

能源广角

水库大坝安全不容忽视

持

近日,位于欧洲赫尔松地区的卡霍夫卡水电站遭破坏导致水库大坝决堤,造成严重风险,引发国际舆论关注。我国水库大坝数量全球第一,对国家水网、经济社会系统而言,许多江河控制性枢纽工程和巨型水电站牵一发而动全身,如何保障好大坝安全是一道必答题。

水库大坝是流域防洪工程体系重要组成部分,是国家水网重要组成,也是保障国家水安全的“重器”,在防御水旱灾害、优化配置水资源、复苏河湖生态环境、提供清洁能源等方面发挥着不可替代的重要作用。

我国目前共有各类水坝约9.8万座,其中,用于发电的大坝有665座,多为高坝大库,包括一批坝位居世界前列的200米以上特高坝。这些工程总装机容量3.12亿千瓦,占全国水电总装机容量75%;总库容5104亿立方米,占全国总库容的52%。高坝大库有着发电、防洪、航运、供水等诸多功能,是最为重要的保障安全、促进发展的综合性基础设施。

水库大坝,特别是高坝水库一旦失事溃决,库水失控下泄将导致下游梯级坝群的连锁反应,次生灾害不容忽视。我国已建和在建水电站主要分布在西南地区,那里也是地

震、滑坡、泥石流等地质灾害诱发的堰塞湖多发、易发地区。同时,一些水坝运行时间较长,受历史条件限制,水坝病害老化问题逐渐显露。

虽然我国保持了较好的水库大坝安全记录,但大坝安全仍面临新挑战。

保障大坝安全,要推动立法先行,要夯实科技支撑,要强化应急管理。要把确

保水库大坝安全作为第一要求,牢牢守住水库大坝安全底线。

考虑以上因素,大坝安全一直受到各级政府的高度重视,国家每年投入专项资金对险性水库进行加固,及时解除大坝安全隐患。改革开放以后,我国水电大坝无一例失事。今年2月,国家能源局在全国范围内开展为期两年的水电站大坝安全提升专项行动,旨在进一步加强水电站大坝安全监督管理,深入排查整治大坝安全问题,有效提升大坝安全总体水平。

虽然我国保持了较好的水库大坝安全记录,但我们必须清醒认识到,大坝安全面临新挑战。一方面,近年来全球气候变暖导致极端天气频发,局地暴雨、超标准洪水对

大坝安全造成威胁。另一方面,随着水电基地建设开发深入推进,流域梯级水库逐渐形成规模,增大了保障大坝安全的压力。

保障大坝安全,要推动立法先行。多年来,我国大坝安全管理实行行业监管,大坝安全管理执行《水库大坝安全管理条例》,尚无专门的法律条文。相对大坝在我国国民经济发展中的重要性,法律建设和机制与新阶段的要求尚存一定差距。有必要从最高法律层面规范我国大坝安全管理,实现流域安全管理的法治化。

保障大坝安全,要夯实科技支撑。在国家层面推动专项基础理论与技术研究,以基础理论突破、技术创新提升大坝安全保障能力及防护工程建设水平。要不断强化科技创新,提高水库大坝抵御风险、保障安全的能力,要加大新结构、新材料、新工艺、新方

法研究,大力推进人工智能等现代筑坝技术的科技创新,合理提高水库大坝建筑物等级和标准,运用新一代信息技术提高水库大坝安全监测水平,确保水库大坝建设质量和运行安全,防止出现人为灾害。

保障大坝安全,要强化应急管理。流域水电梯级开发形成了复杂的坝群系统,流域系统风险增加,防控难度加大。要从流域系统层面统筹考虑安全问题,在防灾减灾过程中加强灾害风险预测与流域梯级联合调度统筹。要加强水电站大坝日常运行管理,更要重视流域防洪风险和上下游应急协同,防止因小失小引发流域系统性风险。

