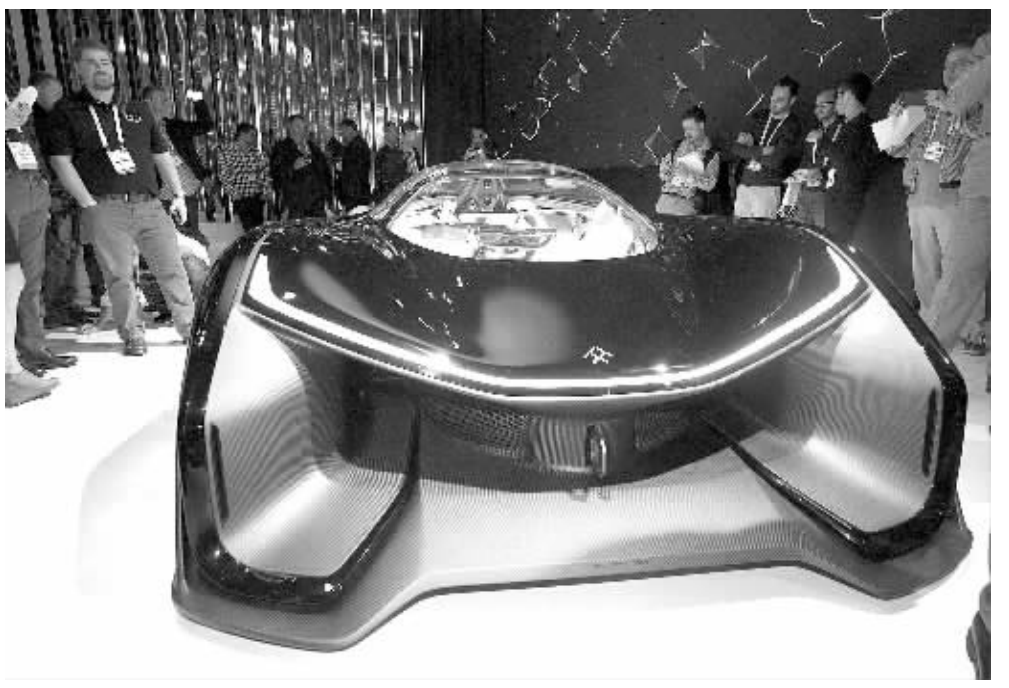
在2016消费电子展(CES)上,车联网与智能汽车成为热点——

智能汽车离我们还远吗

本报记者 陈 静

透视

车联网与智能汽车,不但是这两年消费电子展上的热点,也被业界寄予颇高期望,无人驾驶、自动驾驶开始成为智能汽车发力的方向。然而智能汽车的发展之路任重道远。一方面,目前的网络基础条件并不完备;另一方面,车联网的相关标准仍在制定之中。想要真正进入“万物互联”的智能汽车时代,仍需移动互联网进一步发展



车载互联网、自动驾驶等技术是2016年美国拉斯韦加斯国际消费电子展(CES)的热点之一,众多“驶向未来的汽车”在展会上亮相。

图为1月7日在美国拉斯韦加斯国际消费电子展上,法拉第未来公司展示概念电动车。

新华社记者 杨 磊摄

互联网企业乐视在2016消费电子展(CES)上因智能汽车大出风头。1月5日,乐视宣布与美国初创电动汽车公司法拉第未来战略合作,并推出了首款概念车FF Zero1;1月8日,又宣布与阿斯顿·马丁联手发布Rapide S乐视互联概念车。市场研究机构美国波士顿咨询集团研究报告预测,2035年前,全球将有1200万辆汽车成为完全无人驾驶汽车。

吉利控股集团董事长李书福坦言,车联网、人工智能和自动驾驶是智能互联汽车的三大技术,自动驾驶是三者融合的方向。智能汽车离我们到底有多远?

互联网“造车”绝非易事

乐视发布的FF Zero1是一款单座赛车,方向盘正中是一部可以用于调整车辆功能的智能手机,以电作为动力,并具备可在日常道路行驶中使用的自动驾驶功能。而智能系统、电动汽车、自动驾驶,正是一年来轰轰烈烈的互联网“造车”标配。

在2015年,博泰、游侠、蔚来、智车优行、小鹏造车……一系列互联网企业试图打造“中国版特斯拉”。

然而,互联网“造车”并不顺利。除了小鹏造车已宣称完成了电机、电控、电池和车载系统等几大关键部件的开发外,其他互联网车企可谓“雷声大雨点小”,游侠更被业内嘲讽为“以PPT造车”,概念成为圈钱的故事。

