



智能驾驶获得“合法身份”的脚步正在加快。近日,工信部发布《汽车驾驶自动化分级》推荐性国家标准报批公示,公示截止到2020年4月9日,这项标准将于明年1月1日正式实施。这意味着,中国将正式拥有官方自动驾驶分级标准。

《汽车驾驶自动化分级》是我国智能网联汽车标准体系的基础类标准之一,将为我国后续自动驾驶相关法律、法规、强制类标准的出台提供支撑。对此,部分业内专家在接受羊城晚报记者采访时表示,该分级标准将有助于推动无人驾驶汽车提前到来,今年将实现L3级别自动驾驶汽车的量产,而无人驾驶最快或于2024年来,并于2025年到2030年之间逐渐成为市场主流。

中国版自动驾驶分级标准出炉

无人驾驶汽车时代提前到来

自动驾驶利好频现

疫情或加速无人驾驶落地

无人驾驶
仍存制约及瓶颈

相关车型
广汽L3技术有望今年在Aion LX顶配车型上搭载量产

从此次公示的《汽车驾驶自动化分级》国家标准主要内容来看,其中包括了对驾驶自动化的定义、驾驶自动化分级原则、驾驶自动化等级划分要素、驾驶自动化各等级定义、驾驶自动化等级划分流程及判定方法、驾驶自动化各等级技术要求等。

汽车驾驶自动化功能将划分为0-5共6个等级:其中最高级别的自动驾驶为完全自动驾驶,也就是驾驶自动化系统在任何可行驾驶条件下持续地执行全部动态驾驶任务和执行动态驾驶任务接管。整体来看,自动驾驶分级国家标准,与美国目前的自动驾驶分级标准基本一致。

记者注意到,近几年,我国政府对智能网联汽车的重视程度不断提升。2019年9月19日,国务院印发的《交通强国建设纲要》提出,加强智能网联汽车(智能汽车、自动驾驶、车路协同)研发,形成自主可控完整的产业链。

2018年1月,国家发改委就印发了《智能汽车创新发展战略》(征求意见稿),目标是2020年智能汽车新车占比达到50%。同年,工信部印发《车联网产业发展行动计划》《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》《国家车联网产业标准体系建设指南(总体要求)》等配套文件。

此次《汽车驾驶自动化分级》的公示,意味着中国将正式拥有官方自动驾驶分级标准。而在此之前,关于汽车自动驾驶的智能化分级,业内一直沿用着由美国制定的SAE分类标准。



L3最快或今年实现量产

值得一提的是,今年年初爆发的新冠肺炎疫情,对各行各业都带来了一定的影响,无人驾驶汽车技术的研发自然也不例外。广汽研究院智能驾驶技术部负责人郭继舜在接受羊城晚报记者采访时表示,受疫情影响,交通管制导致技术研发需进行的公路道路测试存在诸多不便,无人驾驶技术在测试层面受到了一定程度的影响。

不过,需要注意的是,疫情爆发期间,人们活动范围受限,出行不便。为避免接触感染,消费者对于无人服务的诉求不断发酵,疫情防控中,无人消毒车、无人配送车等多款智能驾驶领域小车应运而生。如深圳福田区在环

卫领域采用无人全自动的环卫清扫机器人,在户外公共场所进行自主清扫、洒水、垃圾收集等工作。

为此,郭继舜认为,疫情将在一定程度上催生汽车行业无人驾驶技术快速成熟落地。

中智行技术副总裁张振林在接受羊城晚报记者采访时也认为,这次疫情本身会促进无人驾驶在物流和巡检等一些特定场景的应用,从而对汽车行业无人驾驶技术的研发会有一定的促进作用。

“未来若能真正实现无人驾驶,在遇到类似状况,我们的交通出行、交通运输是能够得到保障的。”郭继舜认为。

L3最快或今年实现量产

突发事件的驱动,使无人驾驶更快地应用到日常生活中,其应用场景也更鲜明,但目前这些场景仅适用于无人驾驶低速车。那么,无人驾驶何时才能真正落实到人们的日常生活场景中,并成为市场主流?

比亚迪一相关负责人此前在接受记者采访时认为,2020年到2025年为自动驾驶L3的商业元年,L4则可能会在2030年-2035年商业化。据了解,L3级自动驾驶技术能够在一定条件下,解放驾驶员的双手、双脚和双眼,是“辅助驾驶”与“自动驾驶”的分水岭。L3的到来,意味着部分驾驶责任首次由人转向自动驾驶系统。

郭继舜则预计,到2024年-2025年,会出现局部商业化的L4自动驾驶,又称为无人驾驶。L4预计会在2025年-2030年之间逐渐成为市场主流,并且开拓一个新的、以共享出行为主的商业模式。届时,传统出行模式将被彻底改变。郭继舜透露,广汽计划

