

# 城区NOA是无人驾驶的前夜 万亿元级市场投资机会就在眼前

去年3月份,工业和信息化部原部长苗圩说,如果新能源汽车是上半场,智能网联汽车就是决定中国汽车行业胜负的下半场。而仅仅过去一年时间,这番言论就成为现实。

在日前举行的“2023汽车资本论坛”上,经济日报社副总编辑兼机关党委书记郑波在致辞中提到,今年以来,国内众多车企相继发布实现多城市城区NOA(导航辅助驾驶)的目标。今年6月2日召开的国务院常务会议指出要构建“车能路云”融合发展的产业生态,更是助推智能网联汽车由单车智能走向“车能路云”融合发展。

## 经济日报社副总编辑兼机关党委书记郑波: “车能路云”产业融合融通将催生新商业机会



本报记者 赵学敏

“车能路云”将形成全新的智能、绿色、安全和高效率的未来出行生态系统,通过产业之间的融合融通,将形成新的商业机会。”10月27日,由《证券日报》社与江西省金融控股集团有限公司共同主办的“2023汽车资本论坛”在江西省南昌市

## 小牛科技CEO王宗博: 毫米波雷达是低成本智慧出行首选配置

本报记者 肖伟

10月27日,在“2023汽车资本论坛”期间,小牛科技CEO王宗博在接受《证券日报》记者专访时表示:“从国内市场来看,90%的汽车集中在20万元以下,毫米波雷达性价比最高,集成性好,是低成本、高效率、智慧出行的首选配置。未来,随着飞行汽车、水陆汽车的应用场景不断丰富,毫米波雷达的市场前景更为广阔,所有的出行方式都能配备‘智慧的眼睛’。”王宗博解释称:“毫米波雷达的优越性不仅体现在汽车自动驾驶领域,也体

## 猛士科技CTO王国进: 越野车电动化后要向智能化方向发展

本报记者 龚梦泽 刘剑

今年以来,新能源越野车市场爆发,从东风猛士、长城哈弗·坦克,再到比亚迪仰望、方程豹,越来越多的自主品牌车企开始布局新能源越野车这一细分市场。

然而,在此之前的很长一段时间里,业内都有观点认为越野车不适合电动化,相较于成熟可靠的内燃机,电机在激烈驾驶场景的可靠性存疑。

对此,猛士科技CTO王国进对《证券日报》记者表示,不管是国内还是国外,越野车电动化的趋势都非常明显。“国内

## 同驭汽车董事长兼总经理舒强: 国产线控底盘市场渗透率有望加速提升

本报记者 肖伟

10月27日,在“2023汽车资本论坛”期间,同驭汽车董事长兼总经理舒强在接受《证券日报》记者专访时表示:“随着国产化进程,国产线控底盘的市场渗透率有望加速提升,广阔的海市场正在我们眼前。”

舒强给出相关数据进行比较:“如果是传统的线控系统解决方案,主动制动响应时间需要500毫秒以上,而在高速行驶中需要自动紧急制动时会导致制动距离加长。而线控制动系统的响应时间仅为120毫秒至150毫秒,是我们的新一代产品甚至可以做到90毫秒。对于拥有自动辅助驾驶系统的智能汽车、电动汽车

展。然而,任何技术的发展都必须有人来买单,过去几年乘用车车企过于重视高通NOA,但多数消费者却缺乏买单的兴致,城区NOA会不会也步其后尘呢?笔者认为,只有切实解决消费者的痛点,才能让其真正产生购买的意愿。

笔者认为,随着城区NOA在各大城市推出,通过不断迭代完善,汽车自动驾驶将会由L3级真实现到L5级,也就是真正的“无人驾驶时代”。一旦进入“无人驾

## 城区NOA是无人驾驶的前夜 万亿元级市场投资机会就在眼前

郑波认为,“车能路云”涉及到的汽车、能源、ICT(信息技术)、电子、通讯等,将因为产业之间的融合融通,形成新的商业机会。

郑波说,“车能路云”涉及到的汽车、能源、ICT(信息技术)、电子、通讯等,将因为产业之间的融合融通,形成新的商业机会。

随着自动驾驶技术发展日渐深入,从单车智能走向“车能路云”融合发展成为新趋势。今年6月2日召开的国务院常

## 资本论坛 未来出行环境下的机遇与挑战

“如果中国在车路协同或者车路云领域形成体系化,未来有没有可能随着‘共建’‘一带一路’倡议的不断深入,往全球化推进?”10月27日,在“2023汽车资本论坛”期间,轩元资本创始人王荣进在接受《证券日报》记者专访时提出上述前瞻性设想。他认为,可以以预期,而且对外输出的可能性,风险可能涉及数据隐私、技术依赖、政策变动、市场接受度等方面。

