

智能网联汽车道路测试加快，车企积极布局抢占新赛道——

## 让“聪明车”安全行驶

本报记者 徐佩玉

自动驾驶出租车逐步实现“前排无人”、无人零售车提供“无接触”购物、智能卡车让物流运营更高效……近年来，智能网联汽车产品不断迭代、应用场景不断丰富，逐步进入人们的日常生活。

11月上旬，工业和信息化部与公安部联合发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知（征求意见稿）》。在电动化、智能化、网联化、共享化已成为汽车产业发展趋势的当下，政策利好将进一步推动产业健康发展。

## 近30个城市发放超1000张道路测试牌照

在手机上一键下单，一辆车顶激光雷达的出租车从远处驶来。去年，这类自动驾驶出租车需要配备一名安全员，有时还需要安全员进行一些手动操作。而今，多地的自动驾驶出租车已经实现了真正的“无人”。

近日，北京市向小马智行等企业颁发了自动驾驶无人化第二阶段测试许可，可实现车内“前排无人，后排有人”。在湖北省武汉市经开区和重庆市永川区的特定区域内，自动驾驶出租车上也实现了“前排无人”。

商业化试点是自动驾驶应用场景落地的重要环节。在全国多地，小马智行、百度、文远知行等自动驾驶企业已经实现自动驾驶出租车的落地商用。

除了出租车，智能网联汽车也逐步应用在重型卡车、快递配送、清扫、接驳等多个领域。在湖南湘江新区的湖南省检验检测特色产业园内，无人驾驶零售车按照规划的线路行驶，其货柜可容纳饮品、食物等，并具备冷藏、制热功能，为园区员工提供便利的“无接触”购物方式。小马智行与三一重卡合资公司一骥智卡所生产的首批30辆智能卡车日前已下线。

工业和信息化部装备工业一司副司长郭刚介绍，目前，全国已有近30个城市累计为80多家企业发放了超过1000张智能网联汽车道路测试牌照，高等级智能网联汽车在特定场景、特殊区域已开展规模化载人载物测试示范，智能网联汽车产业化发展步伐进一步加快。

根据此次征求意见稿，智能网联汽车准入和上路通行试点的条件进一步明确，并特别强调了安全性。例如，试点城市应具备符合一定条件的公共道路、交通基础设施、通信基础设施、高精度地图等必要的基础设施条件，试点道路的交通设施应符合国家法律法规和技术标准要求；具备良好的智能网联汽车道路测试与示范应用基础、省级或市级智能网联汽车安全监测平台、汽车网络安全和数据安全管理能力、安全隐患和突发事件处置能力等安全管理条件。

业内人士认为，国家层面明确试点工作及相关条件，对于推动智能网联汽车上路并进一步提高安全性、助力相关产业健康发展具有重要意义。这也有助于企业在市场最前沿进一步理清思路、优化布局，而企业的探索将有利于促进智能网联汽车产品的功能、性能提升和产业生态的迭代优化。

## 从单条道路测试扩展到区域示范

经过多年发展，中国汽车市场上各大品牌产品矩阵不断丰富，市场竞争愈发激烈，智能网联汽车正成为新赛道。多地积极推出举措，抢抓发展机遇，营造良好政策环境，全力支持智能网联汽车产业发展。

深圳走在全国前列。2021年，深圳共开放智能网联汽车测试道路145公里，率先在妈湾港实现智能网联汽车规模化示范应用。今年6月出台的《深圳市培育发展智能网联汽车产业集群行动计划（2022—2025年）》提出，到2025年，实现网联化先发引领、智能化大幅跃升、电动化全面渗透，建成具有全球影响力的智能网联汽车创新和应用高地。

上海、重庆等地也明确了发展目标。上海提出到2025年初步建成国内领先的智能网联汽车创新发展体系，智慧道路基础设施实现重点区域覆盖，基本满足车路协同、智慧交通、智慧出行应用需求。重庆提出到2025年基本建成相对完整、重点突出、全国领先的智能网联新能源汽车零部件供应链体系等。

郭刚介绍，目前，全国已建设17个国家级测试示范区、4个国家车联网先导区、16个智慧城市基础设施与智能网联汽车试点城市，完成智能化道路改造超过3500公里，建成5G基站200万个，从单条道路测试扩展到区域示范，逐步推动产业规模化和商业化发展。

各家车企也在纷纷抢占这一新赛道——比亚迪有关负责人告诉本报记者，经过多年发展，



▲在不久前举办的2022世界智能网联汽车大会上，来自国内外智能网联领域的200余家知名企业参展，展示其新技术、新产品，新应用，共享智能网联最新成果。图为观众在了解无人驾驶物流车。

