



智能网联汽车何时真正叩开市场之门

□本报记者 王群

坐在汽车驾驶室中, 不需自己动手操纵方向盘; 利用远程代客停车技术, 在乘客下车之后实现自主停车; 应急辅助系统可在紧急情况下自动刹车车辆……

当下, 伴随着智能网联汽车利好政策的不断加码以及各大企业在智能网联汽车领域的加速布局, 一些原本看似遥不可及的智能网联技术产品已经“大踏步”来到我们的身边, 消费者对于智能网联配置的认可度也已经大大提高。

与此同时, 伴随着全球汽车保有量持续增长, 能源紧张、城市环境恶化以及交通环境污染等问题日益突出, 智能网联汽车被公认为是解决这些问题的有效方案。多位专家学者均认为, “智能驾驶”和“车联网”可谓汽车工业发展的两条主线, 智能网联汽车正是智能驾驶与车联网的有机结合, 它不仅是汽车智能产品的最佳形态, 也代表了行业发展的主流方向。

“如果说传统汽车产业是散点的聚集, 智能网联汽车更像是一张生态网, 其影响的广泛性、创新性和复杂性都是前所未有的。”中国汽车工程学会理事长付于武表示。在他看来, 智能网联不仅只是汽车本身的问题, 还需要全景、通讯、技术设施等方方面面的支持。

中国汽车技术研究中心党委书记于凯认为, 智能网联汽车是多领域融合、跨产业协作的产物, 它为传统企业提供了一个创新升级的平台和载体; 与此同时, 智能网联汽车正促使汽车功能和使用场景多元化, 将运用互联网技术围绕客户需求重构服务模式。“智能网

联汽车作为产业创新、融合发展的产物, 代表了行业发展的主流方向。”于凯还提出, 未来10~20年, 汽车产品将由交通工具逐渐成为集出行、通讯、储能等多重属性的智能生活载体。

多方布局智能网联

《中国制造2025》中曾明确指出, 到2025年, 掌握自动驾驶总体技术及各项关键技术, 建立较完善的智能网联汽车自主研发体系、生产配套体系及产业群, 基本完成汽车产业转型升级的目标。

在这一大背景下, 无论是传统汽车及零部件企业, 还是互联网、科技企业都纷纷开始对智能网联汽车进行布局, 积极推进相关技术研发、标准制定及商业化进程。

当下, 以长安、一汽、吉利等为代表的本土车企已经开始着手研发智能网联汽车技术, 互联网巨头BAT(百度、阿里巴巴、腾讯)也纷纷布局作为智能网联汽车先决条件的高精度地图行业; 百度无人驾驶汽车研究已形成了一套完整的自动驾驶技术方案; 阿里巴巴则联合上汽旨在打造互联网汽车及其生态圈, 二者合作的全球首款量产的互联网汽车也已上市。

相关助力政策亦在不断加码之中。8月5日, 国家发改委、交通部联合印发了《推进“互联网+”便捷交通促进智能交通发展的实施方案》, 方案同时从智能和网联两个方面对未来的交通智能化提出了要求。

智能方面, 《方案》提出, 要推动高精度地图、定位导航、感知系统, 以及智能决策和控制等关键技术研发。开展自动驾驶核心零部件技术

自主攻关。网联方面, 《方案》提出, 加大对基于下一代移动通信及下一代移动互联网交通应用技术研发支持力度, 攻克面向交通安全和自动驾驶的人车路协同通信技术, 基于交通专用短程通信技术和现有电子不停车收费技术实现车路信息交互。

另有消息显示, 目前工信部正组织起草智能网联汽车标准体系方案, 并已形成标准框架体系, 待修改完善以后将对外公开发布。该标准体系框架包括基础、通用规范、产品与技术应用、相关标准四个主要部分。

中国汽车技术研究中心标准化研究所所长冯屹认为, 智能化和网联化是目前智能网联汽车发展的两条路径, 它发展的最终目的是具备网联功能的智能汽车。我们在智能网联标准化体系当中制定了一系列原则, 比如从战略上讲我们提出要以智能化为主, 同时考虑智能化和网联化两条路径, 强调智能化是主体, 网联化可能更多依赖于车辆和外部的一些信息交互”。

技术和管理要齐头并进

今年6月, 国内首个“国家智能网联汽车(上海)试点示范区”封闭测试区在上海正式投入运营, 这是全国首个开展智能网联汽车测试示范的开放性公共平台。

据了解, 目前国家已经在上海、重庆、芜湖等地建设了智能网联汽车测试示范区, 未来还将在更多开放道路上进行有安全保障的行驶测试, 以长安汽车、百度为代表的各企业更是已经开始路上实地测试无人驾驶汽车。

