

双碳未来 智能汽车加速

2022 AUTOMOTIVE CAPITAL MARKET FORUM

创新融合成为智能汽车产业发展的时代特征

2022汽车资本论坛上,嘉宾说得最多的词语就是“融合”。中国电动汽车融入全球大市场,智能驾驶与智能座舱融为一体,智能汽车化身四轮上的数据中心。随着电动化、智能化时代的到来,世界给了中国电动汽车大放异彩的机会,如何把握这个机会?一是把电动汽车先发优势变为质量优势,中国电动汽车在全球市场可持续性输入;二是扩大智能化领先优势。全球人工智能看中美,中国在智能驾驶与智能座舱应用场景、成本上具有绝对优势的。

汽车界的共识是,电动汽车天然具备智能化、网联化优势。发展电动汽车智能化是中国汽车产业由大到强的必由之路。那么,如何发展好智能汽车产业?笔者认为,首先要有国家的决心和民众的包容。如果大众对于智能驾驶多一些理性的声音和包容,同时,国家尽快出台相关交通法规,或许中国智能汽车会走得更快、更稳。此外,智能汽车产业链企业要多点协同意识,少点门户之见和互相猜忌。本次论坛与会嘉宾有个共识,智能汽车领域趋势是跨域融合,比如智能驾驶

与智能座舱融合,进而过渡到中央控制,也就是电动汽车中央大脑控制整个驾驶和座舱行为。畅想下,随着无人驾驶汽车的落地,我们在车里可以尽情享受智能座舱,那时候智能座舱是什么?是移动房子,也是移动的KTV,或许还是一个超大的移动游戏厅。谁能抢先实现畅想,谁就能领跑全球智能汽车产业。笔者则希望获得头筹的是中国汽车企业。

文/王 黎

中国新能源汽车“出海”成绩显著 持续创新是立足之本



▲本报记者 娟 月

9月1日,2022年中国国际服务贸易交易会首场论坛——2022汽车资本论坛“双碳未来,智能汽车加速”在国家会议中心举行。本次论坛由《证券日报》社与中国欧洲经济技术合作协会联合、中信证券和中欧智能网联汽车分会协办。在“以中国如何与全球共享智能电动汽车?”为主题的圆桌探讨上,西班牙加泰罗尼亚企业管理局北京代表处投资总监金磊、挪威驻华大使馆高级商务官员高鹏、奇瑞国际公司执行副总经理张升山、江淮汽车国际事业部总经理助理孔德星针对中国汽车企业如何更好地开拓海外市场进行深度探讨。

此外,金磊认为,先进的电池技术和成规模的产能也是销量好的重要因素之一。例如,比亚迪的刀片电池、宁德时代电池技术均处于优势地位。同时,中国动力电池产能占全球产量的48%,相当于电动汽车关键环节供应链有了保障。不过,高鹏也提到,“欧洲市场上最受欢迎的还是特斯拉等一些老品牌,想要迎头赶上,要有好的动力电池技术和充足的产能。同时,具备完整的汽车装配,并对整个产业链进行布局。”高鹏表示,“接受一个汽车品牌需要3年到5年,甚至更长时间,中国企业一定要建立长期战略,做好售后,树立品牌。经过一段时间的磨合,肯定能被市场接受。”

在“中国如何与全球共享智能电动汽车?”为主题的圆桌探讨上,西班牙加泰罗尼亚企业管理局北京代表处投资总监金磊、挪威驻华大使馆高级商务官员高鹏、奇瑞国际公司执行副总经理张升山、江淮汽车国际事业部总经理助理孔德星针对中国汽车企业如何更好地开拓海外市场进行深度探讨。

技术、车辆智能化、网联化等取得的成就就惊讶。此外,无论是在造型、设计、科技,还是整个用户体验方面,也取得了突飞猛进的发展。此外,获得诸多海外用户对中国汽车产品质量,以及用户体验等方面好评。张升山如是说。

