



车联网打破行业壁垒亟需标准 单个企业难以实现产业链协同



▲本报记者 李春晔

在推迟了5个多月举行的北京车展上,车联网万物如何打破行业与门派壁垒?对此,业内人士均认为,车联网亟需出台行业标准,“各立山头”非明智之举,融合发展才是王道。

未来已来,车联网是大势所趋。只有ICT企业(信息、通信和技术企业)、互联网巨头、整车厂及运营商等各方共同主导,才有望推动车联网产业规模化的落地。

蔚来汽车联合创始人兼总裁李斌表示,在《证券日报》主办的2020汽车资本论坛上表示,车企以及汽车上下游之间最终会形成数个联盟,包括在高清地图、智慧车网、算法、大数据方面与汽车出行公司组成一个完整的生态链联盟。

缺乏行业标准 车企投入或“南辕北辙”

“智能网联和自动驾驶在将来的场景里是一定要联合的。”秦力洪表示,因为这些基础设施可能会远远超越某一个汽车集团的能力,比如说高清图、通讯协议以及整个道路和交通标识的智能化等。

他认为,这也需要政府强有力的主导,比如通讯行业先定下来通讯协议和规范,各个企业根据这个规范设计自己的产品。“2014年,各个厂家的电动车充电口都不一样,2015年国家颁布了大集团的国际,促进像国家电网这样的充电站投资充电桩,充电桩多了才会促进电动车的发展。智能化也需要同样这样一个过程,如果不可能变成南辕北辙。”

车企投入或“南辕北辙”

“智能网联和自动驾驶在将来的场景里是一定要联合的。”秦力洪表示,因为这些基础设施可能会远远超越某一个汽车集团的能力,比如说高清图、通讯协议以及整个道路和交通标识的智能化等。

车企投入或“南辕北辙”

“智能网联和自动驾驶在将来的场景里是一定要联合的。”秦力洪表示,因为这些基础设施可能会远远超越某一个汽车集团的能力,比如说高清图、通讯协议以及整个道路和交通标识的智能化等。

车企投入或“南辕北辙”

“智能网联和自动驾驶在将来的场景里是一定要联合的。”秦力洪表示,因为这些基础设施可能会远远超越某一个汽车集团的能力,比如说高清图、通讯协议以及整个道路和交通标识的智能化等。

车企投入或“南辕北辙”

“智能网联和自动驾驶在将来的场景里是一定要联合的。”秦力洪表示,因为这些基础设施可能会远远超越某一个汽车集团的能力,比如说高清图、通讯协议以及整个道路和交通标识的智能化等。

车企投入或“南辕北辙”

“智能网联和自动驾驶在将来的场景里是一定要联合的。”秦力洪表示,因为这些基础设施可能会远远超越某一个汽车集团的能力,比如说高清图、通讯协议以及整个道路和交通标识的智能化等。

车企投入或“南辕北辙”

“智能网联和自动驾驶在将来的场景里是一定要联合的。”秦力洪表示,因为这些基础设施可能会远远超越某一个汽车集团的能力,比如说高清图、通讯协议以及整个道路和交通标识的智能化等。

车企投入或“南辕北辙”

“智能网联和自动驾驶在将来的场景里是一定要联合的。”秦力洪表示,因为这些基础设施可能会远远超越某一个汽车集团的能力,比如说高清图、通讯协议以及整个道路和交通标识的智能化等。

打破智能网联汽车门派壁垒 资本助力产业共融共生

智能网联汽车有多火?上汽集团副总裁兼CFO卫勇提到了一组数据,2019年全球智能网联汽车出货量达5110万辆,与2018年相比增长45.4%。IDC预计,未来5年全球智能网联汽车的年出货量复合增长率为16.8%,增长空间巨大。

可当下的智能网联汽车只是初级阶段,可以说是“伪智能网联汽车”,无外乎手机互联互通更花哨些,自动驾驶也仅为一项辅助功能而已。真正的智能网联汽车既要有人驾驶的动能,又要有如智能手机与电脑般在网络世界里翱翔的自由。