2020年实现L3级别自动驾驶。根据计划,该功能有望今年上半年在Aion LX顶配车型上搭载量产。

张振林预计,至少在两年之内,无人驾驶行业的主要课题还在于技术的突破。之后,在顺利的情况下逐步走向市场和成为主流。张振林透露,中智行正在积极携手政府、上下游产业链,以及汽车、电信、出行等各个行业,通过产业的融合和携手,打造中国的5G AI智慧交通和出行。张振林说,中智行作从2018年成立之初就确立了5G AI的技术路线,并已与中国电信和中国联通分别在上海和南京建立了深度的合作。“5G作为移动通信领域的重大变革点,是当前新基建的领衔领域,我国今年对5G的建设和部署,对于中智行所倡导的5G AI技术的研发落地必将产生积极的促进作用。”

而根据麦肯锡观点,无人驾驶要在所有场景下达到成熟、可商业化,可能要到2030年。

站在战疫第一线 守好消毒第一关

文/羊城晚报记者 张爱丽



人物:时嘉
单位:广汽丰田人事总务部

在战疫一线,在汽车车间生产线上,处处都能看到汽车人的身影。如今,车企投入到复工复产的紧张节奏中,车间得以顺利开工,离不开每个汽车人的奋战拼搏。

在这场战役中,不畏艰难的广汽丰田人没有一丝畏惧,化身“战士”投入这场战斗中,以自己的担当奋力筑起抗击疫情的堡垒。

在这场战役中,不畏艰难的广汽丰田人没有一丝畏惧,化身“战士”投入这场战斗中,以自己的担当奋力筑起抗击疫情的堡垒。



3月20日下午,保时捷在斯图加特举行了2020年度财报发布会。在发布会上,保时捷全球执行董事会主席奥博穆表示,在2025年前,保时捷将在混合动力、电气化、数字化等方面投资约100亿欧元,并不断扩充在电动车领域的产品线。

在2019年财年,保时捷全球在新车交付量、营业收入、销售利润(未扣除特别事务支出)方面,均

实现全面增长。其中,保时捷全球交付量达28.08万辆,同比增长10%;营业收入达285亿欧元(约合人民币2164.4亿元),同比增长11%;销售利润(未扣除特别事务支出)达44亿欧元(约合人民币334.15亿元),同比增长3%;销售回报率(未扣除特别事务支出)为15.4%。

从不同地区的销量来看,全球交付28万辆的背后,亚太、非洲以及中东地区交付量占据了全球交

付量的41%,2019年该地区共交付了116458辆,同比增长了7%;作为连续5年稳居保时捷全球最大单一市场的中国,在2019年依旧延续增长态势,新车交付量达到了96752辆,与去年同期的80108辆相比,同比增长了8%。

据悉,进入2020年保时捷已将其工厂所有的能源供应更替为碳中和能源,电力供应均来自可再生能源。按照保时捷计划,从2020

年-2024年保时捷将在混合动力、电气化、数字化方面投资约100亿欧元,不断扩充在电动车领域的产品供给,即将推出Taycan的首款衍生车型Taycan Cross Turismo;新一代紧凑型SUV Macan也将实现电动化,成为保时捷第二个纯电动车系。

预计到2025年,保时捷旗下纯电及插电式混合动力车型将占整体销量的50%。



时嘉在坚守岗位

身。我们虽然不像医护人员一样奔往一线,但也有应尽的责任和义务,尽自己所能在工作岗位上发光发热。”谈起这次经历,时嘉坚定地说。

在广汽传祺店,店方负责人表示这个政策总体来说,对于消费者肯定是有触动的,因为指标多了,竞价低了,购车门槛降低,对车市肯定是利好。但是客户对于细则的实施还不了解,需要进一步推广。如果购买新能源车,现在大概是国家补1万元,地方补1万元,再加上企业的让利,优惠可以达到3万元左右的水平。

该负责人也承认,国家希望大家敢于消费,这要取决于收入的稳定性,经济的稳定,大家没有太多防御心理,这样消费意欲才会进一步释放。由于车牌数量增加了,本地消费者也比较理性,反而不会急着买车,还会有所观望。目前,在一家大型4S店,3月份售后数量大概恢复到平时的八成,但是销售还没有达到这个比例。

