

汽车产业或迎智能化绿色化双升级

我国经济发展进入新常态,汽车产业的发展也面临着新挑战,特别是在国家“互联网+”行动计划、“中国制造2025”等政策的驱动下,汽车产业未来的发展方向这一关键命题引起了业界的广泛关注和思考。

一年一度的中国汽车产业发展(泰达)国际论坛(简称“泰达汽车论坛”)刚刚落下帷幕,本届论坛围绕“新常态·2020产业愿景与路线图”的主题,就新能源、智能汽车等热点话题,邀请政府管理部门、行业专家、车企代表等,共同探讨产业未来方向。



泰达汽车论坛现场。

语录



中国工程院院士 钟志华

汽车制造业不强,就谈不上制造强国。如果把制造业的各个板块变成一个个板的话,汽车制造业的发展不可能成为一个孤岛,它一定需要很多关联的产业来支撑。



工业和信息化部原党组成员、总工程师 朱宏任

必须加快新一代信息技术应用,推进汽车产业转型升级,应重点集中在研发领域、产品制造领域、产品的制造以后的各个环节,从物流销售以及到提供售后服务环节,精准把握智能化和网络化的发展前景和重点方向,以智能制造为重点突破方向。



广西玉柴机器股份有限公司战略与规划高级总监、产品总规划师 钟玉伟

中国汽车排放升级的速度大大加快,2020年全国要实施国VI的标准。对企业来说,无论是排放,还是油耗,对柴油机技术都是最大的压力,也是最大的升级推动力。

实习记者 刘金波 本报记者 付饶 文图

专题

重庆汽车安全科普基地揭牌

9月21日,在重庆举行的国际道路联盟中国研讨会暨中国公路学会2015年学术年会上,中国公路学会对重庆汽车安全科普基地进行了授牌,标志着该基地步入发展速度更快、宣传服务范围更广的轨道。

基地依托重庆车辆检测研究院有限公司建立,在车检院汽车(特别是客车)安全方面研究、测试能力的支撑下,选定了汽车碰撞安全、电磁兼容安全和新能源汽车安全三个专业作为主要科普方向,而这些方面的知识正是社会大众所不熟悉的同时,也是最需要重视的。三个专题分别依托车检院的碰撞试验研究部、电磁兼容试验研究部和新能源汽车试验研究中心。

碰撞试验研究部拥有满足国标、欧标

澳标等各国标准体系和委托试验需要的碰撞试验系统、美国进口的各种试验假人及其标定系统、法国进口的行人碰撞保护试验系统、合车碰撞模拟试验系统等先进的仪器设备近百套,可开展汽车整车多种碰撞试验和相关测试研究,同时主持和参与了多项涉及汽车(特别是客车)碰撞乘员安全保护的国家及行业标准的制定,对汽车碰撞乘员安全保护作出了积极的贡献。电磁兼容试验研究部是国内最早开展车辆电磁兼容测试和研究的机构之一,拥有目前国际先进的10m法和5m法电波暗室,可模拟道路和各种实际工况,能够开展包括新能源

汽车在内的整车及零部件的EMC试验检测和科研开发,包括18米长较接客车的电磁兼容试验,检测能力满足国内外法规和企业标准要求,于2007年组建了“重庆市电磁兼容工程技术研究中心”,致力于解决产业发展中的关键、共性问题,同时每年开展科普活动,向社会各界开放实验室。新能源汽车试验研究中心拥有从英国、日本进口的电力测功机、美国进口的动力电池测试系统及模拟系统、日本进口的功率分析仪、动力电池针刺、挤压试验设备等,具备当前国家要求的纯电动汽车、混合动力汽车整车及零部件的专项标准全部试验检测能力,可开展电动汽车整车性能测试、电机及其控制器的性能试验、动力电池性能及

安全项目的测试。重庆汽车安全科普基地具有较强的科普宣传能力,其重要组成部分之一即为2012年重庆市科委授牌的重庆市重点科普基地——重庆市汽车碰撞乘员保护科普基地。三年来,该基地成功开展数十次形式多样的科普活动。“请进来”——迎接了近千名大学生及社会各界人士现场参观相关专题的试验,结合安全专题讲解安全知识;“走出去”——通过各种宣传方式,特别是中心自制的碰撞安全体验馆,在大型科普宣传活动中使数以万计的普通市民对汽车碰撞安全的乘员保护有了切身和感性的认识。基地连续多年在科普工作考评中评为优良。

张科峰

新能源汽车推广处于重要机遇期

与会者认为,我国的新能源汽车产业真正开启产业化进程的时间并不长,实际上是在2009年国务院出台的十大产业振兴规划中第一次提出要实施新能源汽车战略,目前产业仍旧处于科研和创新阶段。现在,正处于一个很重要的机遇期,基础很好,将来的前景应该更好。

