

冯屹：警惕智能网联汽车发展中的浮躁风

作者：《中国汽车报》 张忠岳

中国汽车技术研究中心有限公司（以下简称“中汽中心”）标准所所长、汽标委及智能网联汽车分标委秘书长冯屹表示，智能网联汽车已经成为汽车产业发展的未来，这一点在国际社会中已经达成了共识。智能网联汽车的发展普及对于相关产业，包括通信、电子、互联网、交通等，都会有极大的促进作用。世界上主要的汽车强国和地区，包括美国、欧洲、日本，已经纷纷将智能网联汽车提升到了国家战略的高度，出台了相关法律法规，通过示范运行的手段，促进产业的发展。值得关注的是，智能网联汽车也是信息通信技术的重要应用平台，特别是将来在包括 5G 技术，以及其他一些新型的通信协议应用的过程中，会是一个重要的应用载体。此外，智能网联汽车也是智能交通系统的重要组成部分，智能网联汽车是在道路上的非固定路线行驶，会即时和其他的交通参与者有互动、有协调，同时也会受到整个外界交通环境的影响，所以说智能网联汽车是一个非常具有挑战性的交通模式。

在中国，智能网联汽车同样也上升到了国家战略高度。智能网联汽车是机遇，但肯定也有很多挑战，面临很多现实问题，主要包括四个方面：技术、管理、法律、社会。技术层面包括自动驾驶等级划分、功能完善、不同发展路径的选择；在管理层面，由于智能网联汽车对于从行驶认证的角度来讲和传统汽车有一定的区别，包括自动驾驶功能的测试评价，自动驾驶车辆的型式认定，以及车辆生产一致性和在用车功能扩展，这都是亟待解决的问题；在法律层面，可以说现行的法律法规在某种程度上限制了产业的发展，现在欧美、日本等汽车产业发达的国家和地区都启动了和智能网联汽车相关的法律法规的试用性分析工作；另外，社会层面也存在很多问题。

谈及目前中国智能网联汽车的发展现状，冯屹表示，第一，现在有大量的 ADAS 的技术已经在车上应用，普及性较高，从这个角度来讲，是一个巨大的进步；第二，L3 及以上自动驾驶功能成为热点，但实际功能应用范围有限。现在特别是国内的一些企业，都宣传自己的产品具备 L3 及以上的功能，但这些产品

仅仅是满足了 L3 的定义，是一个非常初级的产品。在功能应用上非常有限，可能仅限于在高速公路上行驶，或是在道路上没有其他车辆的时候行驶；第三，企业对于道路测试的宣传需求大于技术验证，自动驾驶功能有待大幅提升完善。现在很多企业表示产品需要做路测，但场地不够；但也有一些企业，实际上产品还远远没有达到技术验证的阶段，更多的是在做自我宣传。

冯屹透露，中汽中心将在今后重点做几项工作，包括完善智能网联汽车分标委的组织架构以及推进智能网联汽车的测试评价研究。

“标准化工作实际上是全行业的工作，主要负责机构是全国汽车标准化技术委员会（简称“汽标委”）。在智能网联汽车的工作当中，我们也非常希望能够得到国内的汽车企业，包括汽车行业之外的相关企业对我们工作的支持。”冯屹最后表示。