我们要牢固树立安全发展理念,把确保水库大坝安全作为第一要求,并贯穿到规划设计、建设施工、运行管理全周期,牢牢守住水库大坝安全底线。



□ 本报记者 杨忠阳

本报记者

黄

鑫

产业聚焦

造车新势力在竞争中加速分化

特斯拉近日在官方微博宣布,Model 3现车6月限时激励正式上线,购买Model 3后轮驱动版现车并完成交付的,可享8000元保险补贴、优惠利率贷款方案。目前,特斯拉Model 3后轮驱动版指导售价为23.19万元。如果算上计入车价的保险补贴,这意味着新车实际价格已降至22.39万元,再创历史新低。

除了在中国针对Model 3推出保险补贴优惠外,特斯拉在北美也推出了限时免费充电服务,加速Model 3库存车的销售转化。综合美国联邦政府和加利福尼亚州税收抵免政策,特斯拉Model 3的价格实际上已降至19830美元(约合14万元人民币)。不少业内人士预测,随着上海超级工厂产能进一步提升,今年下半年特斯拉或掀起新一轮价格战,造车新势力将再次承压。

“蔚小理”分化

6月15日,蔚来全球智能电动车ET5旅行版上市并开始交付。29.8万元的起售价,与轿车版保持一致。若消费者选择电池租赁方案(BaaS),售价则进一步下调到22.8万元。

面对越来越“卷”的市场,“高在上”的蔚来不得不调整产品价格策略。此前,蔚来已宣布全系车型起售价减3万元,新购车首任车主用车权益调整为整车6年或15万公里质保。同时,免费换电补能不再作为标准用车权益,新用户可灵活选择在家充电或到充换电站付费补能,从而实现换电服务与产品销售解绑。

此轮降价之后,蔚来品牌整车售价首次进入30万元门槛,但蔚来将超33万现有用户付出百亿元补贴。“这次调整内部讨论了很久,也听取了部分用户的意见和建议。”蔚来创始人兼董事长李斌解释,“要考虑的方面实在是太多了,一直在反复推敲。”

作为中国汽车品牌高端化样本,此前蔚来均价在40万元以上。过高的定价抬高了蔚来的品牌与调性,但也使其难以走量。今年5月份,蔚来销量6155辆,同比下滑12.4%。前5个月,蔚来共交付新车43854台,同比仅增长15.8%。

小鹏汽车的日子也好不了多少。随着去年小鹏因为G9上市失利,其销量从新势力中的第一滑落,目前月销量仅7000辆左右。今年前5个月,小鹏共交付3.28万辆,同比下降64%。

反观理想,销量早已跃居两者之上。今年5月份,理想汽车的交付量达到28277辆,同比增长145.97%。而前5个月,理想汽车累计销量为106542辆新车,突破10万辆大关。

销量壮人胆。“年初供应目标设定得有点低了”“很多友商那瓜儿卖的销量,有啥可干的”“我们有信心在2024年实现总销量超过BBA”。短短数天,理想汽车创始人兼CEO李想密集发布多条微博,无论是被动回应业界争议,还是主动挑起热门话题,都是“火力猛开”,俨然已成为全球汽车产业“第二喜欢在社交媒体上高强度冲浪并输出观点的人”。

曾经的二线新势力销量也在超越蔚来和小鹏。今年前5个月,哪吒累计销量为50285辆,其中5月份单月销量为13029辆。零跑累计销量为40735辆,其中5月份交付10069辆,创历史新高。

值得关注的是,随着车市竞争强度增加和造车新旧势力界限模糊,目前一些第三方机构和媒体在对新势力销量排名时,已将埃安、极氪、岚图等传统车企全新创品牌也列入造车新势力阵营。其中,埃安前5个月累计销量为166323辆,月销连续两次破4万辆,除特斯拉外,新势力阵营中没有“一个能打的”。以至于舆论一度出现热炒BAT(比亚迪、埃安和特斯拉)取代“蔚小理”的现象。

“不盈利”辩证看

眼下,比销量分化争议更大的还是造车新势力“不盈利”。

“电动车增长不赚钱,赚钱的燃油车不增长。”北汽集团总经理张夕勇对此充满忧虑。

财报显示,蔚来2022年营收为492.7亿元,亏损145.59亿元,这也是其2019年以来亏损最多的一年。要知道,2019年蔚来曾住进“ICU”,李斌被戏称为“最惨的人”。今年一季度,蔚来的财务状况并没有太多改善。虽然营收达到106.8亿元,同比增长7.7%,但净亏损扩大到48.04亿元,而去年同期净亏损18.25亿元。