如何才能实现真正的智能网联汽车呢?当下百度、阿里巴巴、腾讯不断加码车联网领域,却又各自树立了一道车联网互应用软件的“屏障”,三家非常优质的车联网生态资源互不相容,导致一些不够强大的车联网行业操作系统平台被累垮站队,整车企业也是如此。

一些有远见的车联网企业已经意识到了这个问题,中科达执行总裁武文光表示,我们希望把各方连接起来,能够逐渐形成一个标准。当行业有了标准,各家操作系统不再封闭,允许所有企业在智能网联汽车生态圈共融共生,新的产业投资机会就会摆在眼前。

与此同时,正如贸促会汽车行业分会王会长所说,车联网最本质的特征就是开放和互通,消费者真正需要的是一个四通八达,而不是网络不通。再由政府部门主导政策法规,交通配套设施,普及群众认知等手段,真正的智能网联汽车时代才会到来。但如何才能把握住智能网联汽车的投资机会呢?首先要有前瞻性的眼光,能够

解决真实场景的痛点,比如自动驾驶技术的进步对停车难问题的解决;其次要有大格局,别人不做,暂时不赚钱的事,不代表没有商业价值,比如底层车载操作系统。但无论何种技术路线,商业模式、投资机会,企业最终都要考虑如何活下来,既要做现实,也要做“摘果实者”,既要立足当下,也要敢展望未来。

打破智能网联汽车门派壁垒 资本助力产业共融共生

如何实现呢?企业在发展智能网联汽车过程中不要放过任何一个企业做大机会,也不要放过任何一个外界了解企业的机会。(证券日报)此次主办的“2020汽车资本论坛”,就是希望架起产业界与资本界之间的桥梁,让投资人了解产业,让智能网联企业获得更多的融资机会,让中国智能网联汽车企业成为全球翘楚!

文/王禁

车联网打破行业壁垒亟需标准 单个企业难以实现产业链协同



▲9月27日,2020汽车资本论坛在京召开

智能网联汽车市场将成万亿元级红海 业内呼吁行业标准尽快形成

科技革命和产业变革,正在加速向经济社会各个领域纵深推进。

当前,随着新一轮科技革命带来的产业变革,智能网联汽车已成为当前汽车行业乃至整个社会创新发展的热点和焦点。

智能网联汽车不仅是汽车产业自身的变革方向,还是智慧交通、智慧城市建设的核心,对于带动电子、通信、互联网等相关产业的创新发展,以及促进大交通系统的安全、有序、高效、节能意义重大。

万亿元级车联网时代已经来临,这将直接考验整车厂的研发和协同能力。“上汽是国内智能网联汽车的先行者,应用场景逐步向城市道路延伸,实现高度且长时间的自动驾驶,包括市区的自动驾驶、车路协同等。预计在2030年,通过自动驾驶与车联网交叉发展,并结合智能座舱的持续升级,在技术上让一輛完整的智能网联汽车实现全天候环境运行或成为可能。”

万亿元级车联网时代已经来临,这将直接考验整车厂的研发和协同能力。“上汽是国内智能网联汽车的先行者,应用场景逐步向城市道路延伸,实现高度且长时间的自动驾驶,包括市区的自动驾驶、车路协同等。预计在2030年,通过自动驾驶与车联网交叉发展,并结合智能座舱的持续升级,在技术上让一輛完整的智能网联汽车实现全天候环境运行或成为可能。”

万亿元级车联网时代已经来临,这将直接考验整车厂的研发和协同能力。“上汽是国内智能网联汽车的先行者,应用场景逐步向城市道路延伸,实现高度且长时间的自动驾驶,包括市区的自动驾驶、车路协同等。预计在2030年,通过自动驾驶与车联网交叉发展,并结合智能座舱的持续升级,在技术上让一輛完整的智能网联汽车实现全天候环境运行或成为可能。”

