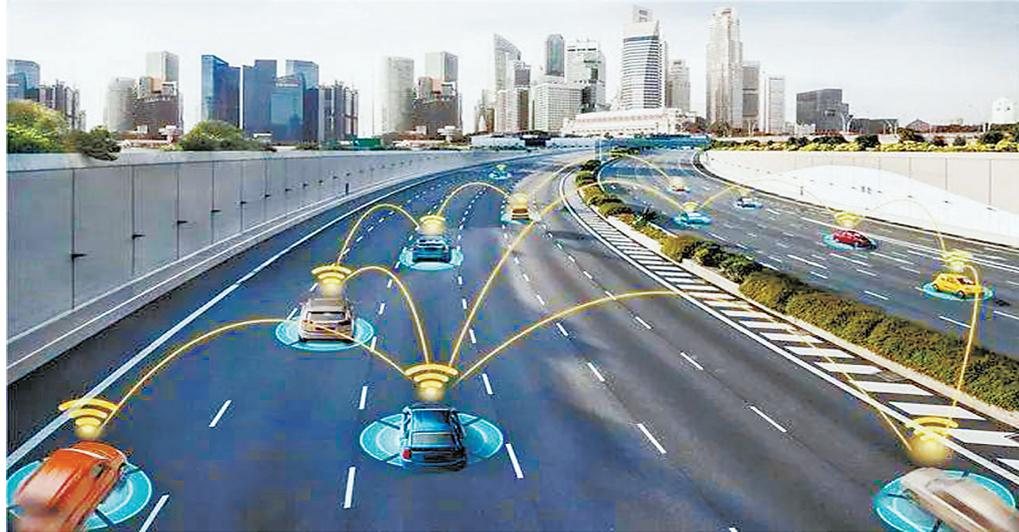


汽车产业链健全 配套技术及设施完善

中国智能网联汽车  
驶入全球领先赛道

智能网联汽车是利用车载传感器、控制器、执行器、通信装置等,实现环境感知、智能决策控制、协同控制、信息交互等功能的汽车的总称。

新华网

据了解,我国正在测试的自动驾驶汽车数量已超过其他国家。近日,世界最大规模的无人驾驶汽车试验在武汉市繁忙的街道上进行。大约500辆由计算机导航的出租车在这座城市内穿梭,而且车内通常没有安全员。我国目前至少有16个城市允许企业在公共道路上测试其自动驾驶汽车,至少19家中国车企或供应商正在该领域争取全球领先地位。

中国汽车制造商为汽车增加了数字化功能和连接性,以吸引年轻、懂技术的购车者。中国电动汽车制造商似乎一直在努力重新定义汽车,在今年中国最大的年度车展上,中国汽车品牌争相呈现配有大屏幕、人工智能和更多娱乐休闲功能的电动汽车。

## 发展势头强劲

近日,工业和信息化部、公安部、住房城乡建设部、交通运输部公布《进入智能网联汽车准入和上路通行试点联合体基本信息》,首批9个联合体进入试点名单,将在北京、上海、广州等7个城市开展智能网联汽车准入和上路通行试点。

据工信部公开数据,截至2023年底,全国共建设17个国家级测试示范区、7个车联网先导区、16个智慧城市与智能网联汽车协同发展试点城市。近期开展的试点工作为搭载较高级别自动驾驶功能的智能网联汽车准入和上路试点打开了政策通道。

智能网联汽车是利用车载传感器、控制器、执行器、通信装置等,实现环境

感知、智能决策控制、协同控制、信息交互等功能的汽车的总称。当前,中国智能网联汽车发展势头强劲,总体处于全球并跑水平,行业发展呈现以下显著特征:第一,产业链健全。中国新能源汽车产业体系、自主品牌整体规模均保持全球领先地位。电池、电机、电控等关键核心零部件生产和智能化算法供给具备较强国际竞争力;第二,配套技术及设施完善。中国4G、5G通信技术、北斗导航定位技术、传感器、“车路云一体化”等不断发展,为智能网联汽车发展提供了配套技术和基础设施支持;第三,市场潜力可观。中国消费市场体量庞大,用车环境丰富多样,为智能网联汽车的技术研发、迭代升级提供了强大的市场支持与广阔的试验场。

从全球范围来看,发展以自动驾驶为核心的智能网联汽车产业是一项复杂的系统工程,尚无可借鉴的成熟经验。中国探索智能网联汽车创新发展之路,离不开多方合力支持。

首先,政府发布多项政策支持该领域技术创新,为智能网联汽车的研发、测试及商业化应用搭建清晰的法律与政策框架,促进相关技术成果向现实生产力转化。其次,相关企业积极加强硬件核心技术的研发力度,推动智能网联汽车的“大脑”与“感官”两大核心技术领域取得双重飞跃。此外,高校院所推动产学研用的深度融合,构建从理论探索到技术孵化再到市场应用的完整链条,同时为行业长远发展培养充足人才。

