



明确标准分工合作 汽车整体智能化蓄势待发



■本报记者 谢若琳

随着新一代信息技术、人工智能技术飞速发展,全球汽车产业正处于深度变革期。智能化、网联化成为汽车产业发展的战略制高点,而智能驾驶则是产业发展的制胜关键。全球科技巨头及初创公司纷纷瞄准L3及以上车型,加速量产落地。

10月15日,由《证券日报》社主办、华西证券协办的“2021汽车资本论坛”在京召开。事实上,L4级别的自动驾驶车辆已经上路。一位北京市亦庄区的出租车司机对记者表示,经常能在道路上看到自动驾驶的测试车辆,“有时候开着车一瞥,就发现并排行驶的是无人驾驶汽车,但这类车上通常坐着安全员。”

可以说,近两年我国智能驾驶技术、场景、资金都取得了质的飞跃。在“智能驾驶群雄逐鹿,谁将率先杀出重围?”圆桌论坛上,华西证券汽车行业首席分析

师崔璨、中保研汽车技术研究院董事长方仲友、广汽新能源副总经理原忠民、威马汽车联席财务官张然、极狐汽车CFO袁璟、纵目科技副总裁黄浩等业界人士齐聚一堂,就智能驾驶赛道当下的机遇与挑战进行了深入交流。

汽车整体智能化需共同推进 L4级车型或将于4年后量产

今年之所以被称为“自动驾驶元年”,是因为从技术厂商、资本及消费者这四个层面来看,行业生态正逐步完善。“电动车是智能驾驶的基础,很多人尝试过电动车就回不到燃油车了,智能驾驶亦是如此。”原忠民表示,智驾发展方向可以概括成两条线:一是方兴未艾的量产线,未来这条线的关键是分级问题;二是直接发展到L4级技术路线。目前,这两条线的软件尚可,但硬件还不成熟,不具备量

突破壁垒推进数据共享 单车智能与车路协同需“两条腿”走路



■本报记者 谢 岚

智能驾驶目前有哪些待攻克难点?企业之间如何突破壁垒,通过数据、技术共享推动智能驾驶发展?自动驾驶规模商业化落地应该选择单车智能还是车路协同?10月15日,由《证券日报》社和北京经济技术开发区共同主办、华西证券协办的“2021汽车资本论坛”在京召开,在以“高阶智能驾驶技术量产(L3-L5)的现状与未来”为主题的圆桌论坛上,包括清华大学电子工程系教授王贵彬、一汽解放总经理吴碧磊、哪吒汽车研究院院长杨子琛、北汽新能源汽车工程研究院院长杨子琛、智加科技中国总经理容利、四维图新副总裁简国栋以及斯年智驾CEO何贝等嘉宾齐聚一堂,就上述业界与资本市场聚焦的相关话题展开热烈讨论与分享,并为中国智能驾驶发展积极建言献策。

智能驾驶发展面临四大痛点

“2021—2025年属于发展期,这个阶段L2、L3级会占到50%,到2030年能达到70%,到2035年完全自动驾驶会有一定应用。我们企业也是按照这个路线进行规划的。”谈及智能驾驶未来发展趋势,北汽新能源工程研究院院长杨子琛表示。

作为商用车生产企业,一汽解放总经理吴碧磊表示,身为传统车企,一方

面响应市场需求要把传统业务做好,到2030年传统车仍然会有相当大的量,传统车的升级遵循第一曲线。另一方面,顺应“新四化”、新能源、智能网联(包括自动驾驶)的第二曲线,现在面临转型的过程。“不管最后怎么办,对卡卡来说,核心是要满足客户需求,能够给客户创造价值,这是最关键的。”

“如果步入无人驾驶,对于重卡司机这样一个职业而言是很不社会意义和经济意义的事情。”智加科技中国总经理容利围绕该企业主要聚焦的重卡自动驾驶领域称。但他也表示,现在要实现L4、L5级,还是有困难的,主要在于技术的成熟度,不仅要做到自动驾驶汽车目前的发展状况,还要安全很多倍,才能被大家接受。“之后的发展还是需要技术的推进,这也是为什么我们现在包括友商在内的很多公司都在先落地,主要是通过实践去磨练,得到更多的数据,让我们技术逐渐提高。”