万亿元级车联网时代已经来临,这将直接考验整车厂的研发和协同能力。“上汽是国内智能网联汽车的先行者,应用场景逐步向城市道路延伸,实现高度且长时间的自动驾驶,包括市区的自动驾驶、车路协同等。预计在2030年,通过自动驾驶与车联网交叉发展,并结合智能座舱的持续升级,在技术上让一輛完整的智能网联汽车实现全天候环境运行或成为可能。”

万亿元级车联网时代已经来临,这将直接考验整车厂的研发和协同能力。“上汽是国内智能网联汽车的先行者,应用场景逐步向城市道路延伸,实现高度且长时间的自动驾驶,包括市区的自动驾驶、车路协同等。预计在2030年,通过自动驾驶与车联网交叉发展,并结合智能座舱的持续升级,在技术上让一輛完整的智能网联汽车实现全天候环境运行或成为可能。”

万亿元级车联网时代已经来临,这将直接考验整车厂的研发和协同能力。“上汽是国内智能网联汽车的先行者,应用场景逐步向城市道路延伸,实现高度且长时间的自动驾驶,包括市区的自动驾驶、车路协同等。预计在2030年,通过自动驾驶与车联网交叉发展,并结合智能座舱的持续升级,在技术上让一輛完整的智能网联汽车实现全天候环境运行或成为可能。”

万亿元级车联网时代已经来临,这将直接考验整车厂的研发和协同能力。“上汽是国内智能网联汽车的先行者,应用场景逐步向城市道路延伸,实现高度且长时间的自动驾驶,包括市区的自动驾驶、车路协同等。预计在2030年,通过自动驾驶与车联网交叉发展,并结合智能座舱的持续升级,在技术上让一輛完整的智能网联汽车实现全天候环境运行或成为可能。”



广汽新能源总经理古惠南: 燃油车相对电动车的成本竞争力到2023年基本就不存在了

▲本报记者 于南

在近日召开的第十六届北京国际车展上,广汽新能源展出了全球首款高性能插电混动发动机四合一集成电驱系统,代表未来电动化科技的石墨烯技术,以及国内第一个GEP2.0全铝纯电专属平台。此外,还重点展示了今年6月份上市的下二代智能SUV埃安,中高端智能超跑SUV埃安LX。据悉,埃安V搭载的全球首个集成5G+V2X车载智能通讯系统,应用了华为巴龙5000 5G芯片。

9月27日,广汽新能源总经理古惠南在出席《证券日报》主办的2020汽车资本论坛时,接受了本报记者采访,发表了其对国内新能源汽车市场竞争格局、未来发展趋势的诸多观点。

业界有一种声音认为,以特斯拉为代表的海外新能源汽车(特斯拉model 3月销量过万)对国内厂家形成了巨大压力,并挤占了他们的生存空间。

对此,古惠南认为,特斯拉只挤压了那些没有技术积淀的,仅仅依靠融资,甚至是PPT造车的新能源车企,而这些车企即便没有特斯拉的出现,也必然会被市场淘汰。

相比之下,广汽新能源虽然2017年才正式成立。但广汽研发新能源汽车的历史,则追溯到2011年。古惠南称:“那时候,除了日本,全国只有我们在造混合动力车;2016年,我们又推出了插电混合动力车GSA PHEV;2017年推出GE3纯电动车;2019年,又在全新的工厂全新的平台上,以世界领先为标准,推出了全新的产品。”

因此,在古惠南看来,把广汽新能源划入造车新势力并不贴切,“我想可以把它看作有传承的造车新势力吧。”也正正因为有传承,有积淀,“以广汽新能源为代表的这批中国汽车厂商,不但没有受到特斯拉的冲击,相反,还因特斯拉的加持,更加笃定了纯电动的发展思路。”古惠南表示。