孔德星介绍,近年来,江淮汽车的出口也在快速增长。公司一直在积极推进新能源汽车的出口,尤其是针对欧洲高端市场。“目前,我们基本已进入20多个国家。通过这几年的发展,公司新能源汽车累计出口量逾5000辆。”

通过不懈的努力和自主研发,中国新能源汽车在欧洲市场取得了不俗成绩。金磊表示,2021年中国汽车出口50万辆,其中欧洲市场占一半,达23万辆。

“中国汽车在欧洲市场受到欢迎有两方面原因,一方面是市场需求,各国政府已经把发展新能源汽车作为减少环境污染、缓解石油危机的主要方式;一方面,欧盟的机动车二氧化碳排放量占欧盟二氧化碳总排放量的12%,所以各国需要通过发展新能源汽车来减少污染。”金磊表示,“中国汽车卖得好是自身实力体现,在欧洲市场上投入得多、发展得早,因此价格方面、质量方面以及迭代更新方面都能满足欧洲各国需要。”



▲本报记者 王丽新 见习记者 靳卫星

9月1日,由《证券日报》社与中国欧洲经济技术合作协会联合、中信证券和中欧智能网联汽车分会协办的“2022汽车资本论坛”在国家会议中心举行。本次论坛以“双碳未来 智能汽车加速”为主题。

在“智能驾驶量产加速 智驾企业与车企扮演何种角色?”为主题的圆桌论坛上,前蔚来汽车首席执行官李斌表示,目前,用户体验已变得非常重要,在这个过程中有两个关键点:一是企业能否提供多快好省的产品;二是企业技术能否与车企技术快速深度融合,从而让车企更快满足用户快速迭代的体验需求。

L2与L4系统的验证与探索

近年来,随着大量L2、L3车型问世,



▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785



2022 汽车资本论坛在京召开 落实“双碳”战略 加速智能汽车产业融合

▲本报记者 黄梦泽

是在汽车领域,双方合作广泛而深入,有着非常好的基础。后续合作空间必然也会越来越大,合作程度也必然会越来越紧密。

“中信证券始终坚定看好我国新能源汽车产业的发展前景。随着能源革命与科技革命不断深化,汽车产业的秩序正在加速重构。”朱陈彦表示,中信证券充分发挥投资银行、产业研究、股权投资、财富管理等产品覆盖优势,战略服务新能源与智能汽车产业链企业。未来也将积极参与到汽车产业“新四化”的浪潮中,通过全方位资本市场服务,提升资源配置效率,以金融活水助力汽车高质量发展。

作为国民经济支柱产业之一,拥有全产业链条的汽车业赋予了重任。在新智能汽车领域,我国凭借政策与产业端的双轮驱动,赢得了先发优势。而在面对以智能网联、汽车操作系统和芯片关键技术为核心要素竞争的“下半场”,我国可谓优势与压力兼备,汽车行业领军者也是此中翘楚。

张尧宇认为,新的汽车也就是智能电动汽车将为用户提供全生命周期的产品和服务,核心要素是数据,也是最重要的生产资料,数据流变能力包括数据产生、处理和迭代更新,它将成为最重要的生产力,进而必将带来产品机制、模式以及产业分工一系列的深层次改变。“未来,公司将基于数据成长构建集、研、训、仿、算、云一体数据闭环系统,结合强大的云计算能力,让汽车越来越聪明,让用户用越越舒适。”

值得一提的是,作为本次论坛的重要成果——2022年中国智能电动汽车产业深度研究报告《智能驾驶手册·创新驱动进步》(以下简称《报告》)正式发布。《报告》以中国智能电动汽车加速发展、智能驾驶行业渗透率稳步提升、高算力芯片+激光雷达有迅速上量,智能座舱成为自主品牌创新核心战场,三电技术产业深化发展为行业主要文框架,从市场、政策及技术等方面出发,梳理我国智能汽车发展现状,结合智能配置发展趋势,用户需求偏好等信息,预测行业未来发展趋势,并提出相关发展建议,洞察和研判2022年中国智能汽车行业的趋势和机遇。

