

# 武汉颁发自动驾驶商用牌照

## 无人驾驶车辆将可探索商业化运营

新华社武汉9月22日电 国家智能网联汽车(武汉)测试示范区22日在江城武汉揭牌,百度、海梁科技、深兰科技等企业获得武汉市交通部门颁发的自动驾驶车辆商用牌照。这是武汉在无人驾驶商业化应用领域迈出的关键一步。今后,无人驾驶车辆不仅可在开放道路进行载人测试,也可进行商业化运营探索。

国家智能网联汽车(武汉)测试示范区位于武汉开发区智慧生态城,一期全长28公里,是基于5G技术V2X车路协同系统全覆盖的智能网联汽车示范区,公交车、环卫车、出租车、物流车

等多种车型自动驾驶场景同时开放,目前已吸引国内外40多家汽车企业进驻。

记者在现场看到,示范区内道路每隔几百米就设置有多功能交通监控杆,5G+北斗高精度定位系统已在这里大范围应用,可实现毫秒级的时延和厘米级的定位。开放示范道路上,多台智能网联汽车正在进行载人试运营。5位来自武汉开发区小军社区的居民成为首批预约试乘海梁科技的“阿尔法巴”的乘客,体验了从武汉新能源汽车工业技术研究院到小军社区的自动驾驶乘车服务。

武汉市交通运输局相关

负责人介绍,颁发自动驾驶商用牌照的最大意义在于,相关企业可在原有测试基础上,加强测试远程驾驶、车路协同等在5G环境下的新功能,并进行载人试运营,从而推动智能驾驶技术在真实场景下的应用。

武汉市常务副市长胡亚波说,武汉智能网联汽车示范区将服务于国家战略需求,率先建成国内面向L4及更高等级自动驾驶汽车研发、测试和产业集聚区,以零门槛欢迎全国所有获得自动驾驶测试的企业来汉测试、运营,并给予适当补贴,推动中国“下一代汽车”产业真正走在世界前列。

# 70余家自动驾驶组织成立联盟

## 致力于推动自动驾驶在国家层面的顶层设计

在第二届全球智能汽车前沿峰会现场,中国电动汽车百人会联合全国70余家自动驾驶领先技术创新企业,成立“自动驾驶城市示范与产业协同创新联盟”。

据悉,联盟成员中既有戴姆勒、宝马、东风、一汽、上汽、吉利、蔚来等车企,也有华为、腾讯、滴滴、小马智行、驭势科技、图森未来等通信、新能源、人工智能、互联网创新企业,是一次跨界联合。

自动驾驶联盟发起者之

一中国电动汽车百人会相关负责人介绍,联盟一方面将致力于推动自动驾驶在国家层面的顶层设计,实现自动驾驶与交通、通信、基础设施等协同发展;另一方面推动自动驾驶在技术验证、示范运营、法律法规、技术标准、产业政策、监管体制等方面的研究与实践,以适应产业创新发展。

会议现场,中国电动汽车百人会发布了首部《中国自动驾驶产业发展报告(2019)》。报告认为,自动驾

驶有望成为中国汽车产业赶超发展、从汽车大国迈向汽车强国的新机遇。

调查显示,中国消费者对智能网联汽车的接受度,超出全球平均水平。此外,中国有数百万公里的道路里程,拥有港口、码头、矿区等多种场景,为发展多元自动驾驶技术提供了丰富的场景。

据悉,目前中国整车制造企业正普遍采用渐进式技术路线,推动自动驾驶汽车量产。(据人民网)

# 极速490.48km/h

## 布加迪Chiron新车出官图

日前,布加迪官方发布了一组布加迪Chiron新车型的官图,并宣布新车创下了490.48km/h的极速记录。

Chiron新车基于现款布加迪Chiron打造,在车身和空气动力套件上进行了升级,以获得更好的空气动力效应。新车在位于德国Ehra-Lessien的大众测试赛道上,以490.48km/h创造了新的量产车厂商极速记录。这也是目前量产车厂商中唯一极速突破300mph(480km/h)的车型。

外观方面,新车最显著的特点在于车身侧面,为了减小风阻以获得更高的极速,新车采用了长尾的设计,



布加迪Chiron新车型。

图片来自人民网

车身长度相较于标准版车型加长了250mm。

内饰部分,官方表示新车拆除了副驾驶座椅和部分内饰部件,用来放置行车电脑和

相关电气化设备。同时,新车还加装了一套防滚架。

动力方面,新车继续搭载8.0T四涡轮增压W16发动机。(据人民网)