关于自动驾驶目前面临着哪些亟待突破的痛点,斯年智驾CEO何贝主要从四个方面阐释了自己的看法:一是算法和数据。算法受科研水平限制,如果科研没有突破,工程界和平民很难做出来。同时,虽然大家都说数据越多越好,但数据是有瓶颈的。二是系统冗余。拿智能车机打比方,“我们首先保证APP是安全的,其次保证APP操作系统是稳定的,再次手机不能死机,最后安全冗余也很重要,这是一个难点和痛点。三是行业的不同

市场条件,预计2024年进行小批量的市场试跑,2025年至2026年或开始正式量产,届时这两条线也有望成一条。

袁璟表示,目前,智能驾驶已水到渠成,汽车智能化的步伐很快,智能驾驶涉及的行业,不管是感知、决策,或是商用、乘用车,覆盖范围比大家想象得更广。

张然现场解读了威马汽车的核心诉求,即将技术落在场景中,“从智能驾驶舱到L2级车型,再到目前有限场景的L4级车型。汽车行业整体智能化不是某一个企业可以解决的问题,一定是所有人共同推进的结果。”

对此,方仲友认为,目前最大的问题是法律法规不够完善,自动驾驶不是简单的技术革新,未来或涉及出行生态革新,相应的法律法规是消费者信任的基础。

智能汽车变革犹如马拉松 车企数据闭环能力成为胜负手

从企业类型来看,涉足智能驾驶的企

业大致分为四类:车企厂商、互联网公司、软件方案提供商,以及亟待转型的传统车企。在过去的百一十年,汽车以硬件为主导,发动机是产品的灵魂。如今,在智能化大背景下,汽车的组成部分发生了重要改变,芯片、算法以其背后的企业愈发重要。目前,也有特斯拉为代表主攻全栈式自主研发生态,也有部分车企在核心零部件上采用外部供应商,那么何种技术路径将主导行业未来?

■圆桌论坛1

方仲友表示,产业链分工的背后不但有技术问题、安全问题,也有成本问题。“如果一家企业将产业链上的所有环节都涵盖,那么最终的成本消耗将非常高,消费者或难以承受。因此这不是一个企业能完成的,未来大家可以先坐下来,将行业标准明确统一。但无论怎么分工合作,最终还是要回到消费者层面。”

原忠民认为,智能汽车可以分为硬件与软件两条线。对车企而言,条件具备的情况下,全栈式自主研发肯定是更好,所有技术、数据都掌握在自己的手里,但该模式最大的问题是成本、时间和人才。同时,最上层(感知和场景应用层)主机厂肯定也要牢牢抓在自己手里。未来主机厂也会一步步往下延伸,扩展至感知层。

如今,智能汽车业内竞争格局已经初步形成,那么未来谁将是赢家?

原忠民表示,四年前曾在美国探讨过这个问题,当时在智能汽车领域,美国和中国的答案迥异。美国人曾问,谷歌和特斯拉谁更厉害?很多人认为是谷歌,因为它的软件做得非常好。但现实的事实是特斯拉更厉害,因为特斯拉拥有数据,形成了数据闭环,促进公司不断地进化、演变。如今众多企业意识到这个问题,很多软件公司的数据量较小,他们希望谋求跟主机厂合作,把数据量做大。未来谁拥有数据闭环能力,谁就是胜出者。

“智能汽车变革就像是一场没有终点的马拉松,中国产业链上下游通力合作,才能成为最后赢家。”方仲友如是表示。

智能驾驶群雄逐鹿 谁将率先杀出重围?

为顺应新一轮科技革命和产业变革趋势,抢抓智能网联汽车产业发展战略机遇,10月15日,由《证券日报》社和北京经济技术开发区共同主办、华西证券协办的“2021汽车资本论坛”在北京举行。

本次论坛以“智能驾驶元年”为主题,重点围绕智能网联汽车、人工智能、信息安全等技术生态展开探讨。经济日报社副总编辑徐立京、北京经济技术开发区管委会副主任孔磊、证券日报社社长陈剑夫、华西证券总裁杨晓军、长安汽车执行副总裁李伟、北汽集团副总经理陈江、中保研汽车技术研究院董事长方仲友等政府领导、企业代表,以及投资界嘉宾出席了此次论坛,围绕中国路径的智能驾驶商业化落地与投资机会等话题为中国智能驾驶的发展建言献策。

