

智能汽车迈入产业升级黄金赛道

■中国城市报记者 刘唤宇

2月24日,中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》(以下简称《纲要》)提出,推进智能网联汽车(智能汽车、自动驾驶、车路协同)应用;推动智能网联汽车与智慧城市协同发展,建设城市道路、建筑、公共设施融合感知体系。

根据国际数据(亚洲)集团发布的《2020 智能汽车产业研究报告》预测,2020年到2025年,智能汽车的复合增长率将达到36%。由此可见,在我国经济增速换挡的背景下,发展智能汽车成为当下汽车行业升级的新引擎。

企业聚焦 风口来临

记者注意到,无论是造车新势力蔚来、小鹏、理想等新兴车企,还是奇瑞、长城等传统车企,都在发力升级,加速智能汽车的研发与投放进程。

2月3日,奇瑞智能网联“未来工厂”项目在国家级芜湖经济技术开发区开工建设,标志着奇瑞智能化转型进一步加快。

根据奇瑞集团“十四五”规划,智能网联“未来工厂”项目将在芜湖建设3个数字化、网

络化、智能化的高端智慧工厂,率先开工建设的一工厂项目建成后可实现年产50万辆整车(含KD,Knocked Down即散件组装)生产规模。

奇瑞控股集团有限公司董事长尹同跃在开工致辞时表示,在公司的战略规划中,全面布局了新能源、智能网联、移动出行等新增长点,投资和创新的重点已经从传统汽车全面转向智能汽车、新能源汽车,对现有生产规模、制造技术、管理工艺等进行全面升级,实现彻底转型。

再把目光转向蔚来,该公司自成立以来,就确立了坚持正向研发、自主研发的发展战略,目前拥有智能电动汽车的“三电”(电机、电控、电池包)“三智”(智能网关、智能座舱、自动辅助驾驶系统)完全的自主知识产权。

“世界上同时掌握这六项核心技术的企业,只有两家,另一家是特斯拉。”蔚来汽车相关负责人在接受中国城市报记者采访时表示,蔚来打造了车载人工智能系统“NOMI”。“NOMI”能够持续学习用户的习惯与兴趣,根据不同使用场景来满足每个人的个性化需求,让车从一个机器变成一个有生命、有情感的伙伴,改变了人车

交互的方式。

此外,在向智能科技转型的道路上,长城汽车同样蓄势待发。自动驾驶公司毫末智行近日完成了3亿元Pre-A轮融资。毫末智行此前一直在长城汽车内部负责ADAS系统研发,也是长城汽车的自动驾驶核心供应商。

就在近日,地平线获得来自长城汽车的战略投资。双方宣布,长城汽车将以在智能化领域多年的技术积淀与地平线领先的汽车智能芯片、算法相结合,加速攻坚和布局自动驾驶、智能网联等智能化核心技术。

智慧城市 与智能汽车协同发展

近年来,许多城市陆续布局智能汽车产业。

上海交通大学汽车工程研究院副院长殷承良在接受中国城市报记者采访时表示,我国的基础设施建设为智能汽车发展带来了广阔前景,应当将智慧城市、智能交通和智能汽车融为一体,共同发展。

《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划(2021-2025年)》近日出台,提出将在上海市推进高度自动驾驶示范区建设,探索在高速公路等区

域开展测试。

“智能网联汽车产业是汽车、信息、互联网和人工智能等多产业融合的焦点。上海市坚持以打造世界级汽车产业中心为目标,大力推动智能网联汽车产业发展。”上海市经信委副主任张建明介绍,上海已累计开放测试道路达560公里,形成了嘉定区、临港新片区、奉贤区和金桥镇四地联动发展的格局,洋山港跨东海大桥智能重卡示范运行、智能网联汽车载人规模化示范应用相继启动。

此外,作为积极推动自动驾驶发展的代表性城市,北京已连续3年发布自动驾驶车辆路测报告。从春节前发布的《北京市自动驾驶车辆道路测试报告(2020年)》来看,我国的自动驾驶技术发展已经为今后大规模商用化打下了坚实基础。

三大痛点制约发展, 车路协同更符国情?

