

智能汽车第二波浪潮袭来

上市公司大举布局

□本报记者 任明杰



■ 记者观察

“四化”成汽车产业新动力

□本报记者 王小伟 实习记者 彭扬

上半年中国汽车市场呈现出产销同比都下降的局面,业内预计,除SUV及MPV市场之外,商用车、交叉型乘用车以及轿车市场短期下滑的趋势或仍将延续。当然,并非所有汽车产业链都在出现颓势,相反,不少关键环节正在走出蓬勃的“独立行情”。业内人士指出,在整个汽车行业回归平淡的同时,汽车产业正在形成以电动化、电商化、智能化和共享化为主的四大趋势,汽车“四化”有望给整个产业带来全新动力。

以新能源汽车为代表的电动化潮流正在为汽车产业发展带来新的机遇。今年5月国务院发布的《中国制造2025》战略提出,到2025年新能源汽车的年销量将达300万辆。新能源汽车的发展,为汽车电动化提供了突破方向。

电商化为汽车销售带来新契机。越来越多的车企正在加入到汽车电商化的行列,不断拓展自己的电商平台。尤其是电商化过程之中的大数据积累与分析,更是开启了巨大的汽车后市场空间。业内预计,电商化一方面使汽车消费模式随之改变,另一方面或将改变汽车行业原有的竞争格局。

智能化汽车的发展方向愈加清晰,各家车企将根据现有或引进整合的资源,形成各有侧重的智能汽车研发体系。互联网和车企跨界合作,将会让智能汽车继智能手机之后成为又一新的行业发展方向。业内人土预计,中国汽车智能化的成长轨迹很可能是沿着“车载娱乐-汽车安全-辅助驾驶-人车交互-智能交通-车联网-自动驾驶”的路径发展,各大技术脉络将在相互促进与重叠中螺旋式前进,最终将实现无人驾驶作为智能汽车发展的终极梦想。

共享经济的席卷而来,使汽车共享化成为未来的一个发展趋势。汽车共享的商业模式会为社会化共享带来更大价值,使汽车在生产、销售和使用环节都能够被最大程度地合理置配。

4月20日,上海,在第十六届上海国际车展上,博泰集团作为首家独立参加车展的互联网企业,以E-Motion it”为主题,率先在6.1豪华车馆推出中国市场上首部智能汽车概念车——Project N超级智能移动终端。

CFP图片

重点公司点评

欧菲光 车联网战略启动

欧菲光6月11日晚公告称,公司拟在上海投资设立全资子公司上海欧菲智能车联有限公司,注册资本20亿元人民币,加强汽车电子、智能驾驶和车联网等领域的产业布局,与主流智能汽车制造企业建立紧密合作,利用公司在移动互联网产业积累的行业核心竞争力和知识产权大力发展智能驾驶相关产品,营造车联网生态。同时,公司还拟以增资方式投资5000万元,取得联车信息16.7%的股权,同时向卓影科技增资1500万元获得20%股权。其中,联车信息是一家具备专业汽车总线设计分

析能力和从事互联网云平台服务的车联网基础数据服务公司,而卓影科技是一家致力于高端影像产品及汽车电子先进驾驶辅助系统(ADAS)开发、销售的公司。

长江证券指出,此举标志着欧菲光正式进入智慧车联网领域。公司车联网业务具有起点高(初始投资20亿元)、布局广(涵盖中控平台、智能驾驶、人车交互、车联网网络等全体系)、接近用户(子公司设立在上海,全面对接上海各大车企)的特征,是公司继消费电子领域成功之后的再一次转型。

亚太股份 加快智能汽车布局

亚太股份6月19日晚公告称,拟使用自有资金以增资方式参股投资人民币8200万元,取得增资扩股后钛马信息11.8841%的股权。钛马信息为一家定位于车载移动互联网服务运营商,可利用先进的大数据云平台和多个系列的智能终端产品,向汽车、新能源车动车公司、电信公司、保险公司、汽车连锁维修服务企业提供世界先进水平的车联网整体解决方案及运营外包服务,并充分整合线上与线下的资源为主车提供便捷、安全、精彩的智能驾驶生活服务。

