

把脉“新汽车”时代

2021中国汽车论坛举办，行业大咖共话汽车未来

三天时间，数十场论坛，几乎囊括了中国汽车行业、企业“全部江山”。6月17日-19日，由中国汽车工业协会主办的第11届中国汽车论坛在上海举行。这是中国汽车行业的最高规格论坛。从政府主管部门负责人，到各大车企一二把手；从传统车企到华为等跨界

者，代表们争相发言；从“碳中和”到“双循环”，汽车行业的话题无不涉猎。

本届论坛以“新起点 新战略 新格局——推动汽车产业高质量发展”为主题，致力于全面集聚政府主管领导、全球汽车企业领袖、汽车行业精英，共商汽车强国大计。



聚焦碳达峰、碳中和

2025年，新能源汽车市占率将超20%

“我们要进一步抢抓机遇，以电力驱动、智能网联、低碳出行行为突破口，带动汽车产业转型升级，以实现我国‘碳达峰、碳中和’的目标，为经济社会高质量、可持续发展提供有力支撑。”全国政协副主席万钢表示。

万钢认为，我国新能源汽车产业在“十四五”期间的发展，仍亟需进一步提升战略定位，加大支持力度。

在核心技术突破方面，万钢建议，相关企业和科研机构应进一步提升锂离子动力电池的能量密度、寿命、安全性和环境适应性，前瞻布局全固态电池等新体系电池的研发；突破大功率长寿命燃料电池电堆及发动机的关键瓶颈问题；开展碳化硅功率器件、新型永磁材料等关键技术开发，建立下一代驱动电机技术体系；研发新型电子电气架构、车规级芯片、线控底盘平台等技术，实现核心技术和产业链自主可控；加快建设退

役电池梯次利用和资源回收再利用体系。

万钢同时提出，我国应持续支持汽车产业发展，保持政策连续性和稳定性。例如，针对新能源汽车，有关部门要加快研究制定后补贴时代的支持政策，延长新能源汽车购置税减免政策；保持对公交、物流车、出租车、公务车等公共服务使用新能源汽车，以及充电、加氢等基础设施的财税支持等；尽快制订支撑“碳达峰、碳中和”战略的系统政策。

据了解，我国新能源汽车产销量连续六年位居全球第一。截至2021年5月底，我国新能源汽车保有量约为580万辆，占全球新能源汽车总量的50%。我国新能源汽车市场渗透率也由2020年的5.4%提升到8.7%。

中国汽车工业协会副秘书长叶盛基表示，到2025年，我国新能源汽车市场占有率保守预计将超过20%，乐观预期将接近30%。

构建智能网联汽车中国方案

汽车“缺芯”问题被重点讨论

“缺芯”的现实情况将成为我国汽车产业转型的重要卡口，如何破解这一难题，成为了论坛讨论的重点话题。

全国政协经济委员会副主任苗圩表示，当前，汽车产业发展面临百年未有之大变局，汽车行业上下游需共同做好基础研究和相关前瞻性研究，以推动汽车产业健康、可持续发展。围绕着这一发展思路，苗圩特别强调了建立中国汽车产业自主操作系统，以及建立车规级芯片产业体系的重要性。

“关键核心技术是要不来、买不来、跑不来的，一定要把关键核心技术掌握在自己手中。”苗圩说。他指出，在软件定义汽车的时代，整车计算平台需要CPU加操作系统。同时，在“缺芯”危机之后，我国汽车产业也需要建立自主可控的车规级芯片产业体系，我国汽车半导体、集成电路的发展需要打造世界级先进企业。

东风集团副总经理尤峥表示，“芯片成了汽车行业发展的掣肘点，如何布局高端芯片？幸好有地平线、黑

芝麻等，但对于7nm以下的光刻机，国家也应该有机制鼓励自建。”这引起了诸多与会车企高层的共鸣。

一汽集团非常关注芯片供应链的安全，公司副总经理刘亦功建议：“供应链的稳定与安全，与汽车成本息息相关。建议国家和行业协会深入研究一下供应链的布局，使关键部件更完善、自主可控，也给予相关研究生产一定的支持。”

中国汽车工业协会副总工程师许海东表示，目前来看，芯片短缺的影响还是一个短期影响，上半年销量的影响应该在10%以内的水平，到第三季度，尤其是第四季度会有所缓解，缓解以后有可能会把损失补回来。所以，他认为整个芯片供应链对全年销量不会造成过大的影响。

中汽协总工程师、副秘书长叶盛基也提到，汽车芯片短缺现象在第二季度将达到顶峰，乐观预计汽车芯片短缺从下半年开始得到缓解。到2022年年中，汽车芯片供应有望恢复正常。

新汽车时代来临

首个车载SOA软件架构规范发布

百年汽车业正经历着一场前所未有的变革。未来汽车的形态究竟会变成什么样？如何看待这个新的汽车时代？各企业的负责人发表了各自的见解。

“未来汽车有四大形态：移动的多功能空间、大型智能和计算终端、数据采集载体和能源储能单元，是兼具工作、生活、娱乐于一体的智能第三生活空间。”长安汽车总裁王俊表示，只有手握“软件、差异化服务、完备供应链”三把利剑，才能成为“头部玩家”。

“我们计划在2025年到2030年之间在乘用车上实现真正的无人驾驶。”华为智能汽车解决方案BU总裁王军坦言，“但真正颠覆性的技术改变的不是动力，而是座舱。我们的目标是希望通过无人驾驶来让它成为一个移动的智能空间，具体干什么？不知道，有无限想象空间。”

而在上汽零束看来，未来汽车将是具有生命力的人类伙伴。

值得一提的是，论坛上，上汽零束更是发布了首个车载SOA软件架构技术规范。这是首个面向汽车行业SOA软件架构的理论体系，将为“软件定义汽车”提供统一的技术规范，助力智能汽车发展迈上新台阶。

不久前，上汽零束发布了汽车行业首个SOA软件平台，这是未来智能汽车的“灵魂”。在这个平台上，开发者可以调用汽车上的近千个传感器，开发出海量应用软件。

“广纳天下客、做好店小二”，上汽零束SOA软件平台面向全行业正式上线开放，积极建立开放、共享、共创、共赢的智能汽车时代生态圈。而本次规范的发布将为包含车企、开发者、合作伙伴在内的汽车SOA生态建设提供明确的技术规范和方向指引，同时减少行业无序重复性开发、节约研发成本，提高产业投入效益，促进汽车SOA生态健康发展。

(宗何)