

## 从单一交通工具向智能移动空间转变

# 智能网联汽车发展进入新境界

▶ 本报记者 张伟

“我国智能网联汽车产业体系基本形成，建成涵盖基础芯片、传感器、计算平台、底盘控制、网联云控等在内的完整产业体系，人机交互等技术全球领先，线控转向、主动悬架等技术加快突破。”在10月17-19日举行的2024世界智能网联汽车大会上，工业和信息化部党组书记、部长金壮龙表示。

众多参会人士表示，目前，我国智能网联汽车发展已进入新境界。随着技术的不断进步，智能网联汽车正在逐步实现从单一交通工具向智能移动空间转变，为人们的生活带来前所未有的便捷和舒适。与此同时，智能网联汽车带来汽车开发、制造、测试、应用模式等全面变革，产业边界不断扩大，价值链加速扩展，是加快汽车产业融合发展的关键抓手。

### 一系列创新突破

智能网联汽车时代给车企带来了巨大的转型挑战，但也蕴含着广阔的发展空间。总体看，众多车企都在抢抓智能网联汽车发展新机遇而进行积极布局，并取得了一系列创新突破。

“未来5年，将累计投放智能网联新能源汽车42款，其中乘用车28款、商用车14款。”中国第一汽车集团有限公司董事长、党委书记邱现东透露，中国一汽加快打造技术创新高地，正在以飞人架构为底座，开展智控、智驾、智能三大领域技术攻关，未来将着力攻克460项关键核心技术，特别是在芯片领域打造多域融合SOC芯片红旗一号，实现逻辑力和AI算力等关键性指标领先行业。

据了解，在加快构建现代产业体系上，中国一汽将重点建设四大产业新集群（芯片+、绿电+、氢能+、AI+），与27家高等院校、科研院所、产业链企业成立固态电池产业创新联合体，力争到2027年实现整车搭载，首批开展工信部L3整车试点和L4试点运行，推进车路云一体化建设，坚定地向着高端化、绿色化、智能化加快迈进。



2024世界智能网联汽车大会现场

“智能架构、智能座舱、智能驾驶、天地一体化，是吉利打造未来智能网联汽车的核心。”吉利控股集团董事长李书福介绍说，吉利自主研发的SEA浩瀚架构、GEA全球智能新能源架构已经带动了智能电动汽车产业的升级与开放协同。Flyme Auto智能座舱操作系统为用户打造了多终端、全场景、沉浸式融合体验。中国首款7nm车规级智能座舱芯片“龍鷹一号”装机，行业首个全栈自研的星睿AI大模型应用，都已经在业内逐步展现出竞争力。

广州汽车集团股份有限公司董事长曾庆洪透露，广汽集团已经累计投入自主研发资金超过500亿元，构建“3+2+4”的智能网联研发体系。

“未来将继续加大新汽车、新生态领域的投入，在新汽车领域未来将投入2000亿元，新增1万人以上的科研队伍，打造可净化的智能汽车机器人。”重庆长安汽车股份有限公司董事长朱华荣表示。

可以看到，当前智能网联技术的蓬勃发展、高速迭代和大规模应用，给汽车产业发展带来了前所未有的大变革、大发展。

### 谋划下一步

智能网联汽车成为推动经济发展的新高



2024世界智能网联汽车大会展区

王弋 张鹏/摄

地。数据预测，2030年车路云一体化智能网联汽车产业产值增量为2.58万亿元。

如何把握如此光明的前景？

“未来，吉利汽车无论在城市、农村，还是在高山、大海、沙漠、草原都能实现永远在线，永不失联。”李书福表示，吉利汽车希望通过“地面+低空+低轨”的无缝衔接，加速构建面向未来的天地一体化立体出行解决方案，全面提升用户智能出行体验。

他透露，吉利自主建设运营的民营中国星链——吉利未来出行星座已经取得较大进展。上个月，星座第三轨卫星以一箭十星方式成功发射入轨，在轨卫星达到30颗，完成3个轨道面部署，可实现24小时全球90%区域覆盖。吉利未来出

行星座将组成一个覆盖全球的卫星网络，能够为自动驾驶、智能网联汽车提供实时的通信、高精度的定位支持。

据东风汽车集团有限公司总经理周治平介绍，东风汽车正在大力实施“科技跃迁3.0”，在技术上打造八大引擎，即高算力芯片、电子电气架构、智能驾驶、智能座舱、一体化车身、线控底盘、新一代马赫动力系统、能量管理系统；在产品上实现“五智一体”，即智能驾驶、智能座舱、智能底盘、智慧能源、智慧服务；生态上推动“三网融合”，即能源网、交通网、信息网。

小米集团创始人、董事长雷军透露，10月份，预计小米汽车交付将突破2万辆，小米汽车原本今年首年的目标是交付10万辆，预计11月可以

顺利完成。

“目前小米汽车智驾的激活率达到了88%，在国庆节假日期间，智驾里程933万公里。”雷军表示，随着该汽车的发布，小米的“人车家全生态”战略实现完整闭环，“今年我们研发费用预计投入240亿元，明年预计会超过300亿元。”

### 未来方向在哪里

与会人士一致认为，智能网联汽车的产业范围不断延展，领域日益扩大，技术涉及更广，边界渐趋模糊，由此以开放协同的技术底座支撑多样化应用与个性化体验，形成多主体相互协同充分融合的生态系统成为必然。

在邱现东看来，智能网联汽车时代，硬件是根，软件是魂，数据是基。通过软硬件解耦分离和高效协同以及远程升级OTA技术，汽车功能快速迭代，用户灵活订阅成为机制。汽车智能网联的表现是实实在在的万物互联，但其关键是要构建一个安全融合、开放兼容的智能网联操作系统。该系统是维护硬件资源和软件运行的基础性平台，也是未来新型汽车产业生态构建的核心。

华为常务董事、终端BG董事长、智能汽车解决方案BU董事长余承东提出，我国汽车网联化发展滞后于5G通信网络的发展，加快5G上车具有重大的战略价值。“智能”和“网联”对智能网联汽车产业同等重要，车联网是下一个万亿元级产业，需要发挥我国新能源汽车和5G通信两大领先产业的组合优势。

“发展智能网联汽车的初衷是保证安全。”中国工程院院士、北京理工大学教授孙逢春指出，应该在保证安全的前提下做大模型、算力、算法等方面的工作，标准需要先行。另外，智能网联汽车长期可持续高速发展的前提是人才基数庞大，希望各方面的知识人才能够快速成长，为行业高速发展保驾护航。

# 对外开放新引擎 蚌埠振兴新动力

## 蚌埠综合保税区