然而, 就在智能网联浪潮风头正劲之时,

前不久特斯拉自动驾驶系统失灵致人死亡事故给整个行业泼了一头冷水, 外界在新技术的安全性问题上更是争论不断。

鉴于此种现状, 多位业内专家均已达成共识, 即智能网联汽车要实现落地实践, 务必首先要解决好当前存在的驾驶安全和道路拥堵问题。同时, 政府部门、行业组织以及各类企业需要通力合作、共同参与, 以实现技术之路和管理之道的双重突破。

中国银行征信中心副研究员刘新海表示, 智能网联汽车场景比较复杂, 产业链相对较长, 技术难度较大, 但很多互联网公司在布局该领域都是单点突破。因此, 汽车厂商和互联网企业要深入合作, 使产品、技术和服务做到无缝链接。

不容忽视的是, 当下自动驾驶衍生了一系类责、理赔以及伦理问题, 由政府牵头研究制定相关法律法规, 为智能网联汽车产业搭建战略框架, 以确保其引导、协调作用的发挥, 这在当下显得至关重要。

“政策层面上, 需要加强跨部门协调、提高政策有效性。产业层面上, 行业的中坚力量和新兴主体, 都需要以一种更加开放的心态, 重构汽车产业链、价值链和创新链。”中国汽车工程学会理事长付于武表示。

清华大学汽车工程系主任教授李克强则认为, 推动智能网联汽车产业的发展, 既涉及政府管理, 也涉及技术研发, 政府管理做好顶层设计, 对技术方、生产方、投资方等提出要求, 企业认真做好技术发展, 把握好消费者的各项需求, 技术和管理要齐头并进、双管齐下。

(压题图片由东方IC提供)

前八月北京二手车
超新车销量54.13%

本报讯(记者王群)北京北辰亚运村汽车交易市场中心近日发布数据显示, 8月份, 北京新车交易35100辆, 同比去年40300辆下降12.90%, 降幅高于全国37.12个百分点; 环比增长1.62%, 增幅低于全国10.21个百分点。

1~8月, 北京累计交易新车279600辆, 同比去年315400辆累计下降11.35%, 降幅高于全国22.78个百分点。

分析指出, 8月份, 北京新车同比销量依然延续下降态势, 但7、8月份较6月份环比上升态势, 同全国销售趋势相比仍存在较大差距。

二手车方面, 8月份, 北京二手车成交过户54100辆, 同比下降11.02%, 环比下降2.36%, 8月京城二手车外迁率50.65%, 新旧车比例1:1.54; 1~8月, 北京二手车累计成交过户448900辆次, 同比去年457000辆次累计下降1.77%; 二手车超新车销量54.13%, 新旧车交易比例1:1.61。

值得一提的是, 8月份北京市淘汰车辆占比为83.54%, 为今年新高月份, 相较2015年占比有了明显的提高。

北辰亚运村汽车交易市场中心分析认为, 由于车市正经历一年一度的“金九银十”销售旺季, 这个销售的黄金期将对各车企今年整体销售任务的完成产生举足轻重的影响。北辰亚运村汽车交易市场中心预测, 北京今年的个人新能源汽车指标已经用尽, 2017年北京申请新能源指标很可能重回“摇号时代”。这主要是因为, 一方面, 部分车主因普通小客车久摇不中而申请新能源汽车指标; 另一方面, 新能源汽车车型的丰富、成熟以及突出的性价比等因素得到越来越消费者的认可。

长春建绿色公交车道 呼吁健康出行



9月19日, 长春市南湖大路附近出现一条绿色的公交车专用道, 公交站台处的一排车道被工人涂上了绿色, 长达300多米的绿色道路显得十分养眼。

东方IC 供图

深圳博士后租用 新能源小汽车试点启动

本报讯(记者刘友婷 通讯员周富山)9月19日下午, 深圳市人力资源保障局举行博士后租用新能源小汽车试点启动仪式, 20台比亚迪新能源车一字排开, 哈工大(深圳)博士后代表王萌通过专用的APP操作系统, 试乘试驾, 博士后纷纷表示这是深圳在大幅提高博士后待遇后, 送出的又一个“大礼包”。

据统计, 截至到8月31日, 深圳共有博士后科研流动站、工作站109家, 创新实践基地138家, 在站博士后研究人员达到1300人。

今年深圳印发了促进人才优先发展若干措施, 强化博士后“人才战略储备库”的功能。政策措施中明确提出“研究制定在站博士后研究人员租用新能源小汽车的优惠政策”, 为实现博士后研究人员便捷、高效、优质的交通出行提供条件。

