

武广高铁已发送旅客近17亿人次

推动粤湘鄂「人畅其行」



京广高铁建成安全标准示范线,按时速350公里高标运营,长沙南至广州南间最快2小时可达

文/图 羊城晚报记者 严锦程
通讯员 马鑫 董剑锋 曾勇

6月15日,随着武广高铁实行新的列车运行图,京广高铁全线将按350公里时速高标运营,将进一步压缩我国南北地区时空距离。

高铁兴城,城荣高铁。15年前,武广高铁作为世界最长高铁——京广高铁南段正式开通运营。从此,车来车往,都被沿线省市注视。

追云赶月,勇挑大梁。从6月15日起,这条南北大通道常态化按时速350公里高标运营,中部地区与粤港澳大湾区往来更加紧密。从此,岭南风更劲,潇湘景更佳。

作为全国最繁忙的客运线路之一,武广高铁自2009年12月26日开通至2024年5月31日共发送旅客16.85亿人次,相当于粤湘鄂三省常住人口乘坐了6次以上高铁。



▲▼铁路调图后提升中部城市出行通达性,助力中部地区崛起战略



串联一条「黄金线」

6月15日9时50分,G814次从广州南站始发,1小时59分后抵达长沙南站。“这是武广高铁高标运营后,广州至长沙的用时最短车次之一。”G814次司机肖宏宇介绍。

构建粤湘“两小时经济生活圈”,加速中部融“湾”,正是武广高铁15年打造的瞩目成果。一个陆海内外联动、南北双向互济的开放格局,正在这片广袤的大地徐徐展开。

作为我国首条长大干线高铁,武广高铁这一公文化、快速化、大能力的“黄金通道”自2009年开通运营以来,就迅速拓展了珠三角地区、长株潭城市群、武汉都市圈的经济生活半径。粤北和湘鄂高铁沿线城市持续引来投资热潮,共承接珠三角产业转移项目1.5万多个,总投资突破1万亿元。高铁新城、

高铁新区、工业园区如雨后春笋不断耸立,武广高铁沿线“隆”起了一条巨大产业经济带。

“有产业才有城市发展,武广高铁开通运营以来,推动珠三角产业大转移,沿线城镇化进程大大加快,沿线城市发展大大提速。”湖南科技大学教授曾兴介绍。

大站兴城,站城融合。武广高铁广州南站开通运营以来,累计到发旅客14.8亿人次,“超级枢纽”形象数尽风流。人的流动带动经济流动。以广州南站为中心的南站新城,规划面积约310平方公里,覆盖广州、佛山,从最初的广州市交通枢纽定位,已升级为粤港澳大湾区交通枢纽综合服务中心,成为广州新地标之一。

素有“南北咽喉”之称的韶关,以高铁站为核心崛起了一座

粤北风情“高铁新城”,规划总面积约20平方公里,承载人口约30万人,在未来几年内基本成型,将成为韶关未来的行政、交通、旅游休闲和金融中心。

在湘楚大地,一个涵盖高品质商贸、金融、咨询和会展服务的武广新城已基本成形。目前,长沙南站所在的黎托镇由原来的5万多名原居民,发展到了50万产业大军。长沙市计划将其打造为属于自己的“浦东”。

长沙理工大学教授卢毅认为:“湖南毗邻粤港澳大湾区,具有地理区位优势,加快深度融合粤港澳大湾区,通行要便捷、交通要先行、高铁要更多。”

最近几年湖南省各城市GDP排名数据显示,全省前六位排名中,武广高铁湖南沿线5座城市全部在列。

串联一条「行旅线」

中国拥有令世界瞩目的庞大旅游市场。去年,国内居民出游意愿平均达91.86%,创下新高。而广东更是佼佼者,以接待游客7.77亿人次的成绩单,位居全国首位。湖南长沙烟火兴盛,连续3年入选中国城市夜经济十大影响力城市。

粤湘两地人员往来频繁。在广东生活工作的湖南人数量众多。据深圳发布消息,深圳有六分之一的外省人口是湖南人。从诞生之日起,武广高铁就成了支撑粤湘两地广大客流的主力军,“同城效应”优势凸显,“双城生活”成为可能,“千里粤湘半日还”可以是日常,“说走就走的旅行”底气十足。

武广高铁客流不断攀升。据悉,15年间,武广高铁共开行100多万趟动车组,最短发车间隔仅5

分钟。武广高铁贯通南北,与20多条已建成高铁连接,在粤湘鄂三省之间构筑一条客流稳定、人气旺盛的客运要道。武广高铁自开通运营至2024年5月底,共发送旅客16.85亿人,年均增幅达19%。2023年旅客发送人数创历史新高,全年发送旅客2.05亿人,日均发送56.25万人。