公司表示,通过对钛马信息进行中长

期战略投资,有利于公司进入车联网领域,加快环境感知、主动安全控制、移动互联的智能驾驶领域布局,打造智能汽车生态圈。

公司5月5日晚还公告称,拟以增资方式投资人民币2790万元取得增资扩股后向前启创15%的股权。后者主要提供完整的车载高级驾驶辅助系统产品,以及全套解决方案,并已在ADAS系统后装市场取得一定业绩。通过参股向前启创,可以帮助公司更好地布局汽车智能驾驶领域,加快环境感知、主动安全控制、移动互联的智能驾驶领域布局,打造智能汽车生态圈。

金固股份 介入智能驾驶领域

金固股份5月10日晚公告称,公司拟以不超过4000万元对主营汽车智能驾驶辅助产品的苏州智华进行股权投资,投资后,公司持有苏州智华20%股权。

苏州智华是清华大学汽车工程系孵化支持的由清华大学苏州汽车研究院牵头着力打造的专注于智能驾驶的高科技公司,面向国内整车厂和汽车消费者提供产品解决方案和价值服务。经过几年的体系能力建设,目前苏州智华已经进入国内多家中国品牌和合资品牌汽车厂配套供应体系,并成功为东风日产,广汽,长安,宇通,金龙等车厂量产供货,是国内极少数几家进入前装主流

汽车厂的公司,处于国内领先地位。同时,苏州智华的后装产品也已经开发完成,产品性能和竞争力领先于业内竞争对手。

金固股份表示,公司致力于成为互联网汽车生态圈的构建者、整合者和分享平台,未来几年的战略规划是在汽车后市场及智能驾驶等互联网汽车方向进行投资布局,逐步打造成一体的汽车生活及服务平台。其中布局智能驾驶是整个战略规划中很重要的组成部分,智能驾驶分两个阶段,初级阶段是智能辅助驾驶如ADAS系统及各类自动驾驶系统,终极阶段是最终实现无人驾驶。

得润电子 占领汽车电子制高点

得润电子6月7日晚公告称,拟以现金5682万欧元的初步购买价格收购Meta60%股权。

Meta目前业务分布于汽车电子的核心领域,包括汽车功率控制及电动汽车车载充电模块;安全和告警传感器和控制单元,包括前后感应雷达、车内微波监控、防盗及倾斜告警器等;车联网模块,用于对车辆行驶数据收集和追踪。主要客户为欧洲中高端的汽车整车厂,包括BMW、Daimler、奔驰、大众集团(VW和Skoda)、菲亚特集团(FCA)、标致雪铁龙集团(PSA),以

继年初各大汽车厂商和互联网巨头之后,今年5月以来多家上市公司大举进军智能汽车领域。布局智能汽车的第二波浪潮袭来,先进驾驶辅助系统(ADAS)和车联网是上市公司巨资投入的重点,多方合作成为智能汽车整车研发的主要形式,BAT等互联网巨头在其中扮演着重要角色。专家指出,未来我国智能汽车将进入快速发展期,但基础设施、法律法规、技术三大瓶颈仍然有待突破。

智能汽车布局“第二波”

欧菲光近日公告称,为打造“双引擎”战略,公司拟在上海投资设立全资子公司上海欧菲智能车联有限公司,注册资本20亿元人民币,加强汽车电子、智能驾驶和车联网等领域的产业布局,与主流智能汽车制造企业建立紧密合作,利用公司在移动互联网产业积累的行业核心竞争力和知识产权,大力发展智能驾驶相关产品、营造车联网生态。

欧菲光还拟以增资方式投资5000万元,取得联车信息16.7%的股权,同时向卓影科技增资1500万元获得20%股权。其中,联车信息是一家具备专业汽车总线设计分析能力和从事互联网云平台服务的车联网基础数据服务公司,而卓影科技是一家致力于高端影像产品及汽车电子先进驾驶辅助系统(ADAS)开发、销售的公司。

从欧菲光的上述动作不难看出,目前智能汽车产业链布局的两大重点领域是智能化和车联网。方正证券指出,智能驾驶的最终形式无人驾驶必将是单车智能化与车联网的完美结合。一方面,车辆能够实现完全自动的控制,全程监测交通环境,能够实现所有的驾驶目标;另一方面,在行驶过程中,车辆不再作为独立的个体,而是与周围环境、车辆、路况实时交互的共同体。

其中,ADAS是智能汽车的必经阶段,也是上

市公司争相布局的重点。博世底盘控制系统中国区副总裁蒋京芳告诉中国证券报记者:“我们现在还处于驾驶员辅助的阶段,半自动驾驶阶段也已经到来,未来会进入高度自动驾驶和完全自动驾驶阶段。”驾驶员辅助和半自动驾驶阶段正是ADAS大规模应用的时期。根据IMS数据显示,国内ADAS系统2012年和2013年市场规模分别为50.4亿元、60.2亿元,复合增速在20%左右,未来市场空间巨大。