造车,并不是一件简单的事。民族证券汽车行业分析师曹鹤坦言,汽车产业链超长,涉及成千上万个零部件,互联网造车也必须符合汽车行业的规律,否则一旦开始实施,很多问题就会凸显。研发、试制、质量、生产、物流、零部件采购、销售、售后……每一个环节都要有大量人力和财力储备。

巨头合作挖掘潜力

和这些“初生牛犊不怕虎”的初创企业比,真正的互联网巨头们涉足“造车”则要谨慎得多。乐视投资的法拉第未来,团队14名核心成员中有10名来自特斯拉,并负责包括底盘、电池管理、零部件采购等核心业务。乐视超级汽车联合创始人丁磊更曾担任上汽集团副总裁、上海通用汽车总经理。智车优行创始人沈海寅表示,这样的人才优势,是此前互联网车企们所不具备的。

另一些巨头则选择与传统车企共同开发。谷歌最早的无人驾驶汽车由雷克萨斯负责改造,百度的无人驾驶汽车则选择了与宝马合作,宝马(中国)互联驾驶战略与执行经理张石表示,宝马互联驾驶贸易化运营已实施两年,正在探索与互联网企业合作的新模式。百度研究院副院长余凯则表示,“百度擅长的依然是大数据、人工智能领域,可以作为平台与传统车企合作”。

在“靠谱”之外,互联网车企还要面对谁来“买单”,也就是商业模式的建立问题。“硬件不赚钱,软件来补贴”“言必称生态系统”是互联网厂商引以为傲的互联网思维,但汽车产品在实际应用场景下,到底哪些应用能真正嫁接,广告又是否能顺利植入,这些看起来也依然是未知数。

车联网发展需加强网络建设

和互联网车企们相比,传统汽车厂商则更为谨慎。拿“无人驾驶”技术来说,尽管包括奔驰、宝马、奥迪、丰田这样的国际巨头和北汽、广汽、上汽、长安等国内汽车厂商都在着力开发无人驾驶技术,但从目前公布的进展来看,更多地集中于自动泊车、自动跟随、自动制动等辅助驾驶功能。

相比之下,融合车联网基本互联互通功能的车载智能系统,则是更多传统车企目前着力开发的方向。自从丰田和通用将车载互联系统引入国内后,目前包括上汽荣威、奔驰、比亚迪、奇瑞、长安、华晨等多家车企纷纷推出了自己的智能车联网产品,从功能上来看,除了传统的自动导航外,它们还可以实现包括远程锁车、远程呼救、远程启动等人车交互功能,甚至帮助车主预订餐厅和机票。

传统车企们的小心翼翼并非没有道理。一方面,网络基础条件并不完备,业内专家表示,想要真正支持“万物互联”,仍需移动互联网进一步发展,比如5G的建设和铺开。工业和信息化部无线电管理局局长谢飞波曾表示,5G将重点解决万物互联的问题,5G初期,会选择从车联网切入,逐步解决人与设备,设备与设备的自动交互问题。

另一方面,车联网的相关标准仍在制定之中。李书福表示,目前车联网产业仍属起步阶段,包括人车互联、车车互联、车与外部环境的互联仍未有一套业内公认和遵守的标准。“应尽快制定中国车联网和智能互联汽车的发展战略、技术路线、相关标准。如车联网和自动驾驶的安全标准、云服务规划、数据安全和通讯协议等,并在交通执法、保险责任、黑客侵袭等方面制定相关的法律政策,为智能汽车的到来做好准备。”李书福说。

不过,在这一方面,顶层设计正在释放出积极信号。2015年底,工信部发布了《关于印发贯彻落实〈国务院关于积极推进“互联网+”行动的指导意见〉行动计划(2015-2018年)的通知》,其中首度提及车联网未来发展规划,表示将会出台《车联网发展创新行动计划(2015-2020年)》,加快车联网产业布局,推动车联网技术研发、标准制定,组织开展车联网试点和基于5G技术的车联网示范,推动行业的整体发展。

相关研究报告认为

延伸

老牌车企领先无人驾驶技术

本报讯 记者余慧敏报道:汤森路透近日发布的最新研究报告《2016年无人驾驶汽车创新现状》显示,2010年到2015年间,与汽车无人驾驶技术相关的发明专利超过22000件。报告针对过去6年间汽车无人驾驶技术领域的全球创新活动进行了分析,并对无人驾驶汽车的未来发展趋势进行了预测。