王荣进介绍,“轩元资本的团队在新能源汽车领域拥有10年以上的认知和投资积累,在选择投资标的上,会重点关注团队的团队人员、产品技术、商业逻辑等三个维度考量。”

谈及接下来中国智能汽车产业的投资热点和方向,王荣进先以电动化方向为例介绍,复合集体是过去一两年市场最热的热点,具体产品包括复合箱和复合铝箱,帮助锂电池提升安全性、提高能量密度、降低系统成本。

谈及极寒工况下电池稳定性问题,王国进表示:“这就需要靠整车以及电机的策略来控制。比如,一方面我们会把电机热量控制住,通过有效的热管理把它给传导出去。另一方面,我们在电机设计时,会考虑电机之间的负荷分配,让扭矩按照车辆所需要的动力需求持续输出,最终让电机始终工作在最佳区域。”

王国进认为,猛士的优势主要体现在两个方面,一是军车基因的传承,二是智能化水平。

“中国车企的智能化水平已走在世界前列。猛士智能化方面的体现是智能越野智能化。此外,猛士的可靠性来源于参照军工品质、技术和验证标准的优秀传统。”王国进表示。

谈及猛士未来的产品规划,王国进表示,还会继续围绕高端越野特性,同时可能会进一步涉足更为亲民的轻越野市场,更加接近用户周末露营和短途出行特性,打造既能够长途穿越,又能满足城市出行特性的泛越野产品。

张益勤说:“大数据给我们两点启发,一点是我们要遵从大数据定律,去找到客户最多、容量最大的市场,另一点是客户,我们要遵从剃刀定律,果舍弃去一切客户不要的东西。我们有技术能生产功能繁复的电动车,但是他们决定避开大数据可以帮助购车者去掉他们不想要的冗余功能。”

张益勤还举了一个例子进行说明:“先拿中国地图,把90%的城市圈出来,这90%的城市都是二三线城市。再用圈去圈这些城市的大小,会发现城市主要通勤于干道都在半径20公里以内。这就意味着我们设计一款城市通勤的电动车,续航里程在120公里到160公里之间是完全可以的,不需要太多的电池。既然发展趋势来看,线控底盘必然逐渐模块化、标准化、解耦化,集成化的路径,先到了谁就先机。国内企业加速这一领域的科技攻关市场开拓,有利于实现国产化替代,进而寻求国际市场话语权。”

驶时代”,智能座舱将是各车企最重要的卖点,根据用户需求不同,可以打造“移动的窝”“移动的办公室”等场景化汽车。

有数据显示,2023年国内汽车智能化渗透率为82.7%,高于全球74.3%的平均水平,可以看出中国车企在智能化方面总体处于领先地位。中国汽车产业已经从传统的机械产品研发成为电子信息技术控制的产品,智能汽车产品将是未来汽车、手机之后又一个在全球大放异彩的产业,并且还是一个万亿级市场,这方面的投资机会可知而。

## 智能座舱与自动驾驶将成核心卖点 AI是企业必须掌握的关键能力

本报记者 刘剑

打造卖点是汽车营销环节的关键点,随着汽车智能化时代来临,智能驾驶和智能座舱是否会成为车企营销的重要卖点?

