

财经现场 AIJINGXIANCHANG

各类企业争相投资 汽车产业迎来新机遇

驾车行驶在城市高架路或城际高速公路上,你的双手可以完全松开方向盘,遍布车外的摄像头与传感器实时监测着路面;即便是弯道、上下坡、匝道出入口,车辆都可平稳地在车道中间行驶;无论加速还是急刹车,都能以特定的安全距离紧跟前车;在你注意力不集中、道路标线不清晰、GPS无信号等特殊情况下,驾驶员注意力保持系统使用多级警示提醒驾驶员接管车辆控制,确保安全。

在日前举办的2018亚洲消费电子展上,上汽通用汽车推出了搭载智能驾驶系统的凯迪拉克CT6。对这套业内首个量产并可真正在高速公路上释放双手的智能驾驶技术,上汽通用汽车将其定义为L2(部分自动化)。

与传统车企的谨慎不同,谷歌旗下的Waymo、共享租车企业Uber、Lyft,以及众多自动驾驶初创公司,则直接将目标瞄向了L4(高度自动化)。7月4日,百度AI(人工智能)开发者大会上,百度董事长兼首席执行官李彦宏更是宣布,全球首款L4级量产自动驾驶巴士阿波龙量产下线。

我们离真正意义上的自动驾驶究竟有多远?面对这场技术创新的追逐战,中国企业有哪些机遇和挑战?

传统车企与互联网企业选择的自动驾驶技术路线各不相同

7月6日,戴姆勒集团宣布成为首家获得北京市自动驾驶车辆道路测试牌照的国际汽车制造商。此前,上汽、长安、北汽、广汽、蔚来等车企,以及百度、腾讯等互联网企业,相继拿到了上海、北京、重庆等地的自动驾驶车辆道路测试牌照。长安、百度以及电动汽车初创公司小鹏汽车、SF Motors等,还获得了美国加利福尼亚州的测试牌照。

不过,同样是自动驾驶测试,车企与互联网企业测试的内容却大不相同。已在今年率先量产L2技术的长安汽车,正在美国加州、密歇根州进行L3级别的自动驾驶测试,累计测试里程已达100万公里。小鹏汽车选择了超级自动驾驶系统作为自动驾驶的切入点,目前,正在为首款量产车型G3进行场景覆盖率和用户体验的优化测试。Waymo公司的测试车队已在美国25个城市以无人驾驶模式行驶了超过800万公里。百度阿波龙开放平台的3辆L4级自动驾驶汽车,今年5月14日起,也开始在雄安新区服务中心园区开展了持续数日的昼夜真实道路测试。

按照行业分级,自动驾驶共分为驾驶辅助、部分自动化、有条件自动化、高度自动化、完全自动化5个层级,也就是业内俗称的L1至L5。传统车企倾向于选择驾驶辅助顺序迭代的技术路线,目前正处于L2向L3跃进的关键阶段。而互联网企业大多选择了直接开发L4自动驾驶技术,并组建自动驾驶车队进行路试。

“看到有企业宣称正在进行L4级别的测试,或者已经实现了L4级别的量产,你首先要看它基于什么场景。”浙江零跑科技有限公司副总裁徐伟说,在园区道路上实现高度自动驾驶,只是限定场景的L4。真正实现全场景的L4,不仅需要高精地图,还要



资料图片

实现V2X(车与外界的信息交换),这就离不开智慧城市建设和基础设施的改造,没有10年时间很难实现。因此,目前行业的普遍共识是,2020年,L3将规模化量产,而在半封闭场景,或者说限定场景下,L4级自动驾驶将出现在东京奥运会上;2030年左右,全场景L4有望落地。

当然,互联网企业看似激进的技术路线,也有其合理性。直接开发L4,既绕开了汽车产业百年来的高技术门槛,又规避了L3最难突破的人机共驾这一难关。此外,通过积累海量的实地测试数据,进行各种危险场景的模拟测试,不断积累数据,提升系统的深度学习能力,恰恰是互联网企业的长处。

不过,在安全这道红线前,问题还是屡屡出现。今年3月,Uber一辆自动驾驶汽车发生了撞死路人的事故,直接导致其在亚利桑那州的测试许可被暂停。至于特斯拉的Autopilot辅助驾驶系统而导致的驾驶员死亡事故,更是不止一起。

“安全是自动驾驶研发中的第一要义。”凯迪拉克CT6首席工程师李林表示,为确保安全,充足的冗余设计必不可少。据了解,通用汽车正在测试的自动驾驶车辆,安装了5台激光雷达、16个摄像头、21个毫米波雷达。除此之外,还搭载了套同时工作的计算机系统、两套从高压电路转换的供电系统、采用了额外冗余路径的信号传输系统、采用两套执行方式的刹车系统……