目前,ADAS市场主要为博世、大陆、德尔福等国际汽车零部件巨头所掌控,国内企业在ADAS方面的技术和研发相对落后,多家上市公司近期正不断通过收购的方式快速切入这一领域以图弯道超车。除了上述欧菲光对卓影科技的增资之外,金固股份5月10日晚公告称,公司拟以不超过4000万元对主营汽车智能驾驶辅助产品的苏州智华进行股权投资,投资后,公司持有苏州智华20%股权。亚太股份5月5日晚也公告称,拟以增资方式投资人民币2790万元取得增资扩股后向前启创15%的股权,后者主要提供完整的车载高级驾驶辅助系统产品以及全套解决方案,并已在ADAS系统后装市场取得一定业绩。另外,星宇股份、保千里、四维图新等上市公司在ADAS领域也早有布局。

作为智能交通核心的车联网则是上市公司布

局的另一大领域。银河证券指出,在“中国制造2025”和“互联网+”战略推动下,中国车联网市场拐点已至:一是截至2014年底全国汽车保有量1.54亿辆,比上年末增长12.4%,保持持续增长,汽车已成为继智能手机之后的重要联网入口;二是目前全球市场车联网的渗透率不到10%,国内市场不到5%,预计到2020年车联网渗透率有望突破20%,行业处在快速上升期;三是车联网相关技术逐渐成熟,4G、语音识别、云平台等技术已与车联网深度融合。

面对这一潜力巨大的市场,上市公司近期加大了对车联网的布局。6月17日,荣之联公告称,公司及控股子公司车网互联与上海车辋网络科技有限公司签订《车联网综合运营服务项目合作协议》,荣之联及车网互联与泛华保险签订《合作框架协议》,拓展车联网业务;6月10日晚,皖通科技公告称,公司拟使用2400万元与安徽省高速公路联网运营有限公司、安徽天行健康管理有限公司共同投资设立安徽行云天下车联科技有限公司;6月9日晚,长信科技公告称,拟向深圳市智行畅联科技有限公司增资人民币2000万元,占深圳智行畅联公司25%股权,切入车联网领域;6月7日晚,得润电子公告称,拟以现金5682万欧元的初步购买价格收购Meta60%股权,而Meta目前的核心业务板块之一便是车联网模块。

认为,“互联网企业确实有它非常独特的运作理念和方式,尤其是在汽车前市场和后市场。但是,互联网企业要进入汽车行业有很多问题需要解决,比如说最大的问题就是安全问题。汽车作为一种移动的运载工具,对安全性的要求非常高,简单来说,我们的安全测试要经历各种各样的寒冷、高温、海拔、路况,这对传统意义上的IT行业来讲是没法想象的。互联网想颠覆目前现存汽车产业的技术,有一定的难度。”

不过,互联网的介入将为传统的汽车制造业融入新的理念。北汽汽车股份有限公司总裁助理荣辉表示,“新出来的手机厂,没有一家自己做手机的,全都是找别人代工。就看我们汽车企业怎样定位自己,如果只满足造车就行了,很可能会沦为人家的代工厂,绝大部分利润将被别人拿走。就像苹果手机,一千块钱的出厂价,你花五六千块钱买,中间大部分利润被人家拿走了。如果我们汽车行业想拿走这部分利润,你就要利用互联网思维改造自己的汽车厂,你会发现很多传统汽车的理念需要改,这个问题太技术,但是一定要引入新的观念,否则,你就会变成人家的代工厂。”

百分之百安全,但是将来会有成千上百个安全级别,必须让所有系统都不出问题才能达到智能化和自动驾驶的目的,这也是我们未来需要解决的一个难题。”

对于智能汽车发展面临的上述难题,吴忠泽建议,一是要加强政产学研用协同创新,构建智能交通技术创新体系。政府有关部门要完善政策法规环节,加快制定智能汽车标准法规体系,研究制定智能汽车国家战略规划,确立正确的技术发展路线,组织跨行业、跨部门的政产学研用合作,攻克智能汽车关键共性核心技术,统筹规划道路、通信基础设施建设;二是要加快推广车联网、车路协同、智能汽车融合技术的应用。建立统一的车车、车路通信协议,加强海量异质的车辆数据的采集、传输、存储与发布的技术研发。特别是要在车辆动态组网、状态实时获取、环境智能感知、车路信息交互等前沿技术领域取得突破,综合交通出行相关数据采集,完善汽车相关大数据采集与交互技术体系,持续提升车辆感知智能化水平;三是要以新技术、新服务为依托,推动产业与资本有机结合,创造智能交通建设运营新模式。

