

八部门发文推动新型储能制造业高质量发展 鼓励新型储能参与电力市场

据新华社电 记者17日从工业和信息化部获悉,工业和信息化部等八部门近日联合印发《新型储能制造业高质量发展行动方案》,提出到2027年,我国新型储能制造业全产业链竞争优势凸显,优势企业梯队进一步壮大,产业创新力和综合竞争力显著提升,实现高端化、智能化、绿色化发展。

工业和信息化部电子信息司有关负责人介绍,新型储能制造业以新型电池等储能产品和各类新型储能技术为主要领域,也包括电力电子器件、热管理和能量控制系统等的生产制造,近年来市场规模持续扩大,产业链体系加速完备。印发行动方案,旨在构建新一代信息技术与新能源等增长引擎,推动新型储能制造业高质量

发展。行动方案提出新型储能技术创新、产业协同发展推进、产业转型升级发展、示范应用场景拓展、产业生态体系完善、贸易投资合作提升等六大专项行动,明确鼓励发展多元化新型储能本体技术,支持突破高效集成和智慧调控技术,重点攻关全生命周期多维度安全技术,鼓励新型储能

以独立储能主体参与电力市场,加快建立新型储能电池安全风险评估体系。

记者了解到,下一步,工业和信息化部将支持新型储能关键技术攻关,开展多场景新型储能应用试点示范,在储能产品运输等环节为企业提供便利化服务,并推动建立储能型锂电池碳足迹认证体系 and 全生命周期溯源管理体系。

优化政策 唤醒“万亿资产” 住房公积金利用效率 将大大提升

本报讯 近期多地调整优化住房公积金政策,对于超1.7亿缴存者来说,这笔钱正变得更可及、更好用。对于住房公积金这个每年缴存万亿元级的资产池来说,其利用效率也大大提升。

根据中指研究院不完全统计,2024年全年,全国各地陆续发布公积金优化政策超430条,2025年以来,我国出台公积金优化政策超20条。记者梳理发现,近段时间公积金政策的调整优化主要有三个方向:其一,扩大公积金使用、缴存范围。其二,放宽公积金使用限制。其三,提升公积金额度、降低首付比例等。

根据住房和城乡建设部数据,2023年全国住房公积金实缴职工超1.7亿人,缴存额近3.47万亿元。住房公积金的一大特点在于专款专用,存储期间只能按规定用于购、建、大修自住住房,或缴纳房租。所以虽然这笔钱规模可观,但利用率不算很高。特别是一、二线城市房价较高,受到公积金贷款额度等因素限制,不少人买房只能选择商贷,享受不到公积金低利率的实惠,没办法把公积金的最大效用发挥出来。近期各地出台的包括“商改住”在内的一系列政策,都有助于让这笔“打瞌睡”的钱醒过来,更好利用资产,也惠及更多民众。(中新)

北京“造脑” 广东“造身” 6万亿人形机器人产业链暗战

在过去的一年里,人形机器人将科幻带进了现实,身后的产业也一路疾驰。

日前,摩根士丹利发布研报《人形机器人100:绘制人形机器人价值链图谱》(以下简称《图谱》),梳理了全球人形机器人领域上市公司百强名单,近七成企业来自中国和美国,其中,中国占36家。

工信部《人形机器人创新发展指导意见》明确,2025年批量生产,2027年构建具有国际竞争力的产业生态。值得注意的两个细节:一是从产业链分布看,长三角在电机、传感器等核心部件方面独具优势,珠三角则集聚了大部分集成企业,在应用端优势明显;北京则更擅长“造脑”,一批头部的人工智能企业摩拳擦掌。二是汽车公司成为人形机器人赛道的重要玩家,22家进入榜单的集成商中,6家来自汽车行业,而机器人企业纷纷瞄准车厂落地应用,并试图复制DeepSeek的降本路径。

拆解这条庞大的产业链,算法与硬件的角力究竟会产生多大的想象空间?当车企用造车的野心“造人”,AI用省钱的办法“造脑”,中国人形机器人产业链正加速崛起。

三大城市群占近八成比重

根据《图谱》,人形机器人产业链被分为三大板块:大脑、身体和集成。绝大部分人形机器人百强公司由中美两国包揽,但双方在不同环节各具优势。

其中,中国公司在身体环节表现突出。名单中64家相关公司中,来自中国的有24家,覆盖执行器、传感器、电池、布线及散热等环节。相比之下,中国公司在大脑领域则呈现“缺口”局面,在入榜的22家相关公司中仅占3家,但美国公司占据了14家,余下份额几乎全部被欧洲和日本公司瓜分。