广州南站的客流逐年递增,日均发送旅客量由开通初期的1万多人增长到了现在的30多万人,位居全国榜首。

2023年年底,京广高铁联络线接入广州白云站,拉开广州“高铁进中心城区”的序幕。粤港澳大湾区内高铁、普铁、城际得到有效融合衔接,形成了“轴带支撑、极轴放射”的多层次铁路网络,推动“轨道上的大湾区”加速驶来。

文/羊城晚报记者 戚耀琪
图/受访者提供

终审威马被判赔6.4亿余元 蔑视知识产权终究自取灭亡

近日,威马汽车知识产权侵权案历时6年后尘埃落定。最高人民法院二审适用2倍惩罚性赔偿判决侵权人威马方赔偿6.4亿余元,创我国知识产权侵权诉讼判赔数额历史新高。

这次终审落槌,无疑是对国内新能源车企尤其是新势力们发出的一记重要警钟。

本次判决指出,对于有组织、有计划、大规模挖取其他企业人才及技术资源的行为,如果侵权人在“明显短于独立研发所需合理时间内即生产出与涉案技术秘密相关的产品,有渠道或者机会获取涉案技术秘密”,侵权可能性就极大。

汽车业界人员流动很常见,个别高管或高级技术人员跳槽或自立门户,通过打原来东家技术或软件系统的掌握,快速改造和投产。但是有计划、大规模、携带技术秘密跳槽并加入新公司,进而快速“研发”出竞争产品的案例还是要数本次最典型。

按照劳动合同法,“对负有保密义务的劳动者,用人单位可以在劳动合同或者保密协议中与劳动者约定竞业限制条款”。然而,现实中,新企业研发能力薄弱又急于量产,那么花高几倍的价格挖人顺便挖技术,就是可能的。个人跳槽还是不跳槽,无非都是经济天平衡量的结果。偏偏新能源尤其是智能汽车技术的高级人才队伍是稀缺的,前沿科技成果也是匮乏的。在快鱼吃慢鱼的时代,资本在背后烧

钱,职业经理人等不及慢慢培育和积累。在业绩导向之下,借鉴也好,抄袭也好,偷窃也好,挖角也好,都不过是同一种非主流、非正当理念下的不同变种。

市场可能无序,但是法理是有序的,法的背后就是刚性理念和共识。这就是企业财富的积累包括知识产权和智慧成果的积累,都必须依法得到保护。任何人不得以任何名目去非法窃取、侵占或挪用。如果一个企业对别人的智慧财产可以偷来买来,那么所谓创新就是搞笑。当时在纠纷出来之后,威马还对媒体说:威马没有任何侵权行为,我们对赢得这起诉讼非常有信心。

类似威马这种无视法律的企业,当初如何野蛮生长,如今就如如此堕落破产。

如今的威马汽车已经处在破产清算程序之中。经审计后账面资产总额为39.88亿元,负债高达203.67亿元,已是严重资不抵债。

别人能偷得一时的核心技术,但偷不了整个技术进程。正如小偷可以把鞋匠的皮鞋偷走,但鞋匠不会因此就不会造鞋了,小偷最终还是无鞋可穿。

依法合规是企业实现长期发展的生命线,如果离开依法合规,企业的商业行为就无章可循,任何美好的商业理想都将成为泡影。真正原创而非靠取巧夺才能让中国企业赢得尊重,这是国际公认的基本底线,也是人类法治的基本共识。

广汽集团腾讯在深圳进行了深化战略合作框架协议签约。根据协议,双方深度合作广汽云与腾讯云的优势能力,探讨共同打造下一代的混合云基础设施,支撑广汽集团智能驾驶、智能座舱、企业数智化、出海等多个领域的云上协同创新。

据介绍,面向高等级智能驾驶,双方将共同打造“端云一体”的自动驾驶轻地图解决方案,以腾讯云计算、轻地图能力为支撑,结合广汽集团百万级智能终端对地图数据的实时、动态、灵活的反哺能力,探索“车图云一体化”创新模式,提升数据安全合规能力。

此外,面向大模型产业应用趋势,双方将共建广汽集团大模型底座,基于腾讯云AI大模型能力,搭建高效、领先的企业级AI开发中台,并结合广汽在智能营销、智能座舱、智能客服、自动驾驶等业务领域的需求,共同推进大模型在不同场景的落地应用。例如,在能源方面,双方共同探索以数据为驱动的新型能源生态管理体系;在金融方面,双方将共同建设更加安全、敏捷、高效的汽车金融服务平台。