开幕式上,徐立京致辞称,2021年被视为智能驾驶元年,智慧驾驶已成为新能源汽车下半场竞争的关键。发展智慧驾驶绝不仅仅是是否需要人来开车的问

题,除了助力实现双碳目标,还涵盖着供给侧结构性改革、国际国内双循环、能源安全等多个关键词,承担着国家新基建、经济转型、实现高质量发展等诸多要义。

孔磊表示,本次论坛主题与智能驾驶相关的三大产业密切相关。智能汽车是一个芯片和人工智能最集中的载体。这样一个特殊产业只靠原有的产业推动,在发展中可能有一些不足。当前,智能网联、智能新能源汽车的发展在三个领域需要加大投入:一是政策,二是技术,三是资本,三驾马车共同发力才能推动这个产业的快速发展。

在中央和地方政府的大力支持下,国内新型基础设施建设方兴未艾,对于处在行业风口利益相关者来说,哪一条更适合中国市场的问题,圆桌论坛嘉宾们各有己见。

“我们现在是小脑+大脑的策略,在端上我们有一定的算力。随着高阶的推进发展,云端算力会越来越重,单车端可能越来越轻一些。”四维图新副总裁简国栋认为,“用资本的力量助力智能汽车腾飞”为题进行了发言,阐述了智能驾驶需求的大肆市场前景,明确了资本在智能汽车产业的决心。

与此同时,针对服务智能汽车目前的发展状况,北汽集团副总经理陈江、中保研汽车技术研究院董事长方仲友、长安汽车执行副总裁李伟均分享了对于智能网联汽车与车联网发展趋势的判断和意见。

会上,证券日报与华西证券联合发布了2021年智能汽车产业深度研究报告《智能电动车变革已至,百年产汽车秩序重塑》,举办了三场圆桌讨论。

聚焦智能驾驶产业创新 三大圆桌畅谈发展共识投资之道

在主题为“智能驾驶群雄逐鹿,谁将率先杀出重围”的第一场圆桌论坛上,华西证券汽车行业首席分析师崔璨、中保研汽车技术研究院董事长方仲友、广汽埃安副总经理原忠民、威马汽车联席财务官张然、极狐汽车CFO袁璟、地平线CFO王磊、纵目科技副总裁黄浩等

智能驾驶元年:群雄逐鹿 向上生长

在今年上海车展期间,几乎所有参展企业都在“秀”自己的高阶智能驾驶汽车,尤其是搭载华为自动驾驶技术和鸿蒙OS系统的ARCOFOX阿尔法S“市区1000公里无干预的自动驾驶”,将智能驾驶元年这一概念夯实。

当前智能驾驶行业主要有两种流派,一是整车企业自上而下智能驾驶路线,从L2辅助驾驶开始,慢慢往上突破;二是智能驾驶企业自下而上的自动驾驶路线,意在一步登天。面对智能驾驶群雄逐鹿的局面,谁将率先杀出重围呢?

在2021汽车资本论坛上,与会嘉宾都认为,只有整车企业与智能驾驶企业分工协作,才能降低成本,确定行业标准,消费者才会买单。智能驾驶产业链上下游通

力合作才能赢家。

与此同时,智能驾驶是单车智能,还是走车路协同,也是行业争论的焦点。与会嘉宾认为,整车企业与智能驾驶企业必须突破门户之见,将车辆上路数据面向整个行业开放才能筛选出有用的数据,进一步提升智能驾驶准确性。甚至现在该哪条路线也是为时尚早,只有单车智能与车路协同“两条腿”走路,才能找到更好的应用场景。

智能驾驶赛道关系到汽车工业、能源行业的转型升级以及出行和人工智能AI,是这四个巨大产业的综合体。它的投资价值毋庸置疑,从今年年初至今,自动驾驶



聚焦智能驾驶元年的掘金机会 2021汽车资本论坛在京召开

■本报记者 龚梦泽

为顺应新一轮科技革命和产业变革趋势,抢抓智能网联汽车产业发展战略机遇,10月15日,由《证券日报》社和北京经济技术开发区共同主办、华西证券协办的“2021汽车资本论坛”在北京举行。

本次论坛以“智能驾驶元年”为主题,重点围绕智能网联汽车、人工智能、信息安全等技术生态展开探讨。经济日报社副总编辑徐立京、北京经济技术开发区管委会副主任孔磊、证券日报社社长陈剑夫、华西证券总裁杨晓军、长安汽车执行副总裁李伟、北汽集团副总经理陈江、中保研汽车技术研究院董事长方仲友等政府领导、企业代表,以及投资界嘉宾出席了此次论坛,围绕中国路径的智能驾驶商业化落地与投资机会等话题为中国智能驾驶的发展建言献策。