“自动驾驶要给用户带来安全、效率、便捷,这是研发的初衷。”长安汽车智能化研究院院长何举刚说,自动驾驶技术软件、硬件的成熟需要时间,许多新技术成本亟待降低,从L1到L4逐级演进更符合产业发展规律。但与此同时,自动驾驶具有很长的产业链,有很多技术点需要突破,虽然目前投资者众多,技术路线各异,但经过大浪淘沙,胜出者会形成自己的核心竞争力,行业分工也会更明晰。

中国的自动驾驶只能由中国人自己来解决

——2018年底,Waymo无人驾驶汽车公司计划在美国亚利桑那州推出自动驾驶出租车服务。

——2019年,通用汽车旗下Cruise团队研发的自动驾驶汽车将在美国大规模商业化部署。

——2020年,梅赛德斯-奔驰全新S级轿车将首次搭载L3级自动驾驶技术;

——2020年,长安汽车L3级自动驾驶汽车将实现量产;

——2020年,小鹏汽车L3级自动驾驶汽车将落地;

——2020年,丰田自动驾驶汽车将在东京奥运会场馆间穿梭运行;

——2021年,沃尔沃第一台L4级无人驾驶汽车将量产……

据美国布鲁金斯学会统计,2014年—2017年,全球自动驾驶领域的投资总额超过了800亿美元。另一家独立智库的统计显示,2017年找到自动驾驶技术领域的资金,占到全球汽车行业投资总额的七成多。

各类企业争相投资自动驾驶,看中的自然是其巨大的市场潜力。英特尔联合一家研究机构近期发布报告预测,全球自动驾驶汽车市场规模将在2020年达到7万亿美元。波士顿咨询公司则称,到2035年全球自动驾驶汽车销量将达1200万辆,其中超过1/4在中国售出。

自动驾驶汽车的巨大市场红利,能转化为中国汽车产业后来居上的机遇吗? “与2005年左右就开研发的谷歌相比,我国自动驾驶起步较晚,在数据、算法、人才、方法论上的积累也较少,但我认为中国的自动驾驶只能由中国人自己来解决。”小鹏汽车自动驾驶副总裁谷俊丽说,不同于其它技术,自动驾驶的国际化有很多局限性。

谷俊丽解释,由于我国交通密度

高,行人、非机动车与汽车混行,障碍物多,交通行为的随意性大等,西方现成的自动驾驶算法拿来之后几乎需要重写。为了构建一套适应中国法规和交通场景的自动驾驶解决方案,小鹏汽车正在搭建一套从驾驶大数据抽取、到场绘制、算法编制,再到验证和评估、算法迭代演进的垂直系统,其中首先要针对车辆传感器进行深度定制——通过多维摄像头、多维测距雷达、超声波以及其它传感器,进行异构多重传感器的融合,以实现多场景、全范围、无死角的覆盖。“在即将交付的小鹏G3上,我们搭载了近20个传感器,正在研发的具备L3级自动驾驶功能的车辆,搭载的传感器更是具有30个之多。”谷俊丽说。

不过,尽管有“主场优势”,面对巨大的市场“蛋糕”,中国企业究竟能否迈向产业链中高端,进而享有技术的话语权 and 丰厚的产业利润,关键还看传感器、人工智能芯片、高精地图、算法等核心技术上能否实现突破。

“英伟达、恩智浦、TI、Mobileye等国际主流芯片厂家,都在大力发展人工智能芯片,但在自动驾驶领域,除了Mobileye之外,还没有成熟的解决方案。这是国内集成电路设计厂家的机会。”徐伟说,这就是领跑不仅自己做传感器,而且自研芯片的原因。依托大华科技在安防摄像头领域的深厚积累,自研芯片的成本只要外采的一半,更重要的是,内部同一团队进行算法架构的对接和优化,效率会更高。

而在地平线智能解决方案与芯片

业部总经理张永谦看来,由于人工智能需求的碎片化,传统行业巨头想利用规模、资金、渠道能力甚至人海战术打败创业公司,几乎不太可能。这也给地平线这样的中国人工智能芯片设计企业提供了发展的机会。

“在激光雷达、高精地图和人工智能芯片领域,长安与国内供应商都有合作。”何举刚说,中国的产业优势是拥有从原始物料到一级供应商、二级供应商,再到主机厂,最后到出行服务商的全产业链。尽管技术门槛很高,但这个链条上的国内企业很多,追赶得很快,差距也在不断缩小。

“不过,国内企业在需要深挖的基础科学、多维技术等,往往做得不够到位。”谷俊丽说,在自动驾驶这个风口上,创业企业和资本方只有摒弃炒概念、赚快钱、讲故事的套路,沉下心来,把该补的课补上,把该深挖的底层技术挖透,才能真正把握巨大的商业机会。

据新华网



资料图片

7月楼市迎来三个大消息 都会对房价走势产生影响

下半年刚开始,房地产市场就开启了全面严打模式。近期,楼市发生三件大事,都会对房价走势产生影响。

第一,7月以来,已有20余城发布楼市政策或执法结果,个别城市还设置了房价“涨停板”;第二,在北京、上海等30个城市开展治理房地产市场乱象,重点打击投机炒房团伙;第三,住建部表态,要因城制宜推进棚改货币化安置。

