是对社会的不负责任,使用不安全的车也是对生命的不负责,是对生命的藐视,要确保安全。

同时,也期待生产厂家能够指导运输使用者建立安全保障体系包括维修的服务体系、应急处置体系。比如说对于电池出现问题了怎么处置,出现火灾怎么样处置?要有知识性的普及,让行业甚至乘客都要了解。(人民网)

特斯拉在上海快速“成长”

全部建成运营后年产能将达50万辆纯电动整车

特斯拉上海工厂已获得首张竣工合格验收证。据介绍,工厂将于今年底正式投产,初始阶段每周生产约3000辆Model 3电动车。

“工厂正以前所未有的速度加快建设,生产设备已经进厂,安装调试顺利。”特斯拉全球副总裁陶琳近日接受采访时说。

今年1月,备受全球瞩目的特斯拉超级工厂项目在上海临港产业区开工建设。到今年8月,工厂所在位置已成为中国政府最新宣布的——中国(上海)自由贸易试验区临港新片区的一部分。

陶琳等特斯拉高管表示,在上海工厂所在的土地上,“正在按照全世界最快的速度把我们的梦想变成现实”。

记者日前来到位于临港的特斯拉工厂工地,用地面积约为86万平方米的这个项目从高处俯瞰蔚为壮观。工厂一期厂房外观呈矩形,厂房分为四大车间。冲压、焊装、涂装、总装,将在一期工厂内一气呵成。穿戴严密、规范的工人们正加紧施工收尾。

一名工程监理自豪地

说:“这是我从来没有见过的大工程,对汽车行业来说振奋人心。”

特斯拉上海超级工厂是上海改革开放以来最大的一个外商独资制造业项目。工厂一期生产Model 3等系列车型。从长远看,这一超级工厂集研发、制造、销售等功能于一体,待全部建成运营后,年产能将达50万辆纯电动整车。

目前在工厂内部,相关生产设备正在调试,包括机器人设备等。

陶琳在最近接受采访时告诉记者,某种意义上,它是第二代生产线,美国的生产线是第一代生产线,新工厂用了很多创新的模式,目前进展非常顺利。

“基本上,我们内部管理按照‘小时’推进。在‘快’的同时,要求安全、先进,要能够造出全世界最好的产品。”她说。

据介绍,中国制造版Model 3将采用第二代生产线以优化生产效率。预计其单位产能的成本比特斯拉在美国工厂的Model 3生产线降低50%,整条生产线更简化、更具成本效益。

(据新华社电)