在广汽丰田的4S店,记者看到雷凌和凯美瑞依然是最热销的车型。有经销商负责人告诉记者,广汽丰田目前在广州的热销车型主要是双擎混动。去年6

链接 无人驾驶发展历程

上世纪七十年代初,美国、英国、德国等发达国家便开始进行无人驾驶汽车的研究,而美国是世界上研究无人驾驶车辆最早、水平最高的国家之一。

上世纪90年代英国启动了新的无人驾驶汽车计划。一些人在英国伦敦希斯罗机场目睹了无人驾驶汽车“优尔特拉”(ULTRA)自动驶离、抵达车站的奇妙场景。

1999年,一辆由美国卡耐基梅隆大学研制的无人驾驶汽车Navlab-V,完成了横穿美国东西部的无人驾驶试验。

2000年,丰田开发出无人

驾驶公共汽车。这套公共汽车自动驾驶系统主要由道路诱导、车队行驶、追尾防止和运行管理等方面组成。

2007年,德国汉堡一家公司应用先进的激光传感技术改造了一辆普通轿车,变身为可以在错综复杂的城市公路系统中行驶的无人驾驶汽车,命名为“Lux”。

2014年,谷歌宣布,其首款成型的无人驾驶原型车制造完毕。

随后,越来越多传统汽车厂商和科技公司也开始加入无人驾驶汽车的研发行列,而为无人车开放道路测试的法律法规也随之相继出台。



上也可以提前1公里预判前方路况,在雨雪、沙尘等复杂天气下,5G通信的应用也可以实时搜集传输更多更精确的环境信息,实现平稳的高速全速域自动驾驶辅助。

除此之外,新一代AdiGO自动驾驶系统3.0还配备了中国首款HWA高速变道辅助驾驶系统、中国首款学习型APA融合泊车、TJA拥堵辅助驾驶系统等L3级自动驾驶辅助技术。

搭载L3技术的长安UNI-T量产

近日,长安汽车正式发布了其L3级自动驾驶量产体验,长安汽车总裁朱华荣作为“首席体验官”,全程直播了23公里的道路实测。

长安汽车L3自动驾驶技术首搭于其旗下UNI-T车型上。据了解,此次路试的长安汽车自主研发的L3级自动驾驶系统,采用5个毫米波雷达、6个摄像头、12个超声波雷达作为主要传感器,可有效识别车辆驾驶环境中的车辆、行人、骑行者等多种目标和障碍物,最大探测距离大于200米,测量精度可达10厘米。

这一系统可以在高速公路和城市快速路的交通拥堵



场景下,可实现长时间脱脚、脱手、脱眼,直至系统提醒接管,最高可支持的车速为40km/h,相当于可以实现40公里时速以下的自动驾驶功能,驾驶员无需紧盯前方。当车速超过40公里时,驾驶员仍然可以在目视前方的条件下,由系统自动驾驶。

多利好出台 车市迎回暖

文/图 羊城晚报记者 威耀琪



3月20日,广州市政府第15届104次常务会议审议原则通过了《广州市促进汽车生产消费若干措施》。措施中提到,新冠肺炎疫情对汽车行业产生较大影响最大。为了稳定汽车产业,广州出台新政策,从提振新能源汽车消费、鼓励汽车加快更新换代、营造汽车消费环境三个方面,提出购车补贴、竞价奖励、新增巡游出租车指标和优化中小客车指标调控政策等措施,支持汽车产业持续健康发展,预计拉动总产值将超过200亿元。

记者了解到,优化中小客车指标调控政策的方向是增加中小客车指标。具体增加的数据将进行核改,预计两周后出炉。记者走访车市也感觉到,3月份的车市状况已经明显比2月份大为改观。在一些主流品牌的重点店铺,客人可谓是络绎不绝。但是销售方面告诉记住,现在基本上还只是恢复到平时销量水平的七八成。

在广汽传祺店,店方负责人表示这个政策总体来说,对于消费者肯定是有触动的,因为指标多了,竞价低了,购车门槛降低,对车市肯定是利好。但是客户对于细则的实施还不了解,需要进一步推广。如果购买新能源车,现在大概是国家补1万元,地方补1万元,再加上企业的让利,优惠可以达到3万元左右的水平。

该负责人也承认,国家希望大家敢于消费,这要取决于收入的稳定性,经济的稳定,大家没有太多防御心理,这样消费意欲才会进一步释放。由于车牌数量增加了,本地消费者也比较理性,反而不会急着买车,还会有所观望。目前,在一家大型4S店,3月份售后数量大概恢复到平时的八成,但是销售还没有达到这个比例。

在广汽丰田的4S店,记者看到雷凌和凯美瑞依然是最热销的车型。有经销商负责人告诉记者,广汽丰田目前在广州的热销车型主要是双擎混动。去年6

月增加10万个中小客车牌照,这个措施出台前节能车中签率大概是30%,推出后中签率基本是百分之百,这其实是能促进消费者兴趣的。从城市拥堵状况来看节能车明显也要比汽油车有优势得多。

这位负责人表示,现在节能车的供给占广汽丰田的60%-70%。购买纯电车是直接有现金补贴的,但是对于同样对环保有贡献的混合动力却没有这种优待,如果政策能兼顾到节能车就更好了。

在广丰第一店,3月份市场销售量恢复到正常时段的70%-80%,3月目标希望能达到300台。目前广丰已经全负荷在生产了,网上营销也是一直都在做,这个模式也会继续存在,同时也在一直在线上试驾,不断增加客户的熟悉度。

在广本第一店,3月销量大概恢复到八成,到店会看到这里的措施主要是把卫生防疫做好,把客户满意度做好,继续用口碑吸引客户到店。

目前,雅阁、雅阁锐·混动、皓影、凌派、缤智都处于热销状态。至于团购活动,也被切分为小场活动,避免客户过度聚集,同时用活动促进成交,结合直播开拓新客源;此外,还进行店内销售竞赛,团结一线业务人员恢复对市场的信心。3月最后两周是21周年店庆,结合强有力的促销政策来回暖销量。