事实上,在往届汽车资本论坛上,也总结出诸多行业研究成果。2020年,《证券日报》社发布《2020年智能网联汽车产业研究报告(未来已来掘金智能网联汽车时代)》;2021年,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,智能汽车产业深度研究报告《智能电动汽车变革已至,百年产业秩序重塑》应运而生,以期助力智能网联汽车人才高地及产业聚集区,进一步推动“车强国建”。

业内人士认为,智能新能源汽车将成为继PC和智能手机之后的下一个ICT技术群落地应用的



▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785

智能座舱受益智能驾驶进步 车厂要掌握核心技术

▲本报记者 王 君 见习记者 李如是

9月1日,由《证券日报》社与中国欧洲经济技术合作协会联合、中信证券和中欧智能网联汽车分会协办的“2022汽车资本论坛”在国家会议中心举行。本次论坛以“双碳未来 智能汽车加速”为主题。

在汽车智能化变革过程中,人机交互一直是一个重要的竞争点,已初具雏形的智能座舱作为人机交互的关键载体,成为智能汽车先进技术的集中体现,备受关注。在“谁将主导智能座舱形态?”为主题的圆桌论坛上,多位领军企业代表对此展开热烈讨论。

“目前有两种不同的芯片发展观点:一种发展方式是把智能座舱与自动驾驶进行融合,另一种是既做消费电子,又做汽车芯片。生产一个5纳米或7纳米的芯片至少要花费几亿美元,一旦研发成功,可能会影响整个产业链发展。”未来黑科技CEO徐俊峰表示,类手机来看,几十T的算力可满足手机的发展需求,但对于智能汽车产业而言,这个算力存在不确定性。

在芯蒨智能科技首席战略官陈超卓看来,舱驾融合可将智能座舱中的人机交互、沉浸式体验等内容,与智能驾驶的

从技术应用层面分类,当前的智能座舱主要由硬件、操作系统和交互系统三部分构成。其中,硬件主要看芯片技术的发展。芯片算力的提升,可推动汽车电子、电气架构的演进。

“目前有两种不同的芯片发展观点:一种发展方式是把智能座舱与自动驾驶进行融合,另一种是既做消费电子,又做汽车芯片。生产一个5纳米或7纳米的芯片至少要花费几亿美元,一旦研发成功,可能会影响整个产业链发展。”未来黑科技CEO徐俊峰表示,类手机来看,几十T的算力可满足手机的发展需求,但对于智能汽车产业而言,这个算力存在不确定性。

对此,范成建认为合作的优势在于,通过跨界技术的使用,可以较快速地把

汽车和其他生态系统进行连接。对整个车厂而言,在生态互联和差异化之间需要做一些平衡,把汽车的技术和互联生态整合得比较好的会更加成功。

陈超卓认为,牵扯到智能,车厂一定要掌握核心技术,只不过是能力的问题,一些小车企可能只能依赖互联网科技公司。

崔哲晋认为,谈及智能座舱,大家能够直观感受到的界面上的东西,而接下来,竞争的关键则在于AI算法上。

在芯蒨智能科技首席战略官陈超卓看来,舱驾融合可将智能座舱中的人机交互、沉浸式体验等内容,与智能驾驶的

从技术应用层面分类,当前的智能座舱主要由硬件、操作系统和交互系统三部分构成。其中,硬件主要看芯片技术的发展。芯片算力的提升,可推动汽车电子、电气架构的演进。

“目前有两种不同的芯片发展观点:一种发展方式是把智能座舱与自动驾驶进行融合,另一种是既做消费电子,又做汽车芯片。生产一个5纳米或7纳米的芯片至少要花费几亿美元,一旦研发成功,可能会影响整个产业链发展。”未来黑科技CEO徐俊峰表示,类手机来看,几十T的算力可满足手机的发展需求,但对于智能汽车产业而言,这个算力存在不确定性。