报告显示,占据无人驾驶技术领先地位的是老牌汽车厂商,而非硅谷科技公司。丰田、博世、电装、现代、通用和日产等汽车业巨头成为无人驾驶技术创新的全球领导者。

亚洲地区严阵以待,正大力发展汽车工业。在全球无人驾驶技术创新排名前20强的企业中,有11家来自亚洲。

合作时机业已成熟。虽然汽车工业的领跑企业在无人驾驶技术创新方面占据着优势地位,但仍有很多专业的技术公司和研究机构掌握着大量与无人驾驶技术相关的重要专利。其中,LG、三星、谷歌、波音、IBM、亚马逊、卡内基梅隆大学和麻省理工大学过去六年均在这一领域贡献了大量新专利。

苹果公司准备与特斯拉达成汽车方面的合作交易。据汤森路透知识产权与科技分析师预测,此次国际消费电子产品展览会结束后,苹果将发布类似的合作声明。可以预见苹果公司与特斯拉的合作势必会促进这两家公司实现重大发展。

“虽然2016年无人驾驶汽车的使用尚不会成为司空见惯的情景,但是有数据显示这样的场景很可能在未来数年内得以实现。”汤森路透知识产权与科技全球总裁维恩·卡拉艾尔表示。

新闻眼

中电信、中联通签署战略合作

电信联通用户未来可共用网络

本报北京1月13日讯 记者谭辛报道:中国电信与中国联通今日正式签署“资源共建共享、客户服务提质”战略合作协议。双方将在网络共建共享、提高网络互联质量等五个方面开展战略合作。

中国电信总经理杨杰表示,中国电信、中国联通基于两家企业的资源禀赋,以“资源共建共享、客户服务提质”为主,全面实施“客户服务提质计划”。

据介绍,根据协议,双方将在以下五个方面开展战略合作:一是深入推进网络共建共享,加快网络覆盖,提升网络的服务能力;在重大灾害、突发事件及重要保障情况下互相协助业务恢复,提升双方应急通信保障能力。二是丰富终端品类,更好地满足用户多样化需求,共同推动六模“全网通”成为国家标准。三是提高网络互联质量,提升用户服务感知。四是采用新机制和市场化运作开展创新业务合作。五是与境外运营商联合开展国际漫游业务合作,提升国际漫游服务质量。

杨杰表示,此次战略合作并非是外界猜测的重组、合并,但不排除未来双方在资本层面进行合作的可能性。

据了解,未来电信和联通用户可以自动切换共用双方网络,这将大大提升用户的体验。随着合作的深入推进,“资源共建共享、客户服务提质”将惠及亿万客户。杨杰表示,合作将推动运营商提供更加优质的网络和服务,创造更多高质量、高价值的有效供给。

去年药品注册申请撤回达1009个

临床数据核查严把药品质量

本报记者 吉蕾蕾

国家食品药品监督管理总局近日公布的数据显示,自药物临床试验数据自查核查工作开展以来,大批药品注册申请主动撤回,共涉及2015年7月22日前国家食药监总局收到的1622个待审药品注册申请,其中新药948个,仿制药503个,进口药171个。截至2015年12月31日,申请人主动撤回药品注册申请达1009个,涉及药品企业数百家。

“主动撤回药品注册申请,不仅说明药企申报的药品本身存在问题,也说明了药企对自己的临床试验不够严谨。”中国科学院院士、上海市科协主席陈凯先表示,加强药品临床试验数据核查十分必要。

药物临床试验是判定药物安全性、有效性的最关键环节。针对部分药品注册申请中的临床试验数据不真实甚至弄虚作假问题,2015年7月22日,国家食药监总局发布《关于开展药物临床试验数据自查核查工作的公告》,规定对核查中发现临床试验数据真实性存在问题的相关申请人,3年内不受理其申请。

对此,业内人士表示,有些药企可能并不为此买账,因为药企要补充、完善相关临床试验需要高昂的研究费用,并且仍面临无法通过的风险。

以华海药业为例,其药品申请撤回的数量高居2015年药物临床试验数据自查核查工作的榜首,多达8个,撤回、不批准率高达90.48%。华海药业透露,这8个药品已累计投入的研发费用约3800万元。对此,微芯生物总裁兼首席科学家、中组部“千人计划”特聘专家鲁先平认为,尽管撤回药品注册申请,对企业来说意味着前期研发费用全部打了水漂,甚至接下来的几年都没有新产品上市,但这也是促使企业生产真正安全有效产品的途径。

“真实、规范、完整的临床试验,是药品安全性和有效性的源头保障。”在药物临床试验数据核查工作座谈会上,国家食药监总局局长毕井泉表示,加强药物临床试验数据核查要成为常态,凡是待审评上市的药品必须逐一开展临床试验数据现场核查。据悉,下一步,国家食药监总局将对药物临床试验数据的核查建立长效机制。

