



重塑汽车产业生态

“我们的产业短板在于芯片处理器仍来自国外供应商。”中国电子信息产业发展研究院副院长刘文强认为,当前智能网联汽车发展场景尚未定型,各国都在积极探索。在应用场景非常广泛的历史机遇下,我国应整合各方科技创新能力推动产学研用一体化发展,创立联合实验室开展关键技术攻关。同时,要加快智能网联汽车的开发与制造,引导重点整车企业加快建立智能网联汽车全新研发平台,提高关键技术供应链安全。通过计算、研发、服务等平台之间的竞合生态建设,推动智能汽车产业发展。

消费需求变化倒逼服装生产企业转型，逐渐以消费者为导向，以市场需求为引领。服装定制展现出巨大的市场潜力。

另一方面,消费需求变化倒逼服装生产商和服务商改变传统模式,逐渐以消费者为导向,以市场需求为引领。目前,国内规模以上的服装定制企业大约有 200 多

本版编辑 黄晓芳 陶 珣 美 编 王墨晗

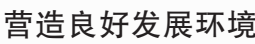
本报记者 李芃达

新技术筑安全底线

“车联网安全问题远比我们想象的复杂，只有深入车企一线才能找到最合适的解决方案。”周鸿祎说，今年公司与哪吒汽车合作，帮助其构建安全基础设施，在车联网

刘
瑾

发展的一个主 **业界点睛**



黄永和认为,要支持有条件的地方开展示范应用与监管的先行先试,探索可复制推

在日前举办的新能源汽车和智能网联汽车展览会上,自动驾驶、车路协同等新技术吸引不少观众驻足。

(资料图片)

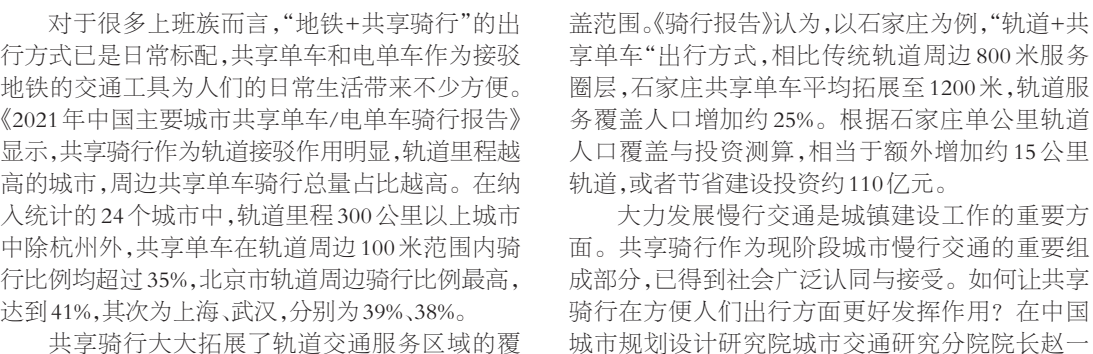
全国**3500多**公里道路实现智能化升级
搭载网联终端车辆超 **500万辆**

2021年
我国智能网联汽车产业规模将超
▶ 4000亿元

2023年
我国智能网联汽车产业规模将达
▶ 9000亿元

“现行的法律法规技术标准建设还滞后于中高级别自动驾驶的商业化进程，L3及以上自动驾驶功能的开启和使用环节，相关规定仍不明确。”黄永成说，要发挥标准化工作对行业创新的引领作用，积极开展战略性新兴产业技术标准的制定。

本报记者 亢舒 实习生 马雨筱旭



一段时间以来,发展共享电单车在社会上存有争议。共享电单车相比共享单车在速度上更具优势,对于一部分人群而言共享电单车是更受欢迎的。然而一些城市对于发展共享电单车一直持谨慎态度,有的城市曾明确表态不鼓励共享电单车发展。这主要是出于对电池安全的考量。当前,行业对电单车的电池容量有明确要求,不得超越一定限度。加之实施规范的充电操作,共享电单车的安全性在逐步提升。赵一新认为,安全性是发展共享电单车的重要前提。在此基础上,应该合理有序引导共享电单车健康发展,政府和企业积极配合,在安全和方便之间力争平衡。应贯彻以人为本、因地制宜、因城施策的发展思路,避免“一刀切”。