# “对中国市场依然充满信心”

## 跨国汽车零部件公司追加投资中国市场

尽管全球车市不振,尽管今年以来车企净利润大多下滑,但这依然挡不住跨国零部件巨头投资中国市场的热情。

博世集团是跨国零部件巨头之一。2018年,博世集团为中国汽车市场提供了4800万个传感器,零部件业务在华总销售额达人民币1126亿元,同比增长2.5%,占博世集团全球总销售额的18%;博世集团在华新增投资高达人民币78亿元,同比增长近22%。

今年3月,博世集团在亚太地区的首个博世第二代智能助力器(最新一代制动助力产品)生产基地于南京正式启用,这是博世集团在全球布局的德国、中国、墨西哥三大制造基地之一,总投资额达人民币7.7亿元,供销网络覆盖整个亚洲,包括中国、日本与东南亚等地区。按照博世集团计划,今年年内博世集团还要在中国建立全新的博世软件中心,为博世集团在中国所有业务板块提供高质量的软件支持。

1979年就进入中国的“百年老店”康明斯,2018年出货量为150万台,其中在中国市场以50万台出货数量首次超越美国市场。这家美国企业表示,2019年在武汉追加1.5亿

元投资,将康明斯中国研发中心的规模扩大三倍。康明斯预测2019年销售收入将比去年增长4%。

今年4月,采埃孚在江苏的电子转向工厂正式开工,有望成为该系统部件全球最重要的生产基地之一。新工厂预计将于2020年7月正式投产。采埃孚方面表示,未来计划是将采埃孚亚太地区销售额占全球销售额比例提升至30%,当前中国市场占据了整个亚太地区销售额的80%。因此,中国市场将成为采埃孚亚太地区的发展重点。

“在汽车市场尚未回暖、业绩并不理想之际,跨国汽车零部件巨头却依然布局中国市场,一方面体现了这些跨国公司的长远投资战略,另一方面也体现中国市场依然蕴藏着巨大的潜力。”中国人民大学应用经济学院教授、博士生导师刘瑞说。

近日,博世集团汽车多媒体事业部全球总裁斯坦芬·伯恩斯博士在博世未来驾驶舱(上海)技术中心启用之际所言,道出了跨国零部件巨头布局中国的奥秘:“对中国市场依然充满信心。”

(据人民网)

# 中国动力电池回收产业成为新“蓝海”

## 预计明年市场规模将破百亿

据新华社郑州9月22日电 随着最早进入中国市场的一批新能源汽车进入淘汰周期,动力电池“退役潮”正在袭来。中国动力电池回收产业成为新的“蓝海”。

近年来,中国新能源汽车产业高速发展,新能源汽车产销量大幅增长,动力蓄电池配套量也快速攀升。中国汽车工业协会统计,截至今年7月底,中国新能源汽车产量累计达到373万辆,动力蓄电池总装配量超过176GWh。

以当前的技术水平估算,车用动力电池的寿命为5到8年。招商证券的研究报告显示,到2020年,中国将产生约24万吨的退役锂离子电池,2022年将产生53万吨退役锂离子电池。

大量动力蓄电池进入报废环节,将产生一系列安全、环境和资源问题,必须进行回收处理。目前,退役动力电池的处理目前主要分为梯次利用和拆解回收两种方式。梯次利用指把大功率使用过的电池,经过处理和检验后供小功率使用;

拆解回收则是对报废电池通过化学方法进行拆解等处理,对电芯中的金属元素等进行原料回收再利用。

这意味着可观的经济效益。据前瞻产业研究院报告显示,仅以拆解回收废旧动力电池中金属元素的价值估算,中国动力电池回收市场规模目前已超过50亿元,2020年预计将突破100亿元,2023年会达到250亿元的规模,且动力电池需要的钴、镍、锂等原材料,中国目前都依赖进口。

在市场前景的驱动下,中国动力电池回收产业将进入发展快车道。不过,动力电池回收市场的商业模式仍在探索之中,企业普遍面临回收渠道、处理资质以及回收技术等问题。

近年来,工业和信息化部等部委陆续发布了新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法以及溯源管理暂行规定,实施了生产者责任延伸制度和全生命周期溯源监管,还于近日针对《新能源汽车动力蓄电池回收服务网点建设和运营指南》开始征求意见。