据了解,智能汽车是集环境感知、规划决策、多等级辅助驾驶等功能于一体的综合系统,包括定位感知、智能识别、辅助驾驶等核心功能。“自动驾驶与智能座舱是智能汽车驾驶体验中最关键的两个部分,也是蔚来持续深耕的技术领域。”

蔚来汽车相关负责人说。

2020年3月,工信部公示了《汽车驾驶自动化分级》推荐性国家标准批稿,将驾驶自动化分为0—5共6个等级。“3级是质的飞跃,能够实现在某些特定情况下由智能系统来操作,驾驶员不再是第一责任人。”殷承良说。

“我们应当认识到,智能化并不一定非是新能源,但新能源汽车由于电量充足,更适合智能汽车的发展。”殷承良表示,不可回避的是,我国智能汽车发展仍有三点受制于人:首先是新型传感器技术,大部分高端、核心技术仍然在国外;其次是芯片技术差距较大,但国内许多企业仍在努力追赶;最后是操作系统、软件算法方面仍落后,但这方面我国追得很快。

“抹平差距非一日之功,还需要不断完善和发展基础产业。”殷承良说。

近日,由上海市奉贤区政府、临港集团、上海交通大学共同打造,打通日常出行“最后一公里”的全国首个“智慧全出行链创新测试示范区”落户上海市奉贤区。在5G、人工智能、大数据、云计算等新基建的支持下,奉贤示范区实现了无人驾驶测试“车路协同、车网融合”,弥补了此前国内无人驾驶车辆进入地下后因无法精准定位、导航和统一授时导致无法自动规划路径和精准轨迹跟踪的缺陷,并顺利解决避让、停车、倒车、泊车等完整的地下“最后一公里”技术链问题。

殷承良表示,我国的技术路线是以网联化为主,单车智能为辅,通过交通体系建设,在路边安装大量的传感设施,然后通过联网把相应的指令通过网络传递给车辆,这样会大幅度降低智能汽车的成本。

“目前,较低端的智能驾驶我们已经可以看到,但完全的自动驾驶仍需时日。新基建的建设会迅速催生智能汽车的发展,在5年之内大家会陆续看到更多进步。”殷承良说。

威马汽车 将迎科创板上市

目前,新能源汽车正处于红利期,威马汽车借助这股东风,即将迎来科创板的上市。一旦成功,威马汽车将成为科创板新能源汽车第一股,同时也是第一家在科创板上市的新势力车企。图为2月21日,湖北省宜昌市夷陵万达广场内展出的一辆威马汽车。

中新社发 张国荣摄



商务部:加快取消皮卡进城限制,推动皮卡下乡

■中国城市报记者 刘唤宇

日前,商务部网站发布《关于印发商务领域促进汽车消费工作指引和部分地方经验做法的通知》(以下简称《通知》)。《通知》提出,加快取消皮卡进城限制。充分发挥皮卡客货两用功能,尚未取消皮卡进城限制的地区,积极协调推动有关部门全面取消皮卡进城限制。对于尚不具备条件全面取消的地区,积极采取分区域、分路段、分时段放开进城限制等方

式,对皮卡进城实施精细化管理,并逐步实现全面取消进城限制。

自2016年以来,我国陆续推出了皮卡解禁的政策,云南、辽宁、河北、河南、湖北、新疆六省区成为首批列入解禁的试点区域。2020年,全国有近20个地区先后发布皮卡解禁信号,包括重庆、宁波、南昌、上海、武汉等城市。

全国乘用车乘联会发布数据显示,2020年皮卡销售总量增长9%,保持了强劲增长态

势。今年1月,皮卡销售4.7万辆,同比增长70%。其中,长城皮卡销售22260台,同比增长66%,连续9个月销量突破2万台。“长城炮”1月销售12058台,蝉联皮卡销量冠军,与“风骏5”“风骏7”再度包揽皮卡市场单车型销量前三名。

进一步取消皮卡进城限制,能否有效推动皮卡行业发展?长城皮卡相关负责人在接受中国城市报记者采访时表示,在更大范围内解除皮卡进城限制,将有效刺激皮卡消费需求,

被压抑的市场将迎来新的增长的空间。目前,国内汽车市场皮卡占比不到2%,从政策层面进行鼓励和引导消费,这对国内皮卡市场是利好的,未来3—5年都将是皮卡的快速增长阶段。随着皮卡的全面解禁,必然吸引更多国内外厂商加入进来,遵循市场规律打造符合用户需求的产品,形成良性的市场秩序,共同推动皮卡乘用车化发展。

《通知》还提出,支持农村汽车消费,对农村居民购买新能源汽车、微型或轻型货车(含

皮卡)、1.6L及以下排量乘用车给予补贴支持,释放农村汽车消费潜力。

事实上,随着城乡公路网络完善、百姓购买力提升,中小城市及农村地区催生了大量的用车需求。市场普遍认为,价格实惠,结实耐用,既能拉货又能载人的皮卡车型受到广泛欢迎。

“推动皮卡下乡,将进一步扩充农村汽车消费市场。”长城汽车相关负责人表示,今年,长城皮卡将加大研发投入,打造满足用户需求的产品。