10月27日,“2023汽车资本论坛”在江西省南昌市举行。在以“智能化时代,汽车卖点是拼技术还是拼配置?”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。

在江西省南昌市举行。在以“智能化时代,汽车卖点是拼技术还是拼配置?”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。

“我希望无人驾驶真正到来,未来汽车一定是移动的智能座舱,无论是工作还是生活,在移动座舱里都可以实现。”张益勤如是说。

王学海结合了魔视智能长期以来在行业多年的工作实践谈到,近年来,汽车市场发展火热,主机厂的竞争也日趋激烈,业内纷纷发力用户体验,其核心问题是如何让用户愿意买单。

魔视智能联合创始人王学海结合在行业多年的工作实践谈到,近年来,汽车市场发展火热,主机厂的竞争也日趋激烈,业内纷纷发力用户体验,其核心问题是如何让用户愿意买单。

王学海强调,消费者不愿意买单,最重要的是体验。有些增加了新技术的产品,其硬件配置已经“隐形”地提升了,但如何把技术变成客户能够直接感

政策驱动综合来看,其具备爆发的前提要素。”

对于未来出行这一新业态的投资规划,王荣进表示:“无论是智能驾驶还是智能座舱,轩元资本一直都在持续布局,从感知、决策、执行,每个领域都有一定的投资;未来‘单车智能+车路协同’可能会带来更多更优质的投资机会。轩元资本会紧跟产业趋势,持续做好产业研究,不断挖掘投资机会,为投资人创造更好的回报。”

## 上汽通用五菱华东营销公司总经理张益勤: 用大数据打造销量超百万辆的电动车

本报记者 张敏

张益勤说:“大数据给我们两点启发,一点是我们要遵从大数据定律,去找到客户最多、容量最大的市场,另一点是客户,我们要遵从剃刀定律,果舍弃去一切客户不要的东西。我们有技术能生产功能繁复的电动车,但是他们决定避开大数据可以帮助购车者去掉他们不想要的冗余功能。”

张益勤说:“大数据给我们两点启发,一点是我们要遵从大数据定律,去找到客户最多、容量最大的市场,另一点是客户,我们要遵从剃刀定律,果舍弃去一切客户不要的东西。我们有技术能生产功能繁复的电动车,但是他们决定避开大数据可以帮助购车者去掉他们不想要的冗余功能。”

张益勤说:“大数据给我们两点启发,一点是我们要遵从大数据定律,去找到客户最多、容量最大的市场,另一点是客户,我们要遵从剃刀定律,果舍弃去一切客户不要的东西。我们有技术能生产功能繁复的电动车,但是他们决定避开大数据可以帮助购车者去掉他们不想要的冗余功能。”

张益勤说:“大数据给我们两点启发,一点是我们要遵从大数据定律,去找到客户最多、容量最大的市场,另一点是客户,我们要遵从剃刀定律,果舍弃去一切客户不要的东西。我们有技术能生产功能繁复的电动车,但是他们决定避开大数据可以帮助购车者去掉他们不想要的冗余功能。”

张益勤说:“大数据给我们两点启发,一点是我们要遵从大数据定律,去找到客户最多、容量最大的市场,另一点是客户,我们要遵从剃刀定律,果舍弃去一切客户不要的东西。我们有技术能生产功能繁复的电动车,但是他们决定避开大数据可以帮助购车者去掉他们不想要的冗余功能。”

## 未来出行环境下的机遇与挑战 OPPORTUNITIES AND CHALLENGES IN THE FUTURE TRAVEL ENVIRONMENT



## 智能座舱与自动驾驶将成核心卖点 AI是企业必须掌握的关键能力

本报记者 刘剑

打造卖点是汽车营销环节的关键点,随着汽车智能化时代来临,智能驾驶和智能座舱是否会成为车企营销的重要卖点?

10月27日,“2023汽车资本论坛”在江西省南昌市举行。在以“智能化时代,汽车卖点是拼技术还是拼配置?”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。

在江西省南昌市举行。在以“智能化时代,汽车卖点是拼技术还是拼配置?”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。

“我希望无人驾驶真正到来,未来汽车一定是移动的智能座舱,无论是工作还是生活,在移动座舱里都可以实现。”张益勤如是说。

王学海结合了魔视智能长期以来在行业多年的工作实践谈到,近年来,汽车市场发展火热,主机厂的竞争也日趋激烈,业内纷纷发力用户体验,其核心问题是如何让用户愿意买单。

魔视智能联合创始人王学海结合在行业多年的工作实践谈到,近年来,汽车市场发展火热,主机厂的竞争也日趋激烈,业内纷纷发力用户体验,其核心问题是如何让用户愿意买单。

王学海强调,消费者不愿意买单,最重要的是体验。有些增加了新技术的产品,其硬件配置已经“隐形”地提升了,但如何把技术变成客户能够直接感

## 自动驾驶投资环境巨变 投资人要在智能化细分赛道淘金



本报记者 张敏

张益勤说:“大数据给我们两点启发,一点是我们要遵从大数据定律,去找到客户最多、容量最大的市场,另一点是客户,我们要遵从剃刀定律,果舍弃去一切客户不要的东西。我们有技术能生产功能繁复的电动车,但是他们决定避开大数据可以帮助购车者去掉他们不想要的冗余功能。”

