



3月10日,以“幸福由我做主”为主题的上汽大通 MAXUS G50 周口区域上市活动在万顺达·泰和城广场举行,来自周口区域的新老客户及记者共同见证了新车上市发布会。图为活动现场。 记者 杨运栋 戚团结 摄



3月12日下午,周口市万明传祺汽车销售有限公司和花千代餐饮有限公司共同举办2018年“齐聚力共追梦”工作年会。两家公司将员工的父母请到了年会现场,多才多艺的员工献歌献舞的同时,还为父母洗脚,以尽孝心。此活动既增进了员工与父母的感情,也凝聚了企业向心力。 记者 梁照曾 摄



3月11日晚,吉利汽车首款战略MPV 嘉际面向全球正式发布上市。图为周口区域新车上市发布活动现场。 记者 杨运栋 侯国防 摄

3月9日晚,广汽传祺周口众驰4S店、周口万明4S店在万顺达·泰和城举行了传祺GM6周口区域首批车主交车仪式。图为交车仪式现场。 记者 刘超玲 摄



## 自动驾驶 智能路网

### 1. 自动驾驶车上路 需智能路网配套

“智能化是汽车创新发展的重要方向,它不仅将带来汽车产品形态的根本性变化、颠覆传统汽车技术体系和产业格局,还将引发消费者出行和生活方式、信息技术和通信方式、信息和交通基础设施的变革。”长安汽车股份有限公司总裁、党委书记朱华荣说,据分析,智能化交通可使车辆安全事故率降低20%以上,交通堵塞减少约60%,短途运输效率提高近70%,现有道路网的通行能力提高2~3

倍。

“车联网是无人驾驶的基础。”朱华荣说,目前的无人驾驶技术主要依靠摄像头、雷达、红外线等多种传感器,这些系统要安全使用,还需要V2V等车联网主要应用场景技术。而要实现真正的自动驾驶,除了V2V之外,还必须实现车与道路基础设施之间的通信(V2I)、车与行人之间的通信(V2P)以及车与云端之间的通

信(V2C)。这些都需要与之相配套的规划和建设。

### 2. 智能路网建设还需迈过这些槛

“路好,车才能跑得快。”全国人大代表、广州汽车集团股份有限公司董事长曾

设和规划中很少考虑车联网汽车的特点和需求,给车联网汽车上路运行带来困难。而在车联网的建设中,存在着诸多问题,其中最重要的是“不统一”:车联网标准尚不统一,车联网与相关汽车零部件的接口尚不统一,各个汽车厂商都制定了各自的规划,都有自己的接口和标准,造成了严重的人力、物力浪费。

全国人大代表、重庆盼达汽车租赁有限公司总经理高钰表示,除了法律法规的制定启动相对较晚以外,尚未形成统一的标准化测试评价体系;国内现有的封闭测试场地利用效率不高;高速公路测试暂未开放等问题,也制约着我国自动驾驶现阶段的发展。

### 3. 建议尽快统一国家标准

曾庆洪建议,要制定智能路网建设的专项规划,强化落实;加快重要试点项目的实施,通过法律法规制定成熟经验,逐步推广;同时统筹兼顾,提升智能路网建设效益。

朱华荣建议,要完善适用于智慧交通的道路设施规范,建设覆盖全国的车用无线通信网络,统一车联网与汽车零部件的接口及标准。

“建议在国家层面加强顶层设计。”高钰说,希望能尽快构建完整统一的自动驾驶测试评价体系,建设国家级智能驾驶汽车基础数据交互平台,通过标准的数据交互方式,与各地测评场地管理方、各企业级平台以及行业监管平台等实现互联互通,实现大数据共享,提供基础数据服务,优化资源配置,提高行业监管效率。(据《科技日报》)

庆洪说,虽然有关部门和企业对智能路网建设已有所重视,但在实践中仍存在相关政策落实不足,智能路网建设市场热、政府冷,以及协同难度大、技术储备不足等问题。

朱华荣说,当前交通基础设施建