对于市场关注的盈利问题,李斌坦言,目前来看盈亏平衡的时间点还将往后推,预期不超过1年。截至3月31日,蔚来现金储备为378亿元。李斌表示,目前现金流足以支撑公司运营,融资渠道通畅,但“会小心管理我们的现金”。

小鹏亏损幅度略小于蔚来,但也不乐观。今年一季度,小鹏实现营收40.3亿元,同比下降45.9%,单季净亏损23.4亿元,而去年同期亏损为17亿元。

理想有望成为“蔚小理”中最早上岸的新势力。今年一季度,理想营收187.9亿元,同比增长96.5%,净利润9.34亿元,而去年同期净亏损0.11亿元。

汽车是一个技术和资金密集型长周期行业。零跑汽车董事长、CEO朱江明表示,新能源汽车从开始开发,发展至今渗透率近30%,包括造车新势力在内都处于投入阶段,这本身就需要一个从亏损到平衡再到盈利的较长过程。

“单纯追求盈利并不难。如果你不考虑明天,就盈利了。关键是,如果我们判断这个赛道是一个主流的长期赛道,那就需要在应该投入的时候坚决投入。”蔚来联合创始人兼总裁秦力洪解释,这背后其实就是一个取与舍、舍与得的逻辑。比如,孩子上学需要花钱报补习班,每个月的“营收”都是负数,那这个孩子是不是就不值得培养呢?显然不能这么看。此时的蔚来,就处在这样一个“培养孩子的”阶段。

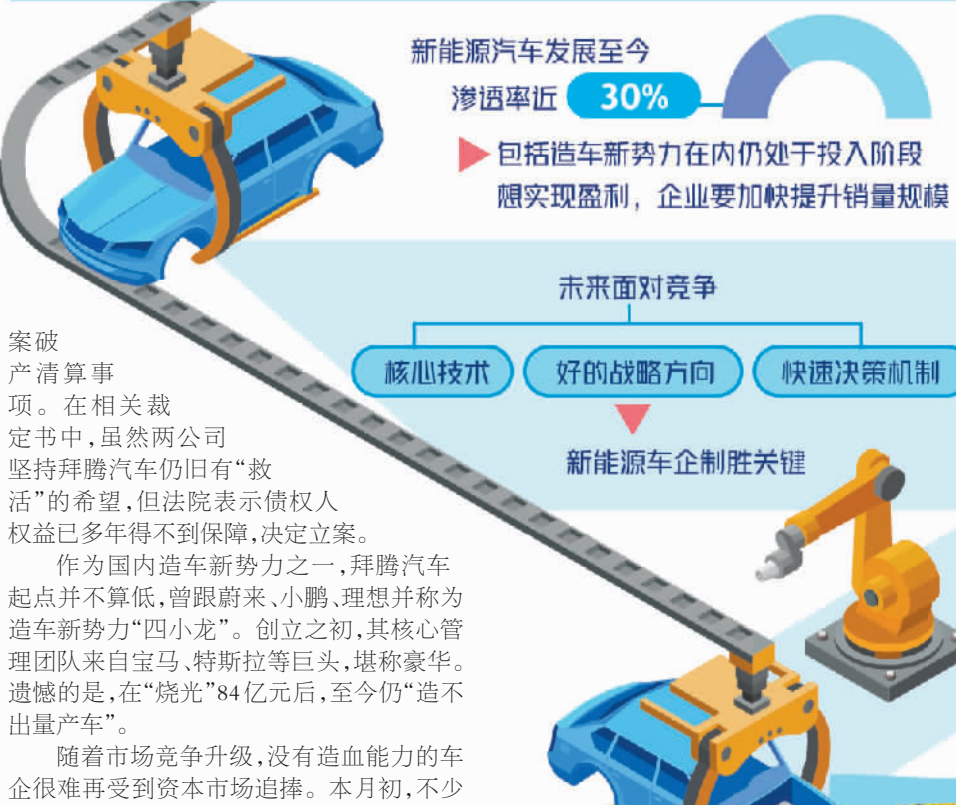
汽车产业的竞争高度依赖技术和规模优势。“在传统车领域,如果年销量少于10万辆,车企将很难实现盈利。”中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示,当前新能源汽车行业仍处于爬坡过坎阶段,再加上研发投入巨大,要想实现盈利,企业还需要加快提升销量规模。

