

自动驾驶探路商业化:特定场景先行落地 渐进式路线突围

本报记者 高沛通 赵毅 广州报道

在发展中已经历狂欢期、第一次幻灭期的自动驾驶,其在刚过去的2021年迎来商业化元年了吗?

一直关注商用场景自动驾驶的辰韬资本执行总经理贺雄松,日前在与《中国经营报》记者沟通时表示,从尝试商业化运营的角度,2021年可以说是自动驾驶商业化元年。他举例称,比如矿山、港口

长尾场景难题待解

伴随特斯拉在股市上的狂飙猛进、新能源汽车板块的快速回暖,自动驾驶亦慢慢回暖。

从整体发展上,自动驾驶行业在2021年继续回暖,逐步在特定场景开启商业化落地。

回溯来看,目前市场上所说的自动驾驶发展时间,更多以2009年谷歌启动自动驾驶项目为节点,及至2016年12月,谷歌无人驾驶项目独立为谷歌母公司Alphabet旗下子公司Waymo。在国内,头部的自动驾驶公司百度于2015年12月成立自动驾驶事业部,第一梯队的自动驾驶公司如小马智行、文远智行等则在2016年~2017年前后成立。

根据袁文博的划分,自动驾驶在整体发展中经历了导入期、膨胀期、冷静期、落地期。记者注意到,2016年,网约车头部企业Lyft的联合创始人曾畅想2021年大多数出行服务将由自动驾驶汽车来接客,及至2018年,Waymo估值一度涨至1750亿美元,但进入2019年,推进不如预期的自动驾驶进入低潮,袁文博将其称之为“第一次幻灭期”。

及至2020年,伴随特斯拉在股市上的狂飙猛进、新能源汽车板块的快速回暖,自动驾驶亦慢慢回暖,根据袁文博观点,经历冷静期之后,市场重新关注自动驾驶时,变得更加务实、更注重场景落地,2021年一季度投资规模超过2020年同期,重点均在场景落地和商业应用,商业化落地大幕逐步开启。

白毅阳在与记者沟通中表示,2021年4月,自动驾驶卡车公司图森未来上市,激光雷达公司Velo-

等特定场景赛道,自动驾驶在过去一年取得了稳步推进,已经接近批量复制的节点。

不过,他不认为自动驾驶正面临商业拐点从而进入快速增长期,Robotaxi方面短中期内仍难以解决长尾效应的问题。罗兰贝格合伙人袁文博在与记者沟通中持类似观点,他认为到2028年~2030年,结构化道路(一般是指高速公路、城市干道等结构化较好的公路)才有

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

望能看到Robotaxi更大规模使用。

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

望能看到Robotaxi更大规模使用。

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

望能看到Robotaxi更大规模使用。



日前,记者在广州黄埔区乘坐文远知行对外开放收费试运行的Robotaxi。高沛通/摄影

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

望能看到Robotaxi更大规模使用。

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

望能看到Robotaxi更大规模使用。

望能看到Robotaxi更大规模使用。

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

路线之争尘埃落定?

长期以来自动驾驶的技术路线分为两种:跃进式、渐进式。

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

望能看到Robotaxi更大规模使用。值得注意的是,袁文博更愿意将2021年称为智能汽车元年,而非自动驾驶商业化元年的部分原因,来自于车企在自动驾驶渐进式路径上的快速推进。举例来看,小鹏汽车有限公司(以下简称“小鹏汽车”,XPEV.N)在2021年1月上线高速NGP功能,2022年上半年要上线城市NGP功能,华为亦在2021年上海车展前夕展现了强大的城