张益勤说:“大数据给我们两点启发,一点是我们要遵从大数据定律,去找到客户最多、容量最大的市场,另一点是客户,我们要遵从剃刀定律,果舍弃去一切客户不要的东西。我们有技术能生产功能繁复的电动车,但是他们决定避开大数据可以帮助购车者去掉他们不想要的冗余功能。”

张益勤说:“大数据给我们两点启发,一点是我们要遵从大数据定律,去找到客户最多、容量最大的市场,另一点是客户,我们要遵从剃刀定律,果舍弃去一切客户不要的东西。我们有技术能生产功能繁复的电动车,但是他们决定避开大数据可以帮助购车者去掉他们不想要的冗余功能。”

张益勤说:“大数据给我们两点启发,一点是我们要遵从大数据定律,去找到客户最多、容量最大的市场,另一点是客户,我们要遵从剃刀定律,果舍弃去一切客户不要的东西。我们有技术能生产功能繁复的电动车,但是他们决定避开大数据可以帮助购车者去掉他们不想要的冗余功能。”



## 智能化时代,汽车卖点是拼技术还是拼配置?

国内主机厂普遍对AI能力越来越重视,大家认为AI是主机厂必须掌握的关键能力,通过掌握AI的关键能力,未来的自动驾驶功能持续提升,才可以把握客户的需求变化,持续迭代满足市场和客户的需。

张益勤引用五菱实际案例介绍称,五菱从悦野到云朵都搭载了高阶智能驾驶的系统,销量也超过了50%,尤其是宝骏云朵自动驾驶比例超过了65%,而且对于智能化的需求或者趋势越来越明显,未来五菱会坚定地智能座舱方面不断加大投入,不管是从研发还是营销推广上都会继续深耕,加速前进的步伐。

“车是工业皇冠上的明珠,是所有高科技的集大成者。”对于无人驾驶智能座舱的未来,张杰表示,“无人驾驶对车企存在的形式不会有太大变化,它只是汽车众多部门中最为核心的一个部门。”

高飞认为,实现无人驾驶只是时间

## 未来出行新形态带来哪些投资机会?

对于一级市场投资和二级市场投资,王建勋表示:“做一级市场产业技术布局投资时,更多关注的是企业核心技术领域的领先性和技术持续迭代开发的能力。在二级市场,投资者会比较关注有影响力的头部企业的带动效应,关注市场占有率和商业化进程。”

对于一级市场投资和二级市场投资,王建勋表示:“做一级市场产业技术布局投资时,更多关注的是企业核心技术领域的领先性和技术持续迭代开发的能力。在二级市场,投资者会比较关注有影响力的头部企业的带动效应,关注市场占有率和商业化进程。”

对于一级市场投资和二级市场投资,王建勋表示:“做一级市场产业技术布局投资时,更多关注的是企业核心技术领域的领先性和技术持续迭代开发的能力。在二级市场,投资者会比较关注有影响力的头部企业的带动效应,关注市场占有率和商业化进程。”

对于一级市场投资和二级市场投资,王建勋表示:“做一级市场产业技术布局投资时,更多关注的是企业核心技术领域的领先性和技术持续迭代开发的能力。在二级市场,投资者会比较关注有影响力的头部企业的带动效应,关注市场占有率和商业化进程。”

对于一级市场投资和二级市场投资,王建勋表示:“做一级市场产业技术布局投资时,更多关注的是企业核心技术领域的领先性和技术持续迭代开发的能力。在二级市场,投资者会比较关注有影响力的头部企业的带动效应,关注市场占有率和商业化进程。”

对于一级市场投资和二级市场投资,王建勋表示:“做一级市场产业技术布局投资时,更多关注的是企业核心技术领域的领先性和技术持续迭代开发的能力。在二级市场,投资者会比较关注有影响力的头部企业的带动效应,关注市场占有率和商业化进程。”

