



需跨政策 技术 环境三道坎

在6月17日召开的第三届“中国汽车高新技术发展国际论坛”上, 众多汽车界的领军人物和行业专家就当前汽车智能化中存在的技术问题、政策困境、使用环境等话题进行了深入的讨论。

需跨政策 技术 环境三道坎

什么是智能汽车?

原科技部党组成员、中国智能交通协会理事长吴忠泽给出了这样的答案:“我想智能汽车是指搭载了先进的车载传感器、控制器、执行器等装置,并且融合了现代通信与网络技术,具备了复杂环境的感知、智能化决策和自动化控制的功能。使得车辆和外部的节点之间,实现信息的共享和控制的协同,实现了零伤亡、零拥堵,达到安全、高效、节能行驶的下一代汽车。”同时,吴忠泽提出了智能汽车发展的两大主题:第一,智能化、网络化和电动化。第二,车与车、车与路之间信息交互系统的发展。

“智能汽车首先必须是有车内互联+移动互联+英特网,从而形成的汽车生态。不仅仅是一个产品,也不仅仅是一个载体。”广汽集团汽车工程研究院常务副院长吴坚认为。在英飞凌科技汽车电子事业部负责人徐辉眼中,最终的智能汽车应该

是如何整合最佳的社会资源,能够最终让人们的出行更安全、更环保、更舒适。

智能汽车发展瓶颈:政策、技术、使用环境

今年5月份,工信部发布的《中国制造2025》中明确提出,到2025年,我国将掌握自动驾驶的总体技术以及各项关键技术,要建立起比较完善的智能网联汽车的自主研发体系,生产配套体系以及产业链,要基本完成汽车产业的转型升级。然而要实现这一目标,需要突破哪些壁垒呢?

吴忠泽分析,目前,国内领先的汽车企业已经有了智能汽车的发展规划,有的已经开始实施,但是缺少道路基础设施建设和统筹规划,导致智能驾驶难以实现。第二,由于对智能汽车价值的认知不同,合作还缺乏顶层设计,整车企业和互联网企业之间的合作模式还不够清晰。第三,中国道路的环境复杂度非常高,道路的适

用性验证难度比较大,传统的验证体系还难以适合智能汽车的需求。第四,我国智能汽车关键共性核心技术缺失,关键零部件长期被国外企业所垄断,成为我国智能汽车发展的一大瓶颈。

破解难题 迎智能汽车发展春天

为了破解上述难题,清华大学汽车产业与技术战略研究院院长赵福全提出,“我们有太多的问题企业解决不了,产业也解决不了,需要国家不仅顶层设计,还要顶层行动,所以,智能汽车要有国家行动,也有产业行动。”

博世底盘控制系统中国区副总裁蒋京芳更关注智能汽车技术的发展,“从技术上讲,一是要有高度放心的传感器技术,需要很好的电子电气架构。”另外,还要考虑数据安全问题,“防止黑客攻击,也是必须考量的问题”。此外,高精度的电子地图是实现自动驾驶的必备条件之一。

“在无线网络和英特网上,有很多共同的接口,这个需要我们政府部门,包括行业去共同制定相关的一些V2V、V2G标准,共同实现互相之间的沟通。”吴坚认为,车联网作为智能汽车重要的支撑之一,还需要一个很大的“系统工程”。

对于基础设施建设的重要性,北京汽车股份有限公司总裁助理荣辉做了个形象的比喻:“自动驾驶上路需要的基础设施和现在不一样,这一点上海做得不错,上海要把所有的路灯变成智能路灯,就好像你人在一个轨道上行走,两边都有信号,那个时候实现自动驾驶就水到渠成,如果这个渠不建成,水是流不过来的。”他还大胆地提出,未来颠覆汽车行业的一定是既懂互联网又懂汽车的人,而这样的人就来自于生下来就开始玩手机、ipad的一代人中,这种颠覆者“要么出在中国,要么出在美国,我更看好中国”。

(据新华网)