望能看到Robotaxi更大规模使用。

纯电车型提上日程 “两田”进击电动化赛道

本报记者 段楚婷 赵毅 深圳报道

在汽车产业变革的背景下,自主品牌强势崛起、智能化水平持续演进,行业“缺芯”危机延续等种种因素令合资品牌在华市场面临更激烈的竞争与考验。

日前,广州汽车集团股份有限公司(以下简称“广汽集团”601238.SH)公布2021年12月份产销快报,

“攻占”细分市场

回顾2021年广汽本田、广汽丰田推出的全新车型和换代车型,面向细分市场“补全”产品矩阵是两个品牌的“主旋律”。

据记者梳理,2021年广汽本田全新推出3款车型:皓影锐·混动e+、型格、EA6绎乐,焕新迭代了奥德赛、凌派、雅阁、VE-1等4款车型。

在3款全新推出的车型中,皓影锐·混动e+搭载的第三代i-MMD PHEV技术,将广汽本田的电动化产品阵营由混动、纯电动进一步扩展至插电式混动。而EA6绎乐为广汽本田导入广汽集团东方的首款纯电动轿车,由广汽研究院和广汽本田共同研发。

除了动力层面扩展插电式混动SUV和纯电动轿车市场,2021年下半年,广汽本田还正式导入全新战略中级轿车——型格。记者注意到,在广汽本田的产品矩阵中,型格与凌派均为紧凑型轿车,但前者主打“运动风”,后者定位于实用家轿。

从细分市场来看,十万级紧凑型家轿本就是合资品牌的“必争之地”。据全国乘用车市场信息联席会公布的数据显示,2017~2020年,东风日产轩逸、上汽大众新朗

旗下两大合资品牌——广汽本田汽车有限公司(以下简称“广汽本田”)、广汽丰田汽车有限公司(以下简称“广汽丰田”)的全年销量也随即公开。

2021年,广汽本田全年累计销售78.03万辆,广汽丰田全年累计销售82.8万辆。在此之前,广汽丰田执行副总经理文大力曾预计品牌2021年产销量将超过80万台,并表

示2022年将挑战产销100万台,向合资车企头部阵营发起冲击。

而广汽本田内部人士也在交流中告诉《中国经营报》记者,随着2021年3款全新车型的推出和雅阁、凌派等车型的焕新迭代,2022年广汽本田将挑战更高的销量目标。不过受疫情和芯片供应等因素影响,目前没有设定具体的销量目标数字。

中国汽车工业协会同时指出,新能源汽车市场已经由政策驱动转向市场拉动。一边是市场风向的转变,另一边广汽本田、广汽丰田也在2021年宣布电动化产品规划,加速转型进程。

在2021年11月的广州车展上,广汽本田方面宣布,在纯电动领域,今后5年内将上市5款车型,其中,本田全新电动化战略的首款车型之一即e:N系列首款纯电动轿车——e:NP1将于2022年上半年上市。与此同时,广汽本田还设定了目标:2030年后所有销售车型均为混合动力、插电式混动、纯电动等电动化汽车,并且正在进一步提升现有的混合动力车型。

另一边厢,广汽丰田也在同一时间透露,2022年将开始投放基于e-TNGA架构打造的纯电车型,2025年前导入5款纯电车型。其中,纯电动SUV——bZ4X计划于2022年上市。而广汽丰田将以bZ4X为起点,全面推动电动化产品阵容的扩大,计划到2025年,电动化车型销量占比达到近60%,2035年达100%。

放眼中国汽车市场,广汽本田、广汽丰田此前在纯电动车型的布局比部分自主品牌、造车新势力等看似落后一拍,但二者在

聚焦纯电动车型

近期,随着各大车企陆续公布2021年度销量成绩单,新能源汽车的产销增长已势不可挡。据中国汽车工业协会统计数据,2021年1月~11月,新能源汽车累计产量已超过300万辆,销量接近300万辆,累计销量渗透率提升至12.7%。

中国汽车工业协会同时指出,新能源汽车市场已经由政策驱动转向市场拉动。一边是市场风向的转变,另一边广汽本田、广汽丰田也在2021年宣布电动化产品规划,加速转型进程。