对于一级市场投资和二级市场投资,王建勋表示:“做一级市场产业技术布局投资时,更多关注的是企业核心技术领域的领先性和技术持续迭代开发的能力。在二级市场,投资者会比较关注有影响力的头部企业的带动效应,关注市场占有率和商业化进程。”

对于一级市场投资和二级市场投资,王建勋表示:“做一级市场产业技术布局投资时,更多关注的是企业核心技术领域的领先性和技术持续迭代开发的能力。在二级市场,投资者会比较关注有影响力的头部企业的带动效应,关注市场占有率和商业化进程。”



## 城区NOA叠加车能路云 是否未来出行新形态?

## 城区NOA发展提速助力未来出行新形态 产业链仍面临技术卡脖子问题

本报记者 李春莲

10月27日,由《证券日报》社与江西省金融控股集团有限公司共同主办的“2023汽车资本论坛”在江西省南昌市举行。在以“城区NOA叠加车能路云 是否未来出行新形态?”为主题的圆桌论坛上,多位企业代表展开了激烈的讨论,为行业发展出谋划策。

在论坛上呼吁加大政策支持。舒强认为,政策要对城区NOA的发展有一定包容度。新技术肯定会经历试错,需要不断优化很多数据,一边落地一边进化才能把技术做起来。

舒强也提到,城区NOA对线控底盘的要求大幅度提升,必须要让自动驾驶系统变成真正的全线控化。

舒强表示,对于汽车行业不能从L1、L2真正跨越到更高级别的驾驶,一直以来都有不同的声音,包括新能源汽车行业领头羊企业对此都不自信。但城区NOA技术的突破,对跨越到真正的无人驾驶已经很接近了,这是一个非常关键的阶段。

舒强也提到,城区NOA对线控底盘的要求大幅度提升,必须要让自动驾驶系统变成真正的全线控化。

舒强表示,对于汽车行业不能从L1、L2真正跨越到更高级别的驾驶,一直以来都有不同的声音,包括新能源汽车行业领头羊企业对此都不自信。但城区NOA技术的突破,对跨越到真正的无人驾驶已经很接近了,这是一个非常关键的阶段。

舒强也提到,城区NOA对线控底盘的要求大幅度提升,必须要让自动驾驶系统变成真正的全线控化。

舒强表示,对于汽车行业不能从L1、L2真正跨越到更高级别的驾驶,一直以来都有不同的声音,包括新能源汽车行业领头羊企业对此都不自信。但城区NOA技术的突破,对跨越到真正的无人驾驶已经很接近了,这是一个非常关键的阶段。

舒强也提到,城区NOA对线控底盘的要求大幅度提升,必须要让自动驾驶系统变成真正的全线控化。

舒强表示,对于汽车行业不能从L1、L2真正跨越到更高级别的驾驶,一直以来都有不同的声音,包括新能源汽车行业领头羊企业对此都不自信。但城区NOA技术的突破,对跨越到真正的无人驾驶已经很接近了,这是一个非常关键的阶段。

舒强也提到,城区NOA对线控底盘的要求大幅度提升,必须要让自动驾驶系统变成真正的全线控化。

舒强表示,对于汽车行业不能从L1、L2真正跨越到更高级别的驾驶,一直以来都有不同的声音,包括新能源汽车行业领头羊企业对此都不自信。但城区NOA技术的突破,对跨越到真正的无人驾驶已经很接近了,这是一个非常关键的阶段。

舒强也提到,城区NOA对线控底盘的要求大幅度提升,必须要让自动驾驶系统变成真正的全线控化。

舒强表示,对于汽车行业不能从L1、L2真正跨越到更高级别的驾驶,一直以来都有不同的声音,包括新能源汽车行业领头羊企业对此都不自信。但城区NOA技术的突破,对跨越到真正的无人驾驶已经很接近了,这是一个非常关键的阶段。

舒强也提到,城区NOA对线控底盘的要求大幅度提升,必须要让自动驾驶系统变成真正的全线控化。



圆桌论坛3 未来出行新形态带来哪些投资机会? 本期责任编辑 陈伟 责编 刘慧 张博 姜琳 王琳 制作 王敬博 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785