谁能活下来

就在销量加速分化,盈利难度加大之际,又有一家造车新势力被申请破产重整。6月14日,拜腾汽车两家关联公司新增被法院立



6月19日,观众在2023世界新能源汽车博览会现场观看新能源汽车多合一驱动总成。王启明摄(新华社发)



案破产清算事项。在相关裁定书中,虽然两公司坚持拜腾汽车仍旧有“救活”的希望,但法院表示债权人权益已多年得不到保障,决定立案。

作为国内造车新势力之一,拜腾汽车起点并不算低,曾跟蔚来、小鹏、理想并称为造车新势力“四小龙”。创立之初,其核心管理团队来自宝马、特斯拉等巨头,堪称豪华。遗憾的是,在“烧光”84亿元后,至今仍“造不出量产车”。

随着市场竞争升级,没有造血能力的车企很难再受到资本市场追捧。本月初,不少威马车主反映,他们所在的地区已经找不到售后维修中心,厂家也无法提供配件。由于故障车辆得不到维修,只能原地“趴窝”。早在去年11月,威马汽车就被曝资金压力大,并实施了高管降薪、裁员、经销商关门等降本措施,但至今融资并没有到位。

此外,天际汽车也传出了其长沙工厂停工、停产的消息;爱驰汽车则因连续欠薪、总部“人去楼空”,离破产只差一纸官宣。

车市竞争格局重塑的背后,是优胜劣汰的加速。长安汽车董事长朱华荣认为,当前汽车行业已从原来传统品牌与新势力竞争,演变成传统自主品牌、传统合资品牌、新势力和信息通信企业(ICT)四方角逐。同时,价格战进一步削弱了汽车行业的盈利能力。他预言,未来90%以上的新势力将关停并转。

“现在已进入智能电动车的三年淘汰赛,技术、产品、交付三大综合能力缺一不可。至少在中国市场,2025年业务规模前五名的公司(CR5)大概率就是2030年的CR5,只不过CR5的市场份额还会不断扩大。”李想直言不讳。

比亚迪董事长王传福表示,当前汽车行业已进入淘汰赛阶段,不竞争不会有繁荣,竞争就会有优胜劣汰。未来3至5年将发生大变革,对企业而言,核心技术、好的战略方向、快速决策机制才是制胜关键。

“长期看可能只有5家整车厂会留存下来,零部件企业也是一样。”博世中国总裁陈玉东认为,未来5至10年是竞争关键期,企业能不能生存下来要靠创新能力、服务能力,以及作为一个好公司应具备的核心竞争力。

“现在已进入智能电动车的三年淘汰赛,技术、产品、交付三大综合能力缺一不可。至少在中国市场,2025年业务规模前五名的公司(CR5)大概率就是2030年的CR5,只不过CR5的市场份额还会不断扩大。”李想直言不讳。

福州市闽侯县全面推进“电动福建”建设,培育壮大新能源汽车产业链,推动企业“提质增效”。

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

王旺旺摄(中经视觉)

在日前举办的2023全球数字经济大会开放原子全球开源高峰论坛(以下简称“论坛”)上,工信部副部长张云明表示,中国已成为开源参与者数量全球排名第二、增长速度最快的国家,为技术创新和经济社会发展注入了生机活力。下一步要加快推进开源体系建设,释放开源发展潜能,推动高质量发展。

软件定义未来的世界,开源决定软件的未来。开源能够集众智、采众长,加速软件迭代升级,促进产学研用协同创新,推动产业生态完善,已成为全球软件技术和产业创新的主导模式。

