

争锋

## 正方 自动驾驶应由车企主导

中国汽车自动变速器创新联盟秘书长李盛其  
多方争锋只是阶段性现象

在自动驾驶的主导权争夺中,车企以集成经验和传统制造为根基,当仁不让。当前,零部件企业用“独门秘籍”作为切入点,或为图像识别技术,或为高清地图数据,互联网企业更加“来势汹汹”,试图靠大数据和客户体验夺下“江山”。乍看来,谁主沉浮尚未可知,但我认为,这些都是阶段性现象,自动驾驶技术最终还需以汽车产品的形式呈现给消费者,因此,集大成者当属车企。

诚然,零部件企业有独特的技术优势,互联网企业更注

重客户体验,但最终,谁也逃不开汽车制造这个环节。多年来,车企在软件和硬件的集成方面拥有得天独厚的经验优势,也更了解汽车消费者的需求,其工厂和生产线更是制胜的重要砝码。

当然,谷歌这类企业也有可能通过全方位布局,生产和制造出自动驾驶汽车,但到那时它就自然而然被纳入了整车企业的范畴,恰如当年的宝马,由最初的飞机发动机生产商,发展成为如今的整车企业一样。

清华大学苏州汽车研究院  
智能汽车技术研究所所长戴一凡

## 强势的车企仍占主导地位

我认为拥有强大实力的车企最终将拿下自动驾驶汽车发展的主导权。当然,随着新能源汽车生产门槛的降低,以及自动驾驶引发的产业变革,很多人认为车企将失去主导地位,甚至沦为代工厂。但也应看到,戴姆勒、宝马和通用等实力雄厚且品牌影响力极大的传统车企也在进行技术布局和产品升级,甚至是商业模式的转变,提出从传统的汽车制造商转型为出行服务方案的提供

商,车企早已在汽车行业稳稳扎根,并主动求变,想要撼动这些强势企业,恐怕很难。

不过,我也注意到像博世和大陆等零部件企业,从自身的技术优势出发,加速构建自动驾驶系统平台,或许某些竞争力弱的车企会成为他们的代工厂,但其他更强大的车企仍将牢牢把握搭建自动驾驶系统的操控权,博世和大陆等企业仍只能扮演软件或硬件供应商的角色。

中国智能交通协会副秘书长、国家智能交通  
产业技术创新战略联盟理事长关积珍

## 车企同样在积极布局自动驾驶

我们应承认当前汽车行业正在迎来新一轮科技革命,参与者越来越多,跨界合作也越来越多。但单论自动驾驶汽车领域,最终还应该由车企主导,无论产品功能如何多样化,最终都逃不开集成和制造环节,而这一环节,车企势在必得。

值得注意的是,车企正在抓紧布局自动驾驶领域,探索和研发自动驾驶相关技术的系统搭建和标准制定,即使硬件和软件都不是车企自己的,但一定会牢牢掌握集成技术,从而保证自己的行业主导地位不动摇。

长安汽车工程研究院智能化技术研究所所长梁锋华

## 车企最终为用户负责

自动驾驶最终应由车企主导,原因在于车企最终需为用户负责,他们是自动驾驶的整条产业链中离用户最近的一端。因此,毋庸置疑,车企不仅将在自动驾驶的开发过程中占据主导,同时在软件系统,例如算法方面等,也将处于相对主导地位。

自动驾驶汽车技术可分为两类,一类是共性技术,可以通过整合行业优势资源,联合攻关获得;还有一类是竞争性技术,车企需深度理解用户需求,把握用户体验,而这方面技术自然是车企的强项,理应由车企掌控。

# 自动驾驶一定由车企主导吗

■本报记者 施芸芸

8月9日,英特尔宣布已完成收购以色列自动驾驶技术公司 Mobileye 交易,即便英特尔为此次收购花费了高达 153 亿美元的巨资,仍被评论称这是一桩“划算的交易”。因为在自动驾驶汽车早已成为全球公认的汽车行业发展重要方向之际,非传统汽车企业出身的英特尔能买到一张“入场券”极为不易,价格自然不再重要。