面向广汽集团全球化发展需求,双方还将探讨共建全球化的混合云平台,基于腾讯云全球统一的领先架构,加速广汽集团智能化产品和服务的全球化部署,确保海外业务的安全合规、高效稳定运营。同时,腾讯将发挥全球化生态资源优势,帮助广汽集团快速接入海外本土的优质内容和服务,打造更受海外消费者欢迎的座舱产品和服务。

目前,在智能化领域,广汽集团有“广汽AI大模型平台”“广汽星灵电子电气架构”和“广汽网联大数据平台”三大技术基础,并推出了广汽ADIGO智驾互联生态系统,聚焦智能座舱和智能驾驶两大核心场景。此外,广汽集团还将在今年量产行业首创的“广汽端云一体大模型智能体”,计划在2026年建成涵盖生活娱乐、车家互联、健康服务的完整运营体系,在2027年,实现智能座舱全场景、全智能的主动式情感交互,力争实现产品体验的全面领先。

奔驰表示,自即日起,召回生产日期在2018年7月5日至2021年2月19日期间的部分进口A级、B级、CLA、GLB SUV、GLE SUV和GLS SUV汽车,共计51536辆。本次召回范围内部分车辆由于组合仪表控制单元软件开发过程中的偏差,组合仪表中后雾灯的标志可能不满足国家标准中关于后雾灯符号的规定。奔驰将通过梅赛德斯-奔驰授权经销商,为召回范围内的车辆免费升级仪表控制单元软件。

现代汽车决定自今年6月18日起,召回2016年10月4日至2018年10月30日期间生产的进口起亚极睿混动汽车,共计2393辆。本次召回范围内部分车辆,由于液压式发动机离合器执行器(HCA)的接插件在制造或运输过程中可能流入异物,导致接插件内部基板短路,存在起火风险。现代汽车将通过授权维修站,免费为召回范围内车辆检查HCA并更换改善后的HCA保险丝,如果HCA存在故障码,则免费更换HCA总成,以消除安全隐患。

东风汽车有限公司表示,自今年6月11日起,召回2019年6月12日至2022年2月25日期间生产的全新一代K3插电混动汽车,共计1307辆。本次召回范围内部分车辆,由于液压式发动机离合器执行器(HCA)的接插件在制造或运输过程中可能流入异物,导致接插件内部基板短路,存在

中国新能源车攻势如潮,日系泰国又关闭两家工厂

比亚迪泰国今年将有150家门店

近日,比亚迪泰国第108家门店暨亚太地区第300家门店迎来开业,这不仅标志着比亚迪在泰国市场渠道布局的进一步完善,更是比亚迪在亚太市场发展的又一里程碑。更为重要的是,中国电动汽车在泰国市场的崛起正在对日系汽车产生影响,日本汽车制造商铃木汽车、斯巴鲁汽车近日宣布将关闭泰国工厂。

中国巨头进驻
泰国新能源前景看好

近日,比亚迪泰国第108家门店暨亚太地区第300家门店迎来开业。比亚迪亚太汽车销售事业部总经理助理兼比亚迪泰国分公司总经理柯育滨演讲中强调了比亚迪与供应商伙伴的长期合作关系。他表示:比亚迪在引领新能源汽车产业发展的同时,也促进了供应商伙伴的技术发展。

比亚迪方面形容,当前,东南亚汽车市场迅速增长,消费者对新技术的需求不断提升,新能源汽车发展前景呈现向好趋势。预计未来两年,随着泰国供应链的成熟和政府政策支持力度加大,比亚迪将进一步提升。随着全球化布局加快,比亚迪致力于探索新市场并采用先进技术提升产品和服务。

就在5月7日,广汽埃安泰国工厂协议签字仪式在泰国曼谷海关总署顺利举行,标志着泰国本地化生产取得关键进展。该保税区自申请至获批全程历

汽车在泰国的普及和发展。

比亚迪表示,将继续加大在亚太地区的投资和布局,积极响应当地市场的需求,为更多消费者提供先进的新能源汽车产品和优质的服务。

泰国的本地供应链在东南亚具有重要地位。今年5月,比亚迪集团采购处及泰国分公司代表出席了泰国曼谷工业分包展览会。此次大会集结了199家泰国本地汽车产业供应商及主机厂代表,比亚迪展示了其在泰采购的关键零部件,包括座椅、铝轮和轮胎等;新能源汽车及相关技术的最新成果,包括电池技术、电动车组装及智能制造解决方案。比亚迪泰国分公司总经理柯育滨演讲中强调了比亚迪与供应商伙伴的长期合作关系。