对此,范成建认为合作的优势在于,通过跨界技术的使用,可以较快速地把

汽车和其他生态系统进行连接。对整个车厂而言,在生态互联和差异化之间需要做一些平衡,把汽车的技术和互联生态整合得比较好的会更加成功。

陈超卓认为,牵扯到智能,车厂一定要掌握核心技术,只不过是能力的问题,一些小车企可能只能依赖互联网科技公司。

崔哲晋认为,谈及智能座舱,大家能够直观感受到的界面上的东西,而接下来,竞争的关键则在于AI算法上。

在芯蒨智能科技首席战略官陈超卓看来,舱驾融合可将智能座舱中的人机交互、沉浸式体验等内容,与智能驾驶的

从技术应用层面分类,当前的智能座舱主要由硬件、操作系统和交互系统三部分构成。其中,硬件主要看芯片技术的发展。芯片算力的提升,可推动汽车电子、电气架构的演进。

“目前有两种不同的芯片发展观点:一种发展方式是把智能座舱与自动驾驶进行融合,另一种是既做消费电子,又做汽车芯片。生产一个5纳米或7纳米的芯片至少要花费几亿美元,一旦研发成功,可能会影响整个产业链发展。”未来黑科技CEO徐俊峰表示,类手机来看,几十T的算力可满足手机的发展需求,但对于智能汽车产业而言,这个算力存在不确定性。

对此,范成建认为合作的优势在于,通过跨界技术的使用,可以较快速地把

汽车和其他生态系统进行连接。对整个车厂而言,在生态互联和差异化之间需要做一些平衡,把汽车的技术和互联生态整合得比较好的会更加成功。

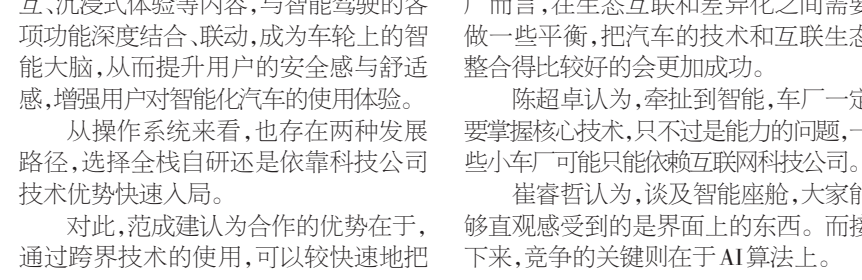
陈超卓认为,牵扯到智能,车厂一定要掌握核心技术,只不过是能力的问题,一些小车企可能只能依赖互联网科技公司。

崔哲晋认为,谈及智能座舱,大家能够直观感受到的界面上的东西,而接下来,竞争的关键则在于AI算法上。

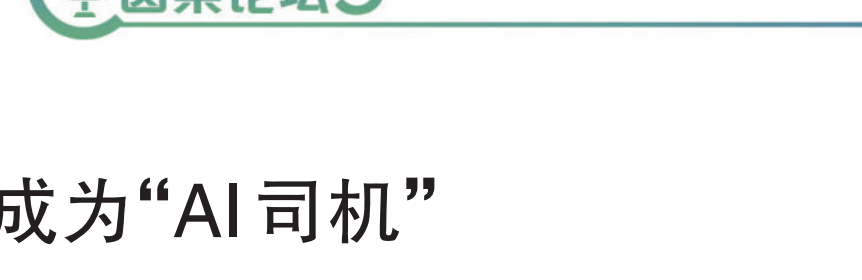
▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785



▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785



▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785



▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785



▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785



▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785



▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785



▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785



▲本报记者 袁 元 责编 田鹏 编辑 王琳 制作 张玉萍 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785