软件定义汽车的时代到来了

▲本报记者 王恩文

在科技赋能的背景下,“软件定义汽车”的发展方向正在成为行业共识。9月27日,由《证券日报》主办的“2020汽车资本论坛”在京举行。中科达执行总裁武文光在接受《证券日报》记者采访时说:“作为一家车企从事手机操作系统业务,如今又进入智能汽车操作系统的企业,我们希望把各方连接起来,逐渐形成一个统一的标准。”

武文光坚定认为“软件定义汽车的时代到来了”。他表示,当前中国智能网联汽车赛道的主导权掌握在科技和互联网企业中。

近期,中科达(证券)闭门研讨会受到广泛关注,武文光向《证券日报》记者坦言,由中科达主办的这一“闭门会”已经举办了三年,初衷是希望将它办成工程师的论坛,“不论行业,只论技术方向”。

“闭门会主要邀请以主机厂”为主的软件技术负责人,包括高通、百度、腾讯厂商和新势力车企,以高通、百度、腾讯为代表的科技和互联网企业每年都会参加。

“中科达主办的‘软件定义汽车’闭门研讨会已经举办了三年。武文光坦言,目前行业中最关键的问题是技术越来越多,做技术、做软件、做决策的大多越来越快,做技术、做决策的大多越来越慢,“软硬分离已经不再讨论”,在软件主导的数字汽车时代,汽车软件将至少占到汽车成本的40%。”

“我们希望各方能够形成一个统一的‘标准’。”

对此,谭本安从汽车行业老者的角度给出了自己的理解。关于汽车产业的软件与硬件之争,数据和生态之争,在他看来,随着智能网联汽车的发展,汽车产品的价值正在向数据和软件转移,车企需要关注软件平台化的变化。“很多人说软件平台化,其实硬件不平台化,软件就没法平台化。所以说如何发挥软硬优势,平衡成本和性能是关键。”

“有专家指出,未来汽车的成本超过60%来自于软件,这将改变我们的研发模式和产业分工、制造+研发、软件+硬件+数据+生态,这些都是构建未来汽车产业的关键基础,也是推动汽车产业创造新价值的动力。”谭本安表示。

长安汽车正在坚定不移地向智能服务创新者迈进,谭本安称,长安目前有100万辆智能网联汽车,日数据采集量超过10亿条,有近千项控制器信号进行大数据交互,产品功能持续开发;此外,长安坚定不移向智能化进行践行者迈进,与一汽、东风联手打造智慧平台,探索多种运营模式。

作为国内车企扛旗者,上汽集团同样围绕智能网联汽车研发及产业化需求加大气力投入。近年来,上汽深入推进车路协同,加大技术投入研发力度,并以资本为纽带跨越跨界领域,助力智能网联汽车加速发展。目前,上汽智能网联研发投入已累计达35亿元。

同时,对于上汽体系内从事智能网联汽车研发的优秀企业,上汽集团也正在努力推动其分拆上市。卫勇在此论坛上表示,欢迎国内投资者积极参与投资,“智能网联汽车的时代已经来临,相信通过资本的驱动和助力,智慧汽车新生态,就是为了不断提升效率,持续为用

户创造价值。”

谈及与硬件之争,数据和生态之争,在他看来,随着智能网联汽车的发展,汽车产品的价值正在向数据和软件转移,车企需要关注软件平台化的变化。“很多人说软件平台化,其实硬件不平台化,软件就没法平台化。所以说如何发挥软硬优势,平衡成本和性能是关键。”

“我们希望各方能够形成一个统一的‘标准’。”

“我们希望各方能够形成一个统一的‘标准’。”

“我们希望各方能够形成一个统一的‘标准’。”

“我们希望各方能够形成一个统一的‘标准’。”

“我们希望各方能够形成一个统一的‘标准’。”

“我们希望各方能够形成一个统一的‘标准’。”

“我们希望各方能够形成一个统一的‘标准’。”

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来

圆桌论坛 车联网的当下与未来