我国已成为全球开源生态的重要贡献力量,参与国际开源社区协作的开发者数量排名全球第二;企业“拥抱”开源趋势明显,使用开源技术的软件企业占比近90%;国内开源基金会建设取得实质性进展,“OpenHarmony”等一批本土开源项目正在孵化,开源能力建设步入实践深耕新阶段。

“IT生态是开源和闭源的交织,软件供应链全球化至少在基础软件领域开源不可逆,大模型和生成式AI的发展将大幅提升开源开发的质量与效率。”中国科学院院士梅宏说。

中国科学院院士王怀民认为,开源已成为科技领域创新的重要模式,通过自发组织的社区群体,鼓励人们以兴趣为导向进行软件创作,以群智激发的多样性推动创新,适应网络计算时代的不确定。

对于如何进一步释放开源发展潜能,张云明表示,将坚持全国“一盘棋”,加强开源体系顶层设计,营造更加良好的政策环境。打造开源应用示范标杆,支持国内外优质开源社区加快孵化和应用推广,助力提升关键软件源头创新和供给能力。深化开源文化理念,汇聚产学研用各方力量,共同探索新时期开源理论体系和实践路径。发挥开放合作优势,大力发展以开源为代表的产业协作方式,让发展成果更好更多惠及百姓。

“要探索融合工程范式与开源范式的群智软件开发新范式,形成有为政府、有效市场和有机社会的强大合力,共同打造新型开源基础设施底座,探索学术共同体开源发展新模式,共同构建充满活力的开源创新生态。”王怀民说。

梅宏认为,应大力弘扬开源精神,把握开放、共享、协同、生态的开源本质;鼓励奉献、尊重市场,探索开源商业模式;推进构建面向全球的开源生态治理体系,从人类命运共同体的视角来促进全球化开源生态;探索LLM(大型语言模型)/AIGC(生成式人工智能)在开源软件开发中的应用,构建面向开源软件开发的ACI(人工群体智能)系统,在维护开发者多样性和持续创造性前提下,有效提升开发效率和质量。

据开放原子开源基金会理事长孙文龙介绍,作为我国首家开源基金会,开放原子开源基金会成立3年来,有32个开源项目通过技术监督委员会技术准入,覆盖操作系统、存储、开源硬件、浏览器内核、字库标准等12个重点领域,为“存、防、云、算”和“芯、软、硬、端”的共生打下基础。

开源领域“数字化人才”缺乏,成为制约开源生态发展的重要因素。在论坛的开源教育与人才分论坛上,龙嘶社区联合阿里云、统信软件、浪潮信息3家理事单位正式发起“龙嘶社区人才培养计划”,面向广大用户和开发者群体,推出“龙嘶+”模式的人才认证体系和操作系统课程,服务龙嘶操作系统生态厂商、开发者群体和高校学生,为行业发展和人才培养助力。

操作系统是计算生态的基础,也是计算产业的“根技术”,当前加快推进软件根技术发展,对实现关键技术突破具有重要意义。

龙嘶社区理事、浪潮信息副总裁张东表示,龙嘶社区将发挥生态和平台的力量,通过特别兴趣小组发展和推动操作系统课程的开发、培训认证、推广等工作,在课程和人才培养体系上进行共建,实现生态成果共享。

此前,浪潮信息与龙嘶社区成立联合实验室,双方将结合软硬件方面的优势,面向未来各种新型应用场景,以操作系统为中心,为芯片、服务器、存储、操作系统、数据库等生态融合提供平台,开展云原生、人工智能、智能运维等方面的技术创新,形成面向关键行业的整体解决方案。

在论坛上,统信软件宣布将玲珑项目代码、玲珑官网、玲珑商店等资产捐赠给开放原子开源基金会。“开源是操作系统的核心‘元器件’。当前,以开源方式加速操作系统技术创新已成为主流共识。玲珑的出现有助于建立应用分发体系,从而提升全球操作系统生态的安全性与稳定性。”统信软件高级副总经理、CTO张磊说。

本版编辑 祝君壁 美编 倪梦婷