更进一步,在中国国内,人形机器人产业链也呈现清晰的地域分工和集群化特征。

记者统计发现,名单中来自珠三角、长三角、京津冀的企业分别为11家、14家和3家,三地合计占了全部中国公司的近八成。

其中,长三角企业扎堆在身体环节;大脑环节,名单中仅有的3家中国公司里,北京就有百度、地平线两家公司入选,剩下一家为来自中国台湾的台积电;珠三角企业更偏向集成,10家中国集成商里,来自广东的约占一半。

对于广东而言,人形机器人产业链高度重合的汽车、工业机器人两大优势主业奠定了基石,大量相关企业在此基础上继续向人形机器人迭代产品,发展整机,具有较高的集成能力。但高性能电机及驱动、高性能减速

机、先进传感器等关键零部件研发不足,AI算法融合应用尚未成熟,构成“缺链”环节。

超级机器人研究院(黄埔)执行院长俞祝良认为,市场稍显无序,很多企业在做低水平、重复性的工作,而人形机器人的链条又很长,如若能在政府引导下构建技术共同体,围绕基本模块和技术形成共享机制和上下游协同,让供应链企业能专注自身“特长”,最终集成出来的整机更有竞争力。

除了发力“补链”,靠集成见长的广东想要赢得人形机器人的“养成游戏”,还需加速其落向场景侧的过程,特别是寻找更高效、低廉的训练模式。

核心痛点来自高质量数据匮乏且昂贵。目前,广东省具身智能机器人创新中心等公益平台已经着手整合数据资源。其研发总监李增恺透露,中心计划在年内布局约100个数据采集席位,每年生产上千万条可供行业用于机器人训练的数据。

此外,日前走红的DeepSeek也给人形机器人企业带来了新的启发。借助开源模型和算法改进,DeepSeek R1显著提升了数据利用效率,并降低了推理成本。这一“省钱策略”目前也已向人形机器人领域迁移。近期,优必选已宣布,正在人形机器人应用场景中验证DeepSeek技术的有效性,包括多模态人机交互、复杂指令理解、工业任务分解与规划等多方面。



1月15日,在北京举办的一场活动上,人形机器人“兵工”“兵鞍”到现场“助兴”。(CFP 供图)

车厂狂开“副本”造人

《图谱》中,拥有造车背景的“玩家”屡见不鲜。

从大脑到身体诸多环节,不少公司均是在汽车及其部件主业基础上迭代产品,向人形机器人领域延伸触手。例如,专注智驾方案的地平线已于2024年初正式成立全资控股子公司“地瓜机器人”,研发消费级机器人底层计算平台,并于同年9月推出了包含具身智能全场景算力核心RDK S100等在内的一系列软硬件产品。

在集成环节,22家进入百强名单的企业中,6家为车企,其中3家来自中国,包括比亚迪、广汽集团、小鹏汽车,且他们均为广东公司。

2024年11月,小鹏AI机器人Iron已正式亮相,且其已经在工厂部分岗位上“工作”。比亚迪和广汽的相关动作均可追溯至2022年,前者于这一年成立了具身智能研发团队,展开各类机器人本体及系统定制开发;同年后者启动了智能机器人研发,并于去年12月发布了第三代具身智能人形机器人——GoMate。

车厂为何争相将人形机器人作为“副本”业务?

一方面,高度重叠的产业链降低了开发成本,约60%的汽车零件可直接用

于人形机器人身上,包括电机、电池、传感器等在内的关键部件均可一键“打包复用”,使车企能够在消化技术的同时,低成本押注多元增长点。

例如,GoMate便实现了灵巧手、驱动器、电机等核心零部件的完全自研,并融入了广汽自研的纯视觉自动驾驶算法;Iron也同小鹏智驾体系同源。

另一方面,汽车产线上仍存在大量非标岗位,尤其总装环节以仅20%~30%的自动化率成为行业自动化的“最后堡垒”。唯有人形机器人能凭借通用性优势,深入传统工业机器人难以应对的柔性制造和复杂场景。不少车企投身人形机器人也是为了解决自身痛点,去年,特斯拉已放出Optimus在自家工厂“打工”的视频;GoMate也预计于今年在广汽传祺、埃安等主机厂车间开展整机示范应用。

同样,汽车场景也为专业的人形机器人企业带来了启发。放眼国内外,车厂几乎是人形机器人实训最先进入的场景。

优必选CBO谭曼解释,车厂为人形机器人提供了落地前重要的POC测试,过往几年中,中国的新能源汽车产能急剧攀升,特别是在数据收集方面有着得天独厚的优势,这一点对于人形机器人积攒核心能力至关重要。(21财经)