个别城市房价设定“涨停板”

据不完全统计,7月以来,已有20余城发布楼市政策或执法结果,个别城市还设置了房价“涨停板”。

7月10日,福建宁德市发布通知,中心城区新建商品房均价在2018年1月份水平(8882元/平方米)的基础上,每年涨幅控制在6%以内,普通高层住宅(毛坯)预售均价实行最高限价,最高控制在11000元/平方米以内。

无独有偶,云南昆明和大理也出台了类似政策,为房价涨幅设定上限。

“对涨幅设限其实是不少地方政府在调控过程中采用的手段,但是,直接以比例的方式明确下来却较为罕见。”58安居客房产研究院首席分析师张波说。

那么,这些限价令有用吗? 张波认为,其一,可以控制市场对房价的合理预期,不但会影响商品房上价格,还会间接影响土地价格;其二,可以弱化住宅的投资属性,减少住宅房源的投资需求。

但他同时指出,这种“一刀切”的做法值得商榷,因为用行政手段取代市场方式一般适用短期调控。

七部门在30城打劫炒房团

进入7月,一个重磅行动悄然开始。从7月初至12月底,住建部等七部门会在30个城市先行开展治理房地产市场乱象专项行动。

重点打击对象有四个方面:投机炒房团伙、房地产“黑中介”、违法违规房地产开发企业、虚假房地产广告。名单中的30个城市包括:北京、上海、广州、深圳、天津、南京、苏州、无锡、杭州、合肥、福州、厦门、济南、郑州、武汉、成都、长沙、重庆、西安、昆明、佛山、徐州、太原、海口、宁波、宜昌、哈尔滨、长春、兰州、贵阳。

中原地产首席分析师张大伟说,30城主要是一二线城市和三四线城市热点城市,它们是房地产调控的“牛鼻子”,这些城市平稳了,全国房地产市场也就平稳了。

棚改货币化安置将迎调整

住房和城乡建设部有关司负责人7月12日表示,要因城制宜推进棚改货币化安置。

该负责人说,商品住房库存不足,房价上涨压力较大的地方,应有针对性地及时调整棚改安置政策,采取新建棚改安置住房的方式;商品住房库存量较大的地方,可以继续推进棚改货币化安置。

所谓“棚改”即棚户区改造,是指为改善困难家庭住房条件的城镇危旧住房改造工作。它是城市更新的重要组成部分,也是三四线城市房地产市场去库存的重要因素之一。

2015年,国务院推出棚改三年计划,要求积极推进棚改货币化安置,以缓解和消化商品住房库存。棚改规则逐渐转向为货币化安置,也就是说拆迁之后不给房子给现金,拆迁户自己再去买房子。

以后这种货币化安置可能会减少。因为,住建部此次要求,各地要坚持尽力而为、量力而行的原则,切实评估论证财政承受能力,不搞一刀切,不层层下指标、不盲目攀比摊摊子,进一步合理界定和把握棚改的标准和范围。

“目前看,整体市场对棚改政策非常敏感,因为这是支撑最近几年来楼市最关键的因素,特别是三四线城市,严重依赖棚改的货币化安置。”张大伟说。

他认为,货币化安置逐渐收缩是大势所趋。货币化安置造成了大量的购房需求,而部分城市的库存不足,这些需求放大了购房紧张情绪。必须明确的,棚改的数量将减少,这是2018年的政策要求。 据中国网



资料图片

生态部:1452 个水站已实现数据联网 联网率 82%

据生态环境部官方微博消息,生态环境部通报国家地表水水质自动监测站建设进展情况。通报指出,2050个国家地表水考核断面水站中,除280个不具备建站条件外,1770个断面将实现自动监测全覆盖。

截至2018年7月12日,1452个水站已实现数据联网,联网率为82%。

按照水站建设安排,需地方新建水站959个,目前除海南南平洪桥断面水站外,959个站主体已全部完工,其中937个水站已完成内外装修和辅助设施建设。需补充完善仪器设备并提升功能升级的地方已建水站530个,其中503个已完成仪器设备填平补齐,占94.9%。

省级环保部门负责组织开展水站普查工作。959个新建水站已完成自查881个,占91.9%;530个已建水站已完成自查318个,占60%。其中,天津、云南、甘肃等3个省份已提交运维交接申请。通报强调,下一步要积极做好以下方面工作:一是各地要本着“质量第一”的理念,扎实推进水站工程建设,并按照

水站建设技术要求,妥善解决现场勘查发现的问题,尽快申请交接;二是各运维单位要按照合同要求,对照时间节点和任务目标,加快推进设备安装调试工作;三是各地环保部门和运维单位要建立良好的沟通机制,建立友好合作的工作关系。

据新华网