



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集群,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?

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

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最终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的一代人群中,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)

