

第六届国际智能网联汽车技术年会将于5月在京举办

2019年5月29-31日，中国汽车工程学会、清华大学苏州汽车研究院、国汽（北京）智能网联汽车研究院有限公司、北京经济技术开发区将在北京亦创国际会展中心联合举办“第六届国际智能网联汽车技术年会（CICV 2019）”。

4月3日上午，大会组委会在北京经济开发区顺利召开新闻发布会，公布了大会最新的进展。国汽（北京）智能网联汽车研究院有限公司副总经理、中国智能网联汽车产业创新联盟秘书长公维洁女士针对目前“第六届国际智能网联汽车技术年会（CICV）”总体筹备情况进行了介绍说明。

本次CICV 2019年会活动形式将包括技术大会、9000平米大型专业展览、自动驾驶车辆封闭示范区试乘体验、V2X公开道路试乘试驾、企业创新成果发布会、智能网联汽车产业项目路演等。

规模上看，本次年会阵容也十分庞大，技术大会将邀请近百位国内外知名专家和企业技术领袖进行演讲和讨论，预计将有1500名行业代表参会交流，其中包括清华大学李克强教授、雷诺管理委员会成员Nadine Leclair女士、北汽集团董事长徐和谊先生、丰田研究所先进技术开发公司CTO鯉渊健先生、前加州车辆管理局局长Jean Shiomoto女士等国内外企业和机构高层，交流各自在智能网联汽车领域的技术进展和产业化实践与挑战。

同时，CICV 2019年会将首次设立9000平米的大型专业展览，北汽、一汽、博世、美国国家仪器、行易道、ANSYS、MathWorks、dSPACE、万集、四维图新、北斗星通、科大讯飞、千寻位置、大唐高鸿、51VR等近百家国内外整车厂、零部件公司、核心技术供应商将展示最新技术和产品。

而由国际汽车工程师学会联合会（FISITA）和中国汽车工程学会（China SAE）联合组织的“首届世界汽车智能安全大会”也将在CICV 2019期间举办。大会由中国汽车工程学会理事长李骏院士、世界汽车工程师学会联合会主席/清华大学汽车产业与技术战略研究院院长赵福全教授牵头组织，将邀请FISITA道路安全高层理事会负责人Mr. Miquel Nadal、雷诺资深专家Mr. Marc Pajon、宝马安全副总裁Prof. Dipl.-Ing. Klaus Kompass等国际知名专家，围绕智能安全标准和法规、测试和评价技术和智能安全架构三个议题展开讨论。

与往年相比，CICV 2019年会将提供更丰富的同期活动和现场体验：

其一，大会主办方与北京智能车联产业创新中心合力，将邀请部分与会专家和参会代表参观“国家智能汽车与智慧交通（京冀）示范区亦庄基地”封闭测试示范区，届时可试乘包括北汽、东风、腾讯、智行者在内的10余家企业的智能网联测试车辆。此外，大会与北汽将在公共示范道路路段为参会代表提供V2X及信息安全示范体验。

其二，同期企业成果发布会，包括V2X安全防护体系、汽车动态视觉与雷达传感器、自动驾驶车辆软件平台等。

其三，CICV首届智能网联汽车产业专场路演活动，目前正在征集路演项目。

新闻发布会当天，作为本次年会另外两家主办方代表的北京经济技术开发区管委会副主任沈永刚和清华大学苏州研究院院长成波教授分别介绍了关于智能网联汽车相关工作推进情况和全球智能网联汽车的发展形势。

据沈永刚介绍，截止2018年底，北京市自动驾驶车辆开放测试道路共44条，累计里程123公里；北京经济技术开发区拥有其中24条开放测试道路，累计里程74.4公里。位于开发区的国家智能汽车与智慧交通示范区亦庄基地是北京首个面向L1到L5级别自动驾驶车辆建设的自动驾驶封闭测试场，占地600余亩，涵盖85%的驾驶场景，目前测试场已竣工，设备也已调试完毕，即将开放应用。此外开发区正在推进建设的全域开放自动驾驶测试道路将覆盖40平方公里占地面积，累计双向道路里程将达到370.77公里。以上都将与此次CICV 2019年会活动有机结合，为参会企业和代表提供丰富的活动体验。

成波教授在介绍全球智能网联汽车的发展形势中指出“全球范围内已进入智能汽车快速发展期，但安全可靠性与监管体系仍需加强，智能汽车不仅是产业生态的变革，更是国家间未来竞争的战略核心之一。”

他提出，从全球来看，美国、欧洲、日本、中国等工业大国均高度重视智能网联汽车产业，纷纷指定国家战略推动产业的发展。智能网联汽车的竞争已经不是企业间的竞争，而是国家间的竞争，企业之间的跨界融合、产业重构的趋势已经非常明显。目前智能网联汽车已经由早期的技术验证进化到产品验证、商业落地的阶段。围绕着汽车网联智能带来的信息安全、功能安全的问题成为下一步普及的技术上的重点攻关。

近十年的快速发展，全球已经初步形成了智能网联汽车的产业生态。自动驾驶汽车将首先在封闭园区、低速的半自动驾驶场景落地，预计2020年高速公路会实现自动驾驶，一般城市的应用将会在2025年以后实现。

汽车正由带有电子功能的机械产品向带有机电功能的电子产品转变，未来的汽车将会像智能手机和电脑一样实现软硬件分离，汽车的功能将由软件来定义，而且这些软件可以在线远程升级更新。智能网联汽车的发展会带来驾驶的无人化，实现出行共享，同时还会带来产业生态的重大变革。

在智能网联汽车发展方面，清华大学利用丰富的学科优势和人才优势，围绕智能网联汽车的关键核心技术开展了大量研究和开发，取得了一系列重大科技成果，同时利用苏州汽车研究院积极推动科技成果的产业转化，让技术真正服务于产业服务于社会，培育了很多该领域的头部企业，填补了产业空白。

智能网联汽车的发展存在两条发展路径。一条是优先发展车载智能，有限布局基础设施；另一条是智能汽车和智能道路协同发展的车路一体化路径。目前，国外大部分选择第一条路径，我国则选择第二条路径，充分利用我国在5G通信、道路基础设施方面的优势，在大力发展智能汽车的同时，加大基础设施的建设，形成商业应用的规模效应，推动我国的智能网联产业在全球范围内从跟随到并跑再到领跑的阶段。

2018年中国汽车经历了20多年来的首次负增长，但以新能源、智能网联为代表的技术创新、产业升级却是寒冬中的一抹亮色，也是实现汽车产业从求速度向求质量发展的必由之路。中国汽车工程学会副秘书长张旭明指出，此次CIC V年会的召开，将为我国智能网联汽车做大、做强注入一剂强心剂。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/exhibition/exhibition_news_137442.html