开幕式上,徐立京致辞称,2021年被视为智能驾驶元年,智慧驾驶已成为新能源汽车下半场竞争的关键。发展智慧驾驶绝不仅仅是是否需要人来开车的问

题,除了助力实现双碳目标,还涵盖着供给侧结构性改革、国际国内双循环、能源安全等多个关键词,承担着国家新基建、经济转型、实现高质量发展等诸多要义。

孔磊表示,本次论坛主题与智能驾驶相关的三大产业密切相关。智能汽车是一个芯片和人工智能最集中的载体。这样一个特殊产业只靠原有的产业推动,在发展中可能有一些不足。当前,智能网联、智能新能源汽车的发展在三个领域需要加大投入:一是政策,二是技术,三是资本,三驾马车共同发力才能推动这个产业的快速发展。

在中央和地方政府的大力支持下,国内新型基础设施建设方兴未艾,对于处在行业风口利益相关者来说,哪一条更适合中国市场的问题,圆桌论坛嘉宾们各有己见。

“我们现在是小脑+大脑的策略,在端上我们有一定的算力。随着高阶的推进发展,云端算力会越来越重,单车端可能越来越轻一些。”四维图新副总裁简国栋认为,“用资本的力量助力智能汽车腾飞”为题进行了发言,阐述了智能驾驶需求的大肆市场前景,明确了资本在智能汽车产业的决心。

与此同时,针对服务智能汽车目前的发展状况,北汽集团副总经理陈江、中保研汽车技术研究院董事长方仲友、长安汽车执行副总裁李伟均分享了对于智能网联汽车与车联网发展趋势的判断和意见。

会上,证券日报与华西证券联合发布了2021年智能汽车产业深度研究报告《智能电动车变革已至,百年产汽车秩序重塑》,举办了三场圆桌讨论。

聚焦智能驾驶产业创新 三大圆桌畅谈发展共识投资之道

在主题为“智能驾驶群雄逐鹿,谁将率先杀出重围”的第一场圆桌论坛上,华西证券汽车行业首席分析师崔璨、中保研汽车技术研究院董事长方仲友、广汽埃安副总经理原忠民、威马汽车联席财务官张然、极狐汽车CFO袁璟、地平线CFO王磊、纵目科技副总裁黄浩等

业界人士齐聚一堂,就智能驾驶赛道当下的机遇与挑战进行了深入交流。

“电动车是智能驾驶的基础,智能驾驶亦是如此。”席忠民表示,自动驾驶的发展可以概括为两条线:一是方兴未艾的量产线,未来这条线的关键是分级问题;二是直接发展到L4的技术路线。预计2024年这条路线会进行小批量的市场试跑,2025年至2026年后或开始正式量产。届时,这两条线有望成一条。

袁璟同样持乐观态度并表示,智能驾驶目前已在大量场景中落地,但也要很理性地看到这个行业还有更多的问题需要解决。资本需要有更多的耐心,做好更长期的配套准备。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

在“智能汽车变革犹如马拉松”主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

行业投融资事件超过50起,投融资金额近1000亿元,已达到了历年最高值。与会

的投资人认为,随着技术的成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。甚至有投资人表示,如果再回到五年前,每个细分方向的头部两家公司都应该有着着眼前景。

随着第二波智能驾驶投资热潮的到来,智能驾驶企业估值水涨船高,而面对法律法规、车企标准等方面不完备的现状,资本市场也需要有更多的耐心、更长时间的投入。

文/王 昊

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

在“资本如何助力智能驾驶落地”为主题的圆桌论坛上,联想创投董事总经理罗旭表示,资本的推动对于产业发展有很大帮助,所以智能驾驶行业出现了第二次高峰。随着技术成熟以及资本的持续投入,这条赛道会继续往前发展。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

今年被称为智能驾驶元年,大量相关公司频繁获得融资,被资本看好和加持是行业能够持续发展的重要原因,但智能驾驶行业是一个持久战,对于资本来说,也是一种考验。

智能驾驶商业模式再迎热潮 产业链存短板仍需资本持续助力

■本报记者 李春燕

10月15日,由《证券日报》社和北京经济技术开发区共同主办、华西证券协办的“2021汽车资本论坛”在京召开。

本次论坛以“智能驾驶元年的掘金机会”为主题,囊括了优秀的智能驾驶应用车企和智能驾驶领域头部企业,对智能驾驶行业的热门话题进行了探讨。