经过几年的发展,我国已经涌现出了一批具有创新能力和产业化能力的新能源汽车企业,这些企业都是在扎扎实实推进自己的研发和创新,有的已经走到了世界的先进行列,同时在产业的共性平台、产业联盟、国际合作、标准体系方面也积累了很多有价值的成果。与会专家认为,目前政府支持的力度很大,但是还要建立更长效的机制,使得产业发展不完全依赖于现在政府的资金投入,而是依靠市场机制和内生动力驱动。

论坛上,国家发展改革委产业协调司机械装备处处长吴卫表示,新能源汽车产业发展需要更多有竞争力的企业参与。汽车是一个融合力非常强的产业,不能只局限于汽车企业本身来发展新能源汽车,汽车零部件生产企业、关键零部件生产企业、汽车研发设计企业等具备进入这个产业条件的企业也应该参与到新能源汽车产业中来,进一步激发和释放市场活力。

推广新能源汽车,也需要学习欧美国家的先进经验,完善新能源基础设施建设。据中国汽车工程学会常务副理事长兼秘书长张进华介绍,美国、欧洲、德国等欧美国家与我国在充电基础设施建设方面有比较大的差别,他们在充电设施建设布局上更多充分利用现有的商业道路等基础设施,灵活分散地布局充电基础设施。国外

在充电基础设施建设的初期,国家都会给予不同额度的补贴。在基础设施的标准化和统一认证方面,有的国家列入到安全法规进行认证,日本不是强制性法规认证,采用的是第三方资源认证。

外国的新能源基础设施建设的经验对于我国的启示,首先是要推行国家层面的财税激励政策,特别是在充电基础设施建设之初,采用国家补贴方式,扶持企业建立盈利模式,培育规模化企业。在发展思路上,注重在不同阶段采取不同的策略。其次,大力推动标准国际化,在认证和监管方面推动充电基础设施的互联互通,尽快建立以实现车桩兼容、信息共享、规范兼容目标的示范区域并逐步向全国推广。此外,推动政策衔接和管理规范的完善,最重要的是要制定充电桩建设的指导手册。

智能汽车应用渐落地

利用互联网技术把一些娱乐功能、服务功能扩展,第二个阶段是一个辅助驾驶概念,比如提高汽车的安全性,第三个阶段才是真正做到自动驾驶。

“上海世博会时,通用汽车馆车联网概念更多落脚在网上,车联网更多的是落脚在车上,现在美国人讲一个概念叫互联自动驾驶,核心还是一个自动驾驶概念,实现智能汽车的目标并不是一蹴而就的。”工业和信息化部产业政策司司长冯飞表示,“自动驾驶是智能汽车的最高境界,未来十年也就是说到2025年,自动驾驶的智能汽车才会投放市场,实现想象中智能汽车所实现的功能。”

智能汽车是在新一轮科技革命和产业变革的大背景下推进的,整个汽车行业的智能化是生产制造过程的智能化和产品的智能化,两者缺一不可。实现智能化最核心的是要做足大数据这篇文章,汽车本来就是一个移动的计算机,就是一个产生数据的源,但是把大数据收集起来,然后加工处理变成知识,知识再经过建模、计算等一系列过程才可以变成一个智慧的控制。所以,联网和开放数据是必经阶段。

智能汽车最核心问题是要把人、车、社会有效连接起来,必须实现人车互通以及车和车互通,车和车互通包含和很多其他的物联网、车联网内容,现在很多在车上所应用到的技术已经初步实现智能化了,比如现在很多车上所装的自适应巡航系统。

但是,互联网企业的加入使得汽车更加“热闹”起来,因为互联网公司深耕智能设备市场,能够为客户带来更加舒适的用户体验是他们的一大优势。乐视车联网CTO饶宏认为,智能汽车终极服务是为人的体验。传统车厂在驾驶操控方面的体验可能已经做到极致了,再往上提高5%都很难,但是互联网行业拥有进一步提高人的体验需要的娱乐人才、云服务人才,所以汽车要开放互联就需要IT行业的融合。

传统汽车厂商认为,智能产品最核心的是保障安全底线。与互联网行业进行更多的合作和协作是需要的,但是汽车厂商有自己的资源、知识和专业能力。智能汽车首先要保证安全驾驶,需要的是更安全的技术、更安全的车辆。安全是第一位的,然后才是自动驾驶。