自特斯拉之后,越来越多的“外来者”纷纷进军汽车行业,尤以自动驾驶汽车领域最多,国外企业有谷歌、优步、英特尔,国内企业有百度、高德等,零部件企业也蜂拥而上,德尔福和英伟达等均有涉足。不过,在这场轰轰烈烈的自动驾驶热潮中,有人认为,车企拥有多年的汽车产品研发和制造经验,比其他各方有优势;但也有人提出,“外来的和尚会念经”,互联网企业更有希望给自动驾驶汽车的发展带来颠覆,并完全有可能占据主导地位。本期“争锋”将从多位行业内资深专家和学者的视角,就上述问题展开辨析。

## 反方 自动驾驶不会由车企主导

上海交通大学汽车工程研究院副院长殷承良  
汽车生态圈将削弱车企地位

在我看来,今后绝不会是车企占据绝对的主导地位。

首先,自动驾驶将带来产业变革和商业模式的颠覆,汽车将不再是单纯的商品,传统车企的销售模式将面临巨大挑战。在目前的汽车销售模式中,消费者并无太多话语权和选择权,产品的真正决策权在车企,因此车企始终处于绝对主导地位。但在自动驾驶时代,汽车有望和手机一样,成为信息传递的载体,成为信息传递的平台,车企将变成平台运营商,其主导地位也将不复存在。

其次,自动驾驶将为汽

车行业引入越来越多的参与者,包括零部件企业、IT 企业,甚至通信运营商。消费者购买自动驾驶汽车的目的更多在于搭载各项功能,汽车本身反而成为“赠品”。到那时,车企又如何依靠现有的制造和生产优势主导行业发展?

自动驾驶将加速产业融合,也将催生更多共享经济商业模式。因此,我认为,未来汽车行业将发展成由多方组成的社会生态系统,没有任何一方能占据绝对意义上的主导地位,所有参与者要共同构建完整的、全新商业模式下的汽车生态环境。

清华大学汽车产业与技术战略研究院  
副研究员刘宗巍

## 最终必将“我中有你,你中有我”

我认为,在自动驾驶发展历程中,现在谈哪一方占据主导地位还为时尚早,或者说,未来更可能是参与各方在各自的优势领域居于主导地位,共同展开有效协作,一同撑起全新的产业生态。

我们不能孤立地理解自动驾驶,作为智能汽车重要的组成部分,自动驾驶不只是技术问题,也非单纯的产品问题,而是产业价值链重塑和生态圈重建的问题,涉及到硬件、软件与环境,涵盖了车辆、网联与智能,并与应用场景和商业模式密切相关。真正意义上全天候的自动驾驶需要以车辆为载体、信息交互为保障、人工智能为升华,还需要交通环境随之调整与升级。无论环境感知、智能决策以及车辆控制技术,还是智能交通设施与数字化城市、V2X 车

联网以及法规标准,都是必不可少的。因此,车企、集成供应商、科技公司、IT 企业、地图商、通讯商和网联平台服务商都能在其中找到自己的定位,反过来说,缺少任何一方,自动驾驶的应用普及都会受到影响。

在此过程中,参与各方各有优势和劣势,例如传统车企及供应商在整车开发、车辆控制和电子架构等方面领先,而互联网等新生力量往往在软件开发、人工智能、大数据以及平台运营方面独有其长。此外,类似地图商、传感器供应商等虽然不会主导自动驾驶,却也同样不可或缺。所以,我认为各方分别以自身优势为主导探索商业模式和技术路线,最终一定会殊途同归、相互融合,形成“你中有我、我中有你”难分主次的局面。

中国汽车工程协会副秘书长公维洁

## 应由国家级创新平台主导

立足国内现状,我认为自动驾驶应该由国家级创新平台主导。原因在于国内车企的技术实力和研发基础都不如国外车企雄厚,竞争力相对较弱,在国外或许车企可牢牢占据主导地位,但在国内,自主品牌车企恐怕在自动驾驶的新科技浪潮下难以继续维持

其主导地位。

因此,由国家级创新平台联合多方共同开展相关布局更为现实,包括车企、ICT 企业(信息和通信技术企业)和交通企业等;在统一布局下,由国家平台定义并建立自动驾驶领域的标准数据库、大数据平台等,随后开展共性交叉技术的进一步研发。

(图片选自网络)