在2021年11月的广州车展上,广汽本田方面宣布,在纯电动领域,今后5年内将上市5款车型,其中,本田全新电动化战略的首款车型之一即e:N系列首款纯电动轿车——e:NP1将于2022年上半年上市。与此同时,广汽本田还设定了目标:2030年后所有销售车型均为混合动力、插电式混动、纯电动等电动化汽车,并且正在进一步提升现有的混合动力车型。

另一边厢,广汽丰田也在同一时间透露,2022年将开始投放基于e-TNGA架构打造的纯电车型,2025年前导入5款纯电车型。其中,纯电动SUV——bZ4X计划于2022年上市。而广汽丰田将以bZ4X为起点,全面推动电动化产品阵容的扩大,计划到2025年,电动化车型销量占比达到近60%,2035年达100%。

放眼中国汽车市场,广汽本田、广汽丰田此前在纯电动车型的布局比部分自主品牌、造车新势力等看似落后一拍,但二者在



2021年11月,广汽本田e:N系列首款纯电动车于广州车展首次亮相。本报资料室/图

混动市场布局已久,这也与丰田、本田等日系品牌长期深耕混动技术的历史息息相关。

汽车行业专家颜景辉在与记者交流时曾坦言,“日系品牌如丰田在混动车型的产品研发、成熟度,还有市场规模、口碑积累等方面目前还是略胜一筹。”

而据记者梳理,在混动领域,广汽丰田于2010年导入首款混动车型——第六代凯美瑞双擎混动,将丰田混动技术引入国内。广汽本田也自2016年导入i-MMD双电机混合动力系统后,以混动车型“开路”,逐步将电动化产品阵营扩充至纯电动和插电式混动车型。

随着消费者对新能源汽车的接受度在2021年持续提高,广汽本田、广汽丰田将以怎样的技术与产品应对需求与挑战?这或许可以从本田、丰田两个日系品牌公布的电动化战略中找到部分解答。

2021年10月,本田中国正式发布全新纯电动车品牌“e:N”,该系列开发了全新的纯电架构“e:N Architecture”,整合驱动电机、电池、纯电动车专属车架以及底盘平台,提供两种不同驱动

2021年发展迅速。

2021年1月,小鹏汽车上线XPiLOT 3.0自动驾驶辅助系统,实现高速NGP自动导航辅助驾驶。根据小鹏汽车方面的表述,伴随XPiLOT 3.0的推出,小鹏汽车通过终端用户每天的大量自动辅助驾驶行驶里程所产生的corner cases以及数据闭环能力,实现了以周为单位的算法快速迭代。

进一步来看,根据小鹏汽车的时间表,2022年上半年,其将上线XPiLOT 3.5,实现城市NGP能力;在2022年下半年,探索自动驾驶出行运营,通过自动驾驶出行快速获取更多数据及驾驶场景;2023年上半年,全场景智能辅助驾驶上线。

在白毅阳看来,2020年底至2021年上半年,众多车企、科技企业进入自动驾驶领域,推出相关车型、产品,以及得益于技术成熟度及规模化效应,硬件成本迅速降低,对自动驾驶行业发展起到推动作用,叠加图森未来等在融资上的进度,其认为2021年为自动驾驶产业链发展的元年。

对于路线之争,他表示,“比较偏向于渐进式路线,因为跃进式路线将留有很长时间的商业化真空期,对企业融资需求和组织管理的要求非常高,而渐进式路线可以很好地商业应用与技术储备之间找到平衡。”

在袁文博看来,伴随行业中小鹏汽车崛起,市面上新车拥有L2+智能驾驶似乎逐步成为一种“标配”,而且小鹏汽车也正收集数据为向L4级自动驾驶做准备,在这种情况下,跃进式路线的车辆数目、数据收集能力远远不及小鹏汽车等车企,而这对跃进式路线的自动驾驶企业无疑形成挑战。

相比来看,渐进式路线在