深圳市作为首批新能源汽车应用推广示范城市, 一直以来都大力支持新能源汽车的推广应用。近年来, 在世界范围内, 电动汽车分时租赁, 体现共享经济便利, 降低运行成本, 逐渐成为新兴的新能源汽车推广模式。大学城博士后研究人员租用新能源小汽车试点工作, 按照分时租赁模式运营, 旨在有效提高车辆、车位、充电资源利用率。运行公司有较为成熟的分时租赁业务经验, 为博士后租用新能源小汽车开发了一套专用的APP操作系统, 博士后可以通过手机打开车门, 用手机查看可使用车辆动态。每名博士后每月实行“流量”控制, 免费使用90小时, 同时鼓励同乘共享。依托车辆的合理配置、布局和APP操作系统, 争取达到两个“半”的目标, 一是新能源小汽车配备范围覆盖博士后研究人员工作场所“半公里”以内; 二是博士后研究人员呼叫租用新能源小汽车控制在“半小时”以内。

深圳市作为首批新能源汽车应用推广示范城市, 一直以来都大力支持新能源汽车的推广应用。近年来, 在世界范围内, 电动汽车分时租赁, 体现共享经济便利, 降低运行成本, 逐渐成为新兴的新能源汽车推广模式。大学城博士后研究人员租用新能源小汽车试点工作, 按照分时租赁模式运营, 旨在有效提高车辆、车位、充电资源利用率。运行公司有较为成熟的分时租赁业务经验, 为博士后租用新能源小汽车开发了一套专用的APP操作系统, 博士后可以通过手机打开车门, 用手机查看可使用车辆动态。每名博士后每月实行“流量”控制, 免费使用90小时, 同时鼓励同乘共享。依托车辆的合理配置、布局和APP操作系统, 争取达到两个“半”的目标, 一是新能源小汽车配备范围覆盖博士后研究人员工作场所“半公里”以内; 二是博士后研究人员呼叫租用新能源小汽车控制在“半小时”以内。

深圳市作为首批新能源汽车应用推广示范城市, 一直以来都大力支持新能源汽车的推广应用。近年来, 在世界范围内, 电动汽车分时租赁, 体现共享经济便利, 降低运行成本, 逐渐成为新兴的新能源汽车推广模式。大学城博士后研究人员租用新能源小汽车试点工作, 按照分时租赁模式运营, 旨在有效提高车辆、车位、充电资源利用率。运行公司有较为成熟的分时租赁业务经验, 为博士后租用新能源小汽车开发了一套专用的APP操作系统, 博士后可以通过手机打开车门, 用手机查看可使用车辆动态。每名博士后每月实行“流量”控制, 免费使用90小时, 同时鼓励同乘共享。依托车辆的合理配置、布局和APP操作系统, 争取达到两个“半”的目标, 一是新能源小汽车配备范围覆盖博士后研究人员工作场所“半公里”以内; 二是博士后研究人员呼叫租用新能源小汽车控制在“半小时”以内。

深圳市作为首批新能源汽车应用推广示范城市, 一直以来都大力支持新能源汽车的推广应用。近年来, 在世界范围内, 电动汽车分时租赁, 体现共享经济便利, 降低运行成本, 逐渐成为新兴的新能源汽车推广模式。大学城博士后研究人员租用新能源小汽车试点工作, 按照分时租赁模式运营, 旨在有效提高车辆、车位、充电资源利用率。运行公司有较为成熟的分时租赁业务经验, 为博士后租用新能源小汽车开发了一套专用的APP操作系统, 博士后可以通过手机打开车门, 用手机查看可使用车辆动态。每名博士后每月实行“流量”控制, 免费使用90小时, 同时鼓励同乘共享。依托车辆的合理配置、布局和APP操作系统, 争取达到两个“半”的目标, 一是新能源小汽车配备范围覆盖博士后研究人员工作场所“半公里”以内; 二是博士后研究人员呼叫租用新能源小汽车控制在“半小时”以内。

深圳市作为首批新能源汽车应用推广示范城市, 一直以来都大力支持新能源汽车的推广应用。近年来, 在世界范围内, 电动汽车分时租赁, 体现共享经济便利, 降低运行成本, 逐渐成为新兴的新能源汽车推广模式。大学城博士后研究人员租用新能源小汽车试点工作, 按照分时租赁模式运营, 旨在有效提高车辆、车位、充电资源利用率。运行公司有较为成熟的分时租赁业务经验, 为博士后租用新能源小汽车开发了一套专用的APP操作系统, 博士后可以通过手机打开车门, 用手机查看可使用车辆动态。每名博士后每月实行“流量”控制, 免费使用90小时, 同时鼓励同乘共享。依托车辆的合理配置、布局和APP操作系统, 争取达到两个“半”的目标, 一是新能源小汽车配备范围覆盖博士后研究人员工作场所“半公里”以内; 二是博士后研究人员呼叫租用新能源小汽车控制在“半小时”以内。