首秦公司转型高端钢板服务商

去年出口高端钢板创汇1.2亿美元

本报讯 在钢铁市场低迷期,秦皇岛首秦金属材料有限公司2015年出口高端宽厚钢板27万吨,同比增长45%;创汇1.2亿美元,同比增加1200万美元。

据悉,首秦公司确立了出口市场多元化战略,以终端客户、工程总包为主,以“一带一路”沿线国家为目标市场,瞄准高铁桥梁、水电、能源、管线工程等基础设施建设,与中铁大桥局、中铁建、珠江钢管、宝世顺等战略用户强强联合,深化高端桥梁钢、海底管线钢、合金容器钢等产品国际认证与开发,抢占东南亚、中东、中欧、东欧等区域市场。2015年,出口国家达到12个,同比增加5个。 (李 强 孟冬立)

截至目前,冀北电网调度范围新能源装机容量达1063万千瓦,风电装机容量943万千瓦,太阳能发电装机容量111万千瓦。每供应100千瓦时电,就有16千瓦时是“新能源电”。图为冀北电网公司国家风光储输示范工程光伏发电区。 本报记者 李树贵摄

展会数量占全球四分之一,展商实力排名世界第二——

中国会展业“走出去”正逢好时机

本报记者 沈则瑾

行业观察

近日于“2016上海会展论坛—国际会展业CEO峰会”上发布的数据显示,我国展会数量已约占全球四分之一。我国在世界展商百强中占有20个席位,排名世界第二。同时,成为世界展览中心的中国会展业在向国内中西部和二三线城市推进的同时,正大步迈开“走出去”步伐。

国际展览业协会(UFI)2016年度主席谢尔盖·阿莱克谢耶夫在峰会表示,目前15个国家占据了全球室内展览面积的80%,前三位分别是美国、中国和德国,2011年至2015年,中国可使用的展览面积增加了29%,增幅居全球前列,预计未来两年还将再增加10%。

上海市商务委主任尚玉英在峰会上介绍,上海“十三五”规划已明确把打造“国际会展之都”列为上海城市功能定位。去年春天上海建成并正式运营了世界上最大的会展综合体——“四叶草”造型的国家会展中心(上海),一跃成为世界上展览面积最大的城市之一。

去年年底,北京北辰会展集团成立,誓言打造中国会展航母,该集团的成立被业界誉为中国会展产业发展具有里程碑意义的事件。中国会展经济研究会会长袁再青将北辰会展集团的诞生称为我国会展业的“一个创举”,认为代表着会展业集约化发展的趋势。

专家认为,国务院去年4月发布《关于进一步促进展览业改革发展的若干意见》,这一顶层设计为我国会展业带来了重大利好,将大大促进会展业管理体制的改革和完善,促进会展企业走向国际。

中国对外贸易中心(集团)董事长李晋奇说,中国的会展市场还有巨大的潜力和广阔的空间。目前东部沿海省份会展业和中西部省份分别占70%和30%。

北上广深等主要展会城市处在发展高峰,未来这些城市仍将是中国会展业的中心,但同样不容小视的是中西部城市包括二三线城市,会展业正在崛起,且发展势头持续加快,部分城市办展规模已超过300万甚至500万平方米。“庞大的中国展会市场仍处在强劲发展的过程之中。”李晋奇说。

据统计,全球有20万平方米以上的展馆不到20个,中国拥有4个。我国10万平方米以上的展馆可以说是星罗棋布,随着成都、长沙、昆明、西安、深圳等地陆续建成20万平方米以上超大型展馆,今后无论华东、华南、西南、西北,遍布各地的大型现代化展馆为中国会展业发展提供了广阔的空间。

据米奥兰特国际会展董事长潘建军介绍,2014年和2015年,中国“走出去”办展的专业展览公司多了,单展面积也有了规模性增长。这些海外展大致有三类,在欧美展会上办展中展、合作办展和独立品牌自主运作的全球系列展。2015年还出现了“走出去”办专业展的案例。

世界最大展览集团英国励展博览集团的首席执行官查特·伯切特在峰会上表示,目前是中国会展业跨出国门的好时机,中国会展业可以借“走出去”培育自己的品牌、提升自己的水平,以及确立新的全球合作伙伴关系。但进入新市场是艰难的,要面临一些风险,比如和本地企业的竞争。中国会展企业“走出去”需要更深入地了解当地市场趋势,满足当地市场“未满足的需求”。

本版编辑 李 景