比亚迪展示了其在泰采购的关键零部件,包括座椅、铝轮和轮胎等;新能源汽车及相关技术的最新成果,包括电池技术、电动车组装及智能制造解决方案。比亚迪泰国分公司总经理柯育滨演讲中强调了比亚迪与供应商伙伴的长期合作关系。

比亚迪展示了其在泰采购的关键零部件,包括座椅、铝轮和轮胎等;新能源汽车及相关技术的最新成果,包括电池技术、电动车组装及智能制造解决方案。比亚迪泰国分公司总经理柯育滨演讲中强调了比亚迪与供应商伙伴的长期合作关系。

比亚迪展示了其在泰采购的关键零部件,包括座椅、铝轮和轮胎等;新能源汽车及相关技术的最新成果,包括电池技术、电动车组装及智能制造解决方案。比亚迪泰国分公司总经理柯育滨演讲中强调了比亚迪与供应商伙伴的长期合作关系。

比亚迪展示了其在泰采购的关键零部件,包括座椅、铝轮和轮胎等;新能源汽车及相关技术的最新成果,包括电池技术、电动车组装及智能制造解决方案。比亚迪泰国分公司总经理柯育滨演讲中强调了比亚迪与供应商伙伴的长期合作关系。

时4个月,是目前泰国电动车行业落地最快的保税工厂。

作为广汽集团在海外的第一个保税工厂,获得保税区的批准是埃安泰国本地化战略尤为关键的一步。保税区运营许可证获批后,所有生产零件进口关税将降至0;

且保税区内生产的电动车与本土生产电动车同等享受东盟成员国内互免关税待遇及清关便利,是保障东南亚本地化生产的重要前置条件。未来,泰国工厂将进一步发挥东南亚零件及整车物流集散功能,全面巩固广汽埃安的“泰国+印尼”双工厂战略布局。

当下,广汽埃安正处于全球化战略的加速发展期,未来将持续发挥泰国工厂战略区位优势,打造专业的国际化人才队伍,积极构建高效敏捷、合规、安全的全球供应链平台,保障本地化的生产、销售和服务能够高质量发展。

转型急进
日系燃油不敌中国电车

相比之下,在东南亚传统市场中陷入增长困境的日系汽车,再次爆出了危机。近日,日本汽车制造商铃木汽车、斯巴鲁汽车双双宣布将关闭泰国工厂。铃木汽车宣布,将于明年年底前关闭位于泰国罗勇府的生产工厂,并停止在泰国生产轿车和卡车,后续将集中资源在其他地区生产电动车和混合动力车。

据媒体报道,随着泰国新能

源汽车快速发展,铃木汽车泰国工厂燃油产能已过剩,且始终未能达到年产6万辆汽车的目标。至于斯巴鲁汽车,在泰国的销量也是持续下降,产量不足,效率低下导致亏空扩大,斯巴鲁泰国工厂无法维持运营,因此选择关闭。

据统计,2023年泰国的乘用车销售是40万辆,电动汽车占总销售量的18%,2023年纯电动汽车泰国注册总数为7.6万辆,与2022年9671辆增长了700%,这真是个非常惊人的数字。另外,泰国传统燃油车的注册量较2022年下降了约13.30%,电动化转型正在泰国高速推进。1-4月,泰国电动汽车销量前7名均为中国电动车型,其中比亚迪海豚、海豹两款产品累计销量位居前两名,在当地市场占有率超32%。第四到第七名分别为比亚迪元Plus、上汽名爵MG4 EV、长安深蓝



比亚迪泰国门店

S07和广汽埃安Y Plus。

有泰国经销商近日对媒体表示,中国电动汽车品牌在泰国有着巨大的潜力。由于泰国进口EV车辆没有关税,在价格方面EV会更有优势,但REEV(增程式电动汽车)同样有广阔市场。如果该技术在泰国、南美和中东等地区进行推广,那将是推进可持续发展的优选方式之一。

泰国当地的车企人士认为,中国电动车的崛起与当地政府对电动车的政策支持,以及中国汽车公司在当地的投资关系密切。据悉,2024-2027年,泰国政府将为购买新能源汽车的消费者提供每辆最高10万泰铢的购车补贴。多家国内新能源车企人士向记者表示,在官方新能源购车补贴减少后,中国新能源车企在海外市场的较量也要开始卷了。