动态

新型疲劳驾驶预警系统面市

本报讯(实习记者 张梦怡)近日,径卫视觉科技(上海)有限公司在第九届中国国际汽车商品交易会上召开了以“安全看得见”为主题的新品发布会,在实现行车记录仪功能的同时,扩展了ADAS主动安全功能。

径卫驾驶员安全监控主机采用基于图像的生物特征识别技术,使用摄像头,通过非接触方式获取驾驶员面部图像,通过人工智能程序分析驾驶员瞌睡程度,并在驾驶员发生瞌睡时发出预警。径卫疲劳预警系统在驾驶员疲劳驾驶时可实现报警、振动(通过车速自动调节报警灵敏度),还可进行GPS定位、超速报警及LDW车道偏离报警。内置的3G模块可支持数据传输、图片回传、短消息提醒管理者、通话。

据径卫视觉总经理王波介绍,针对商用车的RDT系列即驾驶员注意力评估系统,会根据车速自动调节系统的灵敏度,其动态响应速度为0.8至2秒,确保能在第一时间对驾驶员的疲劳状态作出判断,并通过提示音、震动坐垫、气味发生器等方式发出报警。即使在夜间、灯光明暗交错的环境下,该系统也能表现出色,实现高达98%的疲劳检测率。

桂林大宇130辆旅游客车出口菲律宾

本报讯 近日,桂林大宇客车又获菲律宾130辆客车出口订单。该订单的签订,不仅有助于桂林大宇在出口市场上进一步实现逆势增长,更标志着桂林大宇客车的产品质量和品质已在菲律宾市场得到认可。

据了解,桂林大宇从2008年开始出口菲律宾,经过多年在当地市场的拓展,从2013年开始出现批量订单。截至目前,桂林大宇已累计出口菲律宾超过500辆客车。此次出口菲律宾的130辆客车产品以旅游客车为主,产品型号包括GDW6119HK、GDW6117HK、GDW6900K和GL6127HK等车型。

桂林大宇负责人表示,今年1—8月,桂林大宇客车的出口量较2014年同期增长了18%。其中,在菲律宾和越南市场,桂林大宇销量以8%左右的幅度递增,每年都有近百辆的订单量。(林可菲)

江淮汽车新能源基地将落户武汉

本报讯 近日,江淮汽车与武汉盟盛人新能源汽车产业园发展股份有限公司、武汉蔡甸区政府签署战略合作协议,将在武汉市蔡甸区投资建设年产1万辆新能源汽车项目。该项目拟于2015年年底开工,建设周期12个月,争取到2016年年底形成年产1万辆新能源汽车的生产营销服务能力。

此项目是在江淮汽车发布新能源汽车业务发展战略——“i·EV+战略”之后的首个省外大型新能源汽车建设项目,是江淮汽车新能源业务布局华中中的重要举措。江淮汽车以现金和实物出资,占合资公司注册资本的70%;武汉盟盛人新能源以现金出资,占合资公司注册资本的30%。江淮武汉新能源汽车项目建成后,将成为江淮新能源汽车辐射中西部地区的重要基地,江淮武汉新能源汽车基地将成为继合肥本部基地后又一重要的战略增长极。

据悉,江淮汽车战略目标是到2025年,江淮新能源汽车总产量占江淮总产量的30%以上,形成节能汽车、新能源汽车、智能网联汽车共同发展新格局,构建“双动力总成成为核心”的“125”产品布局,即一个领先的纯电动驱动技术路线,纯电与插电两大技术平台,覆盖MPV、SUV、轿车、轻商、客车五类市场。(霍静)

浙江东阳政策支持新能源汽车推广

本报讯 近日,浙江省东阳市的新能源汽车推广应用工作取得新突破,出台了《新能源汽车推广应用工作实施方案》,有效推进交通领域的节能减排和汽车产业的升级换代。

根据方案,在公交领域,将开设纯电动公交和混合动力公交专线,通过新增、更新和提前报废等方式,到2015年年底,全市推广新能源汽车数量不低于30辆;物流租赁领域,探索和创新商业运营模式,通过物流租赁、私人租赁、公共服务领域租赁等方式,建设租赁示范推广试点,到2015年年底,全市推广物流新能源汽车10辆以上。此外,发挥各级财政补贴政策引导作用,努力在公务、城管、环卫、旅游等领域推广应用新能源汽车,到2015年年底,力争推广新能源公安巡逻用车10辆、城管执法10辆、环卫车10辆、旅游用车20辆,并且鼓励私人购买新能源汽车。

此外,通过强化政策支持、财政资金支持等方式加快基础设施建设,并将充电设施建设和配套电网建设与改造纳入城市规划,积极鼓励支持企业投资建设充电设施,为新能源汽车推广提供保障。(周晔)