陈晓根摄（人民视觉）

►重庆市沙坪坝区聚集了一批汽车制造业规模企业，打造新能源智能网联汽车产业链。图为前不久，在重庆快联汽车零部件有限公司无尘车间，工人们正加工新能源汽车零部件。

孙凯芳摄（人民视觉）



比亚迪在此领域已拥有三大拳头产品，即“比亚迪DiLink智能网联系统”“比亚迪DiPilot智能驾驶辅助系统”“比亚迪汽车APP”。其中，“比亚迪DiLink智能网联系统”是打通“硬件、软件、生态、手机端”四维一体的智能座舱，延续了手机使用习惯，提升了用户体验。

上汽通过集成内外部创新资源，打造了“七大技术底座”，包括覆盖纯电、混动、燃料电池三条技术路线的三大整车技术底座，以及涵盖动力电池、动力总成、电驱系统和软件架构的四大关键系统技术底座。上汽集团表示，公司正在加快推动电动智能网联技术持续产业化、产品化。

自动驾驶方面，记者了解到，目前有条件自动驾驶功能车型正蓄势待发。以蔚来、小鹏、理想等为代表的造车新势力产品已在市场上实现规模量产，以百度、华为等为代表的科技企业与企业合作产品相继落地，以广汽埃安、上汽智己等传统车企的新品牌自动驾驶功能产品陆续交付。

## 市场前景广阔，挑战也不小

眼下，电动化、智能化、网联化、共享化已成为汽车产业的发展趋势。

中国汽车技术研究中心有关专家向本报记者分析，从产业自身发展看，汽车正处在由电动化向智能化、网联化转变的进程中，产品属性从单纯交通工具向移动智能终端、储能单元和数字空间转变。从产业间协同看，智能网联汽车产品是与互联网、人工智能、通信技术的深度融合，是软件与硬件的深度融合，是制造商、供应商与消费者的深度融合。从消费需求变化看，消费者对

自动驾驶、影音娱乐等方面的个性化和高端化需求日益增加。从商业模式变化看，汽车产品将以用户体验为重要出发点，软件、内容和服务的价值比例将会持续提升，盈利点向价值链后端转移。因此，产业的转型升级势在必行，有望在未来催生数万亿元的市场规模。

智能网联汽车发展迅速的同时，也面临着较高的安全要求，包括政策法规、技术研发、安全性、社会认同等诸多方面，给企业带来挑战。

政策法规方面，智能网联汽车在产品准入、上路行驶等领域仍有待进一步规范、明确。技术研发方面，高算力芯片、高性能传感器等关键零部件国产化程度有待提高，自动驾驶算法需要通过更多场景加以验证。安全性方面，随着汽车产品智能化、网联化程度提升，数据安全、网络安全等问题日益凸显。基础设施方面，车路协同设施的适配性与统一性仍需完善。社会认同方面，公众对驾驶辅助的认可度较高，但对高级别自动驾驶仍存在安全顾虑。

中国汽车技术研究中心有关专家建议，应从政策创新、技术攻关、网络和数据安全监管等方面加强安全保障。包括在基础条件较好的试点城市对产品技术能力进行验证，为完善管理政策和技术标准提供经验。通过行业联合攻关、重大项目等形式加强行业共性平台建设。强化技术监管能力建设，形成贯穿事中事后的动态监管机制等。

产业的迅速发展催生了对人才的旺盛需求，人才梯队建设和系统化培养也是发展智能网联汽车产业亟待解决的问题。据悉，中国互联网协会车联网工作委员会近日牵头发布“智能网联汽车人才培养计划”，将重点培养智能网联数据管理与应用方面的复合型人才，为行业高质量发展提供强大的人才支撑和智力支持。

区域内生物多样性明显增加——

## 东居延海实现连续18年不干涸

本报呼和浩特电（记者张帆）记者近日从黑河纳济纳灌区水利发展中心获悉，截至10月底，地处内蒙古自治区阿拉善盟额济纳旗的东居延海今年已累计补水6387万立方米，水域面积42平方公里，湖泊干涸危机得以有效缓解，东居延海实现连续18年不干涸，生态补水工作取得显著成效。

作为中国第二大内陆河，黑河是西北地区重要的生态屏障。今年以来，内蒙古阿拉善盟紧紧抓住8月下旬黑河上中游地区发生较大洪水的时机，持续输水补给，东居延海水位持续上升，水域面积有效恢复，湖泊水生态环境得到进一步稳固。

在黑河水的滋润下，东居延海湿地面积达到约58平方公里，林草面积恢复约10万亩，区域内

发展绿色金融，是实现绿色发展的重要措施。近日，中国银保监会召开绿色保险业务统计制度行业宣导（电视电话）会议，宣传动员绿色保险发展工作以及业务统计工作。

什么是“绿色保险”？根据银保监会发布的《绿色保险业务统计制度的通知》，绿色保险是指保险业在环境资源保护与社会治理、绿色产业运行和绿色生活消费等方面提供风险保障和资金支持等经济行为的统称。

比如，电力行业是中国实现碳达峰的重点行业。中国人保旗下人保财险近日签发国内首单CCS/CCUS项目碳资产损失保险（简称“碳捕集保险”），为中国华电集团下属一家发电企业提供碳资产损失保障。未来如果项目因自然灾害、意外事故等致使使用设备或相关财产遭受损坏，导致项目所捕获的二氧化碳排放量未达到项目设计运营目标，保险公司将对由此产生的碳资产损失提供保险保障，助力企业安心实现降碳减排目标。