## 面临一系列挑战

当前,我国智能网联汽车行业也面临一系列挑战。技术方面,需进一步完善自主可控的智能汽车技术创新体系,包括突破关键核心技术、完善测试评价技术、开展重点场景(码头、港口、矿区等)的示范运行验证等。配套设施方面,“车路云一体化”与“车辆智能化”协调发展,对于支撑智能网联汽车的规模化应用至关重要,需要协调企业、行业、研究机构、政府等多方力量,形成合力。此外,完善相关法律法规体系,明确智能网联汽车在交通事故中的责任归属、加强数据安全和个人隐私保护,也是行业长足发展必须解决的问题。

随着中国智能网联汽车行业迅速发展,我国积极拓展国际合作。例如,在政府间合作领域,日前,中德签署《关于自动网联驾驶领域合作的联合意向声明》,两国将开展多层次全方位合作,共同推动智能网联汽车发展;在市场化合作领域,百度Apollo、小马智行、文远知行等中国智能网联汽车公司已陆续开展多项海外技术合作。此外,中国消费者对汽车智能化有较高的接受度,也吸引不少海外车企将新产品、新技术率先向中国市场投放。

可以预见,作为中国发展新质生产力的重要细分领域之一,智能网联汽车有助于推动传统汽车制造业实现高端化、智能化、绿色化转型,提升中国汽车产业在全球产业分工中的竞争力,也将为全球汽车产业的转型升级提供重要助力。 中青网

国家发展改革委:

## 欧盟对华电动汽车加征关税损人不利己

国家发展改革委主任郑栅洁日前说,所谓中国新能源产业“产能过剩”论调违背市场规律和经济常识,欧盟对华电动汽车加征关税损人不利己,中方将采取一切措施维护中国企业的合法权益。

中德气候变化和绿色转型对话合作机制首次高级别对话当天在北京举行。郑栅洁在会上表示,中国新能源产业的发展是技术、市场、产业链等综合优势的结果,是在激烈市场竞争中发展起来的,是市场规律在发挥作用,是“竞争”出来的,不是“补”出来的,更不是什么不公平竞争。

数据显示,中国新能源汽车产能利用率稳定在较高水平,产品以自销为主,出口占比仅为

12.5%。中国电动汽车主流车型在海外的平均售价均高于国内售价。

与此同时,中国持续扩大高水平对外开放,近年来不少外资车企加大在华投资力度。郑栅洁分析,外资品牌愿意在中国投资设厂,不是因为补贴,而是中国有最完善的电动汽车产业链,拥有技术娴熟的汽车产业工人。

他还表示,当前新能源汽车的全球产能还不能满足市场需求,中国的新能源汽车对推动全球绿色低碳转型还可以作出更大贡献。保护主义保护不了竞争力,只会拖累全球应对气候变化、推进绿色低碳转型的进程。期待德方展现在欧盟内的领导力,做正确的事情。 新华社电

5月我国新能源乘用车产量达88.1万辆

## 预计6月热度将延续

乘联会最新数据显示,5月乘用车生产199.7万辆,同比增长0.3%,环比增长0.5%。5月乘用车市场零售171.0万辆,同比下降1.9%,环比增长11.4%。今年1-5月累计零售807.3万辆,同比增长5.7%。

据乘联会数据,5月新能源汽车生产达到88.1万辆,同比增长31.0%,环比增长9.9%。5月新能源乘用车批发销量达到89.7万辆,同比增长32.1%,环比增长13.8%。5月新能源车市场零售80.4万辆,同比增长38.5%,环比增长18.7%。

值得关注的是,5月新能源车国内零售渗透率47%,较去年同期33%的渗透率提升14个百分点。其中,自主品牌新能源

乘用车渗透率超过70%,达71.2%。

展望6月,乘用车市场进入半年收官期,各地方和车企努力冲刺销量业绩的意愿很强烈,新车型交付量伴随制造企业体系能力提升,快速释放产能占领先机,因此乘联会分析认为6月仍是销量走势较好的月份。

从乘用车厂商监控数据来看,2024年1-5月份中国自主品牌车出口在海外当地市场零售同比增长了57%,其中5月自主车出口的海外零售同比增长57%,继续保持强势增长态势。由此乘联会判断中国乘用车6月出口仍会保持良好增势,将推动6月份总体乘用车的国内外销售总量继续环比有较好的增长。 新华网

第19届伊朗国际汽车  
零配件展览会在德黑兰举行

日前,人们在伊朗首都德黑兰举行的国际汽车零配件展览会上参观。

当日,第19届伊朗国际汽车零配件展览会在德黑兰伊朗国际展览中心开幕。 新华社发