深圳市作为首批新能源汽车应用推广示范城市, 一直以来都大力支持新能源汽车的推广应用。近年来, 在世界范围内, 电动汽车分时租赁, 体现共享经济便利, 降低运行成本, 逐渐成为新兴的新能源汽车推广模式。大学城博士后研究人员租用新能源小汽车试点工作, 按照分时租赁模式运营, 旨在有效提高车辆、车位、充电资源利用率。运行公司有较为成熟的分时租赁业务经验, 为博士后租用新能源小汽车开发了一套专用的APP操作系统, 博士后可以通过手机打开车门, 用手机查看可使用车辆动态。每名博士后每月实行“流量”控制, 免费使用90小时, 同时鼓励同乘共享。依托车辆的合理配置、布局和APP操作系统, 争取达到两个“半”的目标, 一是新能源小汽车配备范围覆盖博士后研究人员工作场所“半公里”以内; 二是博士后研究人员呼叫租用新能源小汽车控制在“半小时”以内。

深圳市作为首批新能源汽车应用推广示范城市, 一直以来都大力支持新能源汽车的推广应用。近年来, 在世界范围内, 电动汽车分时租赁, 体现共享经济便利, 降低运行成本, 逐渐成为新兴的新能源汽车推广模式。大学城博士后研究人员租用新能源小汽车试点工作, 按照分时租赁模式运营, 旨在有效提高车辆、车位、充电资源利用率。运行公司有较为成熟的分时租赁业务经验, 为博士后租用新能源小汽车开发了一套专用的APP操作系统, 博士后可以通过手机打开车门, 用手机查看可使用车辆动态。每名博士后每月实行“流量”控制, 免费使用90小时, 同时鼓励同乘共享。依托车辆的合理配置、布局和APP操作系统, 争取达到两个“半”的目标, 一是新能源小汽车配备范围覆盖博士后研究人员工作场所“半公里”以内; 二是博士后研究人员呼叫租用新能源小汽车控制在“半小时”以内。

智能网联汽车技术七大功能盘点

随着越来越多的生产商开始致力于智能驾驶系统的开发, 智能网联汽车领域内的技术创新也随之迅猛发展, 那么, 智能网联技术到底具有哪些功能呢?

●自动驾驶: 智能网联汽车数字化功能中发展速度最快的领域, 许多技术的发展速度超过预期, 法律和监管框架尚不明确。

●安全性能: 就智能网联汽车而言, 安全性是此类汽车最重要的卖点之一, 例如, 车祸情况下的自动紧急呼叫设备碰撞保障系统, 自动加速或控制方向盘, 防止意外发生的技术。

●资讯娱乐: 智能手机和可穿戴设备等个人设备可以和汽车完美融合, 如汽车作为移动WiFi热点, 具备收发邮件、举行会议或其他办公场所功能。

●移动性管理: 基于交通和路况信息给出的最佳行驶速度、沿途价格最低的加油站和开放式停车场的搜索引擎。

●身心健康: 可检测到可能影响司机驾驶能力的状况, 从而在很大程度上防止事故发生。例如当车内摄像头检测到司机的疲劳, 疲劳检测系统会自动提醒司机, 疲劳检测系统会自动提醒司机。

能够继续使用的, 可以出售, 但应标明“报废汽车回用件”。

意见稿同时强调, 禁止任何单位或者个人利用报废汽车“五大总成”及其他零配件拆装汽车, 禁止报废汽车整车、拼装车进入市场交易或者以其他任何方式交易。违规出售报废汽车“五大总成”, 出售不能继续使用的报废汽车零配件或者出售的报废汽车零配件未标明“报废汽车回用件”的, 由工商行政管理部门没收违法所得, 并处2000元以上1万元以下的罚款。

意见稿的一大亮点是允许报废汽车“五大总成”出售给再制造企业, “五大总成”是指汽车的发动机、变速箱、前桥、后桥、车架等总成件, 在现行条例中它们须作为废金属回炉。

意见稿规定, 允许报废汽车“五大总成”出售给再制造企业, “五大总成”是指汽车的发动机、变速箱、前桥、后桥、车架等总成件, 在现行条例中它们须作为废金属回炉