多方合作应对竞争

在智能汽车整车研发方面,与国外车企多采用自主研发不同,国内自主车企在激烈的竞争环境中往往采用多方合作的方式共同研发新能源汽车。“多方合作成为这个阶段智能汽车发展的一个主要的特征。”在近日举行的“2015中国汽车高新技术发展国际论坛”上,中国智能交通协会理事长吴忠泽表示。

今年2月3日,易道用车CEO周航对外宣布,易到用车将联合奇瑞汽车和车联网公司博泰集团,共同出资成立全新公司“易奇泰行”,计划在2016年推出首款“互联网智能共享电动汽车”——易奇汽车。去年11月,长安汽车与华为技术有限公司在深圳签订战略合作协议,双方将在车辆联网、智能汽车、流程信息化、国际化业务拓展等领域展开跨界合作。根据协议,华为将在芯片、车机、车载通讯设备、车联网平台搭建等多方面为长安提供支持。东风汽车也和华为签订了类似战略合作协议。

在多方合作中,互联网巨头成为一股活跃的力量。3月23日,北京汽车与乐视控股签订战略合作协议,宣布两家将联手共同打造全新一代互

联网智能汽车及汽车生态系统,并创立轻资产品牌,双方合作的首款产品于4月的上海车展期间正式亮相。富士康科技集团3月份也宣布,与腾讯及和谐汽车共同签订“关于‘互联网+智能电动车’的战略合作框架协议”,三方将在河南省郑州市积极展开“互联网+智能电动车”领域的创新合作。此外,去年10月,上汽集团宣布,将联合阿里巴巴研发搭载YunOS操作系统的互联网汽车,并将整合阿里旗下阿里云计算、高德导航、阿里通信等应用服务资源,预计新车型将于两年后推出。

在互联网巨头大举进军智能汽车之际,互联网是否将像颠覆很多传统行业一样颠覆汽车行业,引发业内热议。

中国汽车技术研究中心副主任张建伟表示,“我认为互联网企业不可能完全统治汽车产业。因为汽车产业是实体经济,是有门槛的,这个门槛主要是技术的门槛、管理的门槛;互联网更多的是一个载体,一个平台,相信IT企业将对汽车的智能化提供更多的解决方案。”

广汽集团汽车工程研究院常务副院长吴坚也

三大瓶颈有待突破

企业间合作模式不清晰;三是中国道路环境复杂度高,道路适应性验证难度大,传统的验证体系难以适应智能汽车需求;四是我国智能汽车关键共性核心技术缺失,关键零部件长期被国外企业垄断,成为智能汽车发展的一大瓶颈。

“从技术本身来讲,我认为没有什么决定性的东西阻碍智能汽车的发展,最主要障碍是两个,一是法律法规的问题,比如说智能汽车出了交通事故如何进行责任认定,是驾驶员的责任还是汽车厂厂家的责任,这在将来会是一个很大的问题;二是基础设施的问题,渠建不起来,水就流不过来。”荣辉表示。

英飞凌科技(中国)汽车电子事业部负责人徐辉则告诉中国证券报记者,智能汽车的发展仍然有赖技术的进步,“首先,自动驾驶和车联网会带来海量的数据,这是之前汽车的发展所没有遇到的。要完成这样的数据处理,我们加几十个DSP芯片和单片机就可以实现,但是最终这个成本能不能让大家接受是个问题。我们还是要从经济的角度来考虑问题,这是一个难题。其次是安全可靠性的问题。现在我们要求所有的系统必须

及部分一线汽车零部件供应商,包括电装等。

公司表示,通过收购Meta可获取与公司主营业务相关的汽车电子技术和成熟产品与系统解决方案,以及全球领先汽车品牌的核心供货资格。借助Meta现有平台,吸收先进的科技研发能力,不断开发新产品,延伸公司现有的产品线,进入欧洲主流的汽车电子与核心零部件供应市场,建立向全球市场供货的能力和业务能力。同时,通过双方优势资源的优化整合与共享,迅速将Meta现有成熟的产品和服务应用于中国市场。(任明杰)