中国“小电驴”勇闯海外大市场

电动两轮车,被戏称为“小电驴”。因环保便捷,已成为中国短途出行的重要交通工具。而被其圆粉的,还有许多“歪果仁”。据海关总署介绍,2024年中国电动摩托车(以下简称电摩)和自行车热销海外,出口值首破400亿元大关。

曾经恨铁不成钢

“中国的技术水平处于另一个层次。”2024年APEC利马会议期间,一位秘鲁小姐姐对中国电动两轮车由衷赞誉。

而在几年前,连国人都对事故频发的电动两轮车“想说爱你不容易”。因工艺质量问题,电动两轮车的电池抽检不合格率一度较高,再加上一些用户或违规室内充电或篡改技术指标,一段时间里引发了不少火灾和交通事故。

痛定思痛,我国从2024年开始全链条整顿电动两轮车产业。

完善安全体系,发布实施“新国标”、兴建室外充电桩……效果立竿见影,相关事故损失同比锐减九成。

如今变成国货之光

脱胎换骨的中国电动两轮车产业,从此跨入更健康的发展轨道,创新步伐加快,高端化、智能化趋势明显。

从远程通信控制、动态安全监测、北斗定位导航等智能网联新技术,到新型三电系统、防火阻燃材料、高性能合金钢,中国“小电驴”的科技含量与安全性、可靠性越来越高。

2024年11月米兰国际摩托车展上,雅迪推出一款为欧洲市场量身定制的电



米兰国际摩托车展上的新款电摩(比图)

摩,不仅有胎压监测、GPS导航功能,还支持手机解锁和语音控制。

多家欧美行业媒体参观试驾后,纷纷用“无与伦比”“开启电摩革命”“改变游戏规则”形容前者,虽属溢美之词,但中国电动两轮车的“能打”可见一斑。

造福广大海外消费者

凭借完整成熟的产业链,中国电动两轮车在海外极具竞争力。

在美国,85%以上的电动助力自行车与中国有关。而取消不合理关税后,英国消费者购买物美价廉的中国“小电驴”,单车可省200英镑。

越南是世界第四大摩托车市场,之前长期被日企垄断。进口燃油摩托车售价动辄数千美元,使用者还要额外花不少钱买汽油。以雅迪、台铃、绿源、九号等品牌为代表的中国电动两轮车进入后,以超高性价比很快赢得越南消费者青睐,仅雅迪一家年销量就激增36%。

中企积极响应东盟电动化战略,投资兴业造福当地。2024年3月,爱玛印尼基地投产。同年8月,占地4万平方米的台铃越南智造工厂落成。雅迪也斥资1.5亿美元,在印尼建设年设计产能300万辆的智能产研基地,持续发力深耕东南亚市场。

助力非洲转型绿色交通

繁荣兴盛的合作共赢景象,同样出现在广袤非洲大地上。

近年,许多非洲国家乘着共建“一带一路”倡议的东风,积极推广电摩,中国电动两轮车行业对此助力颇多。

2023年,非洲电动车新秀斯皮罗公司与中企签署战略合作协议,计划未来5年销售50万辆电摩,覆盖肯尼亚、乌干达等新兴市场。在中方伙伴支持下,前者一跃成为非洲最大电动车制造商,登上《时代》周刊2024年全球最具影响力百强公司榜单。

坦桑尼亚《卫报》盛赞中企凭借在电动两轮车领域的技术经验,以价格实惠、质量上乘的产品,为非洲的“绿色交通革命”做出卓越贡献。

有智库预测,海外两轮电动车的需求量,2026年将增至4630万辆,市场规模到2029年或超440亿美元。

一条前景广阔的新赛道,正在中国“小电驴”面前展开。(中新)

新能源汽车产销量 上月同比增近三成

据新华社电 中国汽车工业协会17日公布的数据显示,2025年1月,我国新能源汽车产销量分别达101.5万辆和94.4万辆,同比分别增长29%和29.4%,新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的38.9%。

中汽协数据显示,1月份,我国汽车产销量分别达245万辆和242.3万辆,同比增长1.7%、销量同比下降0.6%;我国出口汽车47万辆,同比增长6.1%。

“我国汽车行业迎来平稳开局。”中汽协副秘书长陈士华说,相信随着以旧换新等系列政策出台落地、深入实施,汽车行业将稳定发展。(中新)