中国银保监会副主席梁涛表示，银保监会明确绿色保险定义并建立绿色保险业务统计制度，将发挥保险业支持绿色发展的引领作用，具有重要意义。

促进绿色保险发展有助于进一步凝聚共识。绿色保险的发展，不仅体现在产品数量的增加、服务范围的拓展上，更体现在行业发展理念的转变上。近年来，保险业在绿色保险方面开展了积极的探索和尝试，不断丰富和扩展绿色保险的内涵外延。与此同时，由于缺乏行业统一的标准和共识，使得绿色保险的评价和考核工作不易推进。此次银保监会在深入研究的基础上，形成绿色保险的明确定义，并建立起绿色保险业务统计制度，为推动绿色保险的发展迈出了扎实的一步。

发展绿色保险，企业要积极把握机遇。保险业在推动绿色发展方面具有天然优势，可以从资产和负债两端发力，一方面发挥保险产品风险分担和损失补偿功能，为环境、社会和治理风险提供保险保障，助力绿色产业稳定发展，助推绿色技术新成果实施应用；另一方面，利用保险资金长期性和稳定性优势，引导投资方向，撬动投资规模，为绿色技术、绿色产品引入源源活水。各市场主体要立足实际，发挥自身特长，早谋早布局、早做人才技术储备，在行业转型中取得先机。

梁涛认为，保险公司在绿色保险业务开展过程中，要打破惯常以产品为维度的统计方式，改变对所服务客户是否“涉绿”掌握不充分、标识不到位的现状。发展绿色保险不仅是产品和服务的升级，更是一种理念和方式的转变，需要企业自上而下加快调整发展规划、业务方向，主动提前布局，将气候和环境因素纳入风险管理体系，处理好局部与整体、当前与长远的关系。

值得注意的是，部分保险机构在绿色保险业务方面已经开展了有益探索。

记者从中国人寿保险（集团）公司了解到，2021年时，中国人寿就成功为福建龙岩市新罗区300多万亩林地提供了“碳汇损失风险保障”，落地全国首单林业碳汇指数保险，为保险推动绿色发展起到示范作用。除了福建外，中国人寿林业碳汇指数保险目前已落地广西、云南、甘肃等多个省份，累计为近千万亩森林提供超1亿元的风险保障。中国人寿还陆续创新推出了海洋碳汇指数保险、农业碳汇保险、红树林蓝碳生态保护保险等，填补了国内多个生态碳汇保险保障的空白。“截至2022年9月末，中国人寿已通过绿色保险为21万客户提供风险保障5万亿元，中国人寿绿色投资存规模超4500亿元。”中国人寿相关负责人说。

中国银保监会表示，保险业各市场主体要自觉地将行业发展与经济社会发展紧密联系在一起。要加大资源力量投入，强化绿色保险业务培训，持续推进公司治理和业务结构体系重塑。下一步，银保监会将进一步研究出台绿色保险相关指导意见，建立健全绿色保险政策体系，推动绿色保险业务持续健康发展。

## 为绿色保险发展按下「快进键」

本报记者 王峻岭

## 2021年我国地理标志产品直接产值突破7000亿元

截至今年10月，累计批准地理标志产品2495个

新华社北京11月30日电（记者王琳琳）国家知识产权局知识产权保护司司长张志成30日在国家知识产权局11月例行新闻发布会上介绍，截至2022年10月，我国累计批准地理标志产品2495个，2021年地理标志产品直接产值达7033.76亿元，我国地理标志产品实现量质齐升。

我国地理标志资源丰富，加强地理标志保护，对推动区域特色经济发展、助力乡村振兴、传承传统文化、促进对外开放具有重要意义。2018年党和国家机构改革以后重新组建国

家知识产权局，整合了地理标志管理职能。

张志成介绍，五年来，地理标志领域改革持续深化，组织开展了两批地理标志专用标志使用核准改革试点，涵盖全国20个省份，市场主体使用专用标志更加便捷。在建国家地理标志产品保护示范区103个，覆盖18个中西部省份以及多个国家乡村振兴重点帮扶县，保护了一批高附加值的地理标志产品。

此外，地理标志保护相关举措被纳入长三角区域、黄河生态经济带、

泛珠三角区域等知识产权保护协作机制。2021年，全国共查处地理标志侵权案件1416件。

对外合作方面，张志成介绍，2021年3月1日，中欧地理标志保护与合作协定正式生效。截至目前，通过单独申请、互认试点和协定互保等模式累计实现110个中国地理标志在欧保护，134个欧盟地理标志在华保护。

下一步，国家知识产权局将进一步会同有关部门研究加强政策衔接，尽快建立地理标志统一认定制度并组织实施。

## 2021年我国地理标志产品直接产值突破7000亿元

截至今年10月，累计批准地理标志产品2495个