



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年到来，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

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。

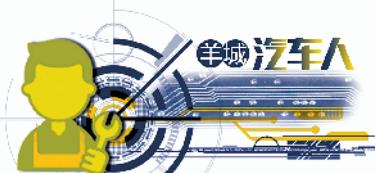
记者注意到，近几年，我国政府对智能网联汽车的重视程度不断提升。2019年9月19日，国务院印发的《交通强国建设纲要》提出，加强智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）研发，形成自主可控完整的产业链。

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



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。

在这场战疫中，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。

在疫情初期，广汽丰田人事总务部的时嘉接到命令后，只拿了几件简单的换洗衣物，在本应该阖家团圆的春节，便从老家肇庆一路风尘仆仆地赶回公司，在值班室一住就是4天。“疫情严峻，工作事情繁多，住在公司比较方便而且能迅速对应工作业务。”时嘉告诉记者，“总务后勤的工作，涉及公司的每一个角落，如车间、食堂、员工宿舍等，同时也涉及清洁、消毒、安保等后勤保障，所以丝毫不能懈怠。”



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

## 站在战疫第一线 守好消毒第一关

文/羊城晚报记者 张爱丽

从春节疫情爆发后，时嘉便和团队一起开始了马不停蹄的工作。协调总经理办公室、采购部、集团等购买消毒物资，不断地跟各车间的负责人沟通了解消毒工作等。在这种特殊时期，与这么多部门和人协调沟通，其中要花费的时间和精力难以想象。

就以车间消毒工作为例来说，总务需要为车间供应相对应的消毒物资。看似是一件很简单的事情，但是做起来其实是比较复杂的。

拨打一串串手机号码、核对一个个车间负责人的名字、确认一条条消毒物资的需求信息……对于时嘉来说，想要将物资准确地发放到各个车间，还不能有浪费，这些繁琐而细致的工作都是首先要完成，且不能有任何纰漏。

“正值春节假期，大部分车间负责人都不在公司，时间紧迫，也只能用最

原始的办法，通过电话联系到每一个负责人，再跟他们确认每个车间所需的物资，那几天打电话打得太频繁，手机都关机了好几次。”时嘉对记者说。

做完了前期的数据收集及整理工作，时嘉又马不停蹄地对购买到的消毒物资进行了“按需分配”，将每个车间所需的物资细致到瓶数及斤数，确保发放到位。

而这些也只是时嘉工作中的一小部分，除了车间以外，物流、消防处等部门也需要大量消毒物资。因此，也需要时嘉一一联系到相应部门的负责人，并将收集到的需求与车间所需物资的数量进行汇总，从众多的人员联系到大量的数据信息汇总再到最后每个车间及部门物资的发放安排，整个过程都相当消耗时间与精力。

“开始工作的时候正值疫情爆发期间，回公司值班工作，家人朋友也很担心。但是疫情面前，没有人能独善其



时嘉在坚守岗位

身。我们虽然不像医护人员一样奔向一线，但也有应尽的责任和义务，尽自己所能的工作岗位上发光发热。”谈起这次经历，时嘉坚定地说。

## 保时捷去年在华销量占全球三成 将在电气化等方面投百亿元

文/羊城晚报记者 戚耀琪

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86752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换为碳中和能源，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%。



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

文/羊城晚报记者 张爱丽 图/羊城晚报记者 刘佳宁

## 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）自动驾驶离、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、追尾防止和运营管理等方面组成。

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布局，而为无人驾驶开放道路测试的法律法规也随之相继出台。

## 广汽L3技术有望今年在Aion LX顶配车型上搭载量产



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

据介绍，搭载了全新一代在智能时代ADiGO自动驾驶系统3.0的Aion LX，在应件上应用了高精雷达+Mobileye Q4摄像头双探测顶级硬件，拥有23个智能感应装置，其中包括17个雷达，4个全景摄像头，1个智能摄像头，1个驾驶员疲劳监测传感器。

此外，借助超低时延通信的5G网络，搭配定位精度高达0.2米的高清地图提供预判路径，该款车型可以探测半径200米范围内的车辆和行人的位置及行动趋势，即使在高速

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

技术等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。

比亚迪上述负责人则表示，除了基础设施、标准法规、技术等问题，完全自动驾驶的研发还面临着高昂的成本问题需要攻克。

在某些特殊环境下，如果无人驾驶汽车始终遵守交通规则，那么可能永远无法启动。如果帮无人驾驶汽车模拟人类的行为，那么在编程上就实现了无人驾驶能够违反交通规则，这就涉及伦理问题了。”单云霄说。

比亚迪上述负责人则表示，除了基础设施、标准法规、技术等问题，完全自动驾驶的研发还面临着高昂的成本问题需要攻克。

比亚迪上述负责人则表示，除了基础设施、标准法规、技术等问题，完全自动驾驶的研发还面临着高昂的成本问题需要攻克。</p