



视频摄像头

用以侦测交通信号灯、以及行人、自行车等车辆行驶路线中的移动障碍

电脑资料库

储存公路限速标准以及出入口位置，对车辆收集数据进行分析

微型传感器

负责监控车辆是否偏离了GPS导航仪所指定的路线。



智能车联触手可及

访均胜普瑞智能车联有限公司副总经理李杰

在移动互联、大数据、人工智能的冲击下，汽车产业正在发生颠覆和变革，我们以为汽车智能化、互联网化还有很长一段路要走，原来已经触手可及。

汽车智能生态系统会是什么模样，有没有一个清晰的答案？日前，宁波均胜普瑞智能车联有限公司副总经理李杰接受了记者独家专访。

记者：智慧汽车离我们还有多远？

李杰：目前，随着移动通信技术的发展，以及导航技术的发展与应用，越来越多的汽车已经具备智能车辆的功能呈现。2020年以后，基本上每一辆新车都会实现在线。所谓的车联网，就是每辆车都不是信息孤岛。未来，汽车就像一个移动端，可以时刻去抓取更多云端的信息，包括天气、在线音乐以及其他服务。

汽车未来的发展方向一是新能源；二是互联网化；三是高度智能驾驶，也就是无人驾驶。最终实现完全的汽车共享。

记者：车联网未来会带来什么变革？

李杰：实际上整个车联网技术的应用已经改变了生活和用车的体验，就像智能手机的出现改变生活一样。未来，随着智能车联技术的提高尤其是5G通讯的普及，你在手机上可以实现的，车子里也可以实现。

随着技术的飞速发展，车联网应用越来越智能。未来每一辆汽车都可以通过V2X技术实现车与车、车与人、车与基础设施以及车与云等链接和信息交换。最终融入万物互联时代，并开启全新的应用服务体验。

记者：车联网在无人驾驶技术中处于什么样的角色？

李杰：车联网是无人驾驶必不可少的基础实现方式。没有车联网这个技术，无人驾驶就无从谈起。车子在行驶过程中，所有路况，现在靠人去感知。而无人驾驶通过车联网捕捉路况，即使前方10公里处交通堵塞，它也会提前进行路径规划。

记者：均胜研发车联网技术目前到哪个阶段？

李杰：作为汽车工业的一级供应商，PCC是知名汽车厂商特别是大众集团的导航系统的发展伙伴。均胜2016年并购了这家德国公司，也因此进入智能汽车领域。并购后，均胜拿到了大众中国全新一代导航娱乐系统平台产品。

目前，除了均胜以外还有很多企业在加入车联网技术的开发。均胜在业内还是比较领先的，无论是技术积累，还是客户的认可度。应该说，我们现在已经到跟国际上先进水平差不多，甚至某些领域走在前列。

记者：如何看待车联网对相关产业的带动？

李杰：我们说车联网，它一定是个大的产业链、生态链。车联网里面，会涉及很多服务供应商，比如车险、停车服务等等。均胜的车联网这块如果发展起来，对宁波本土的相关产业带动作用会很大，相关行业也会迎来巨大的机遇。就如阿里巴巴带动杭州，人才、技术、产业都肯定会有集聚效应。这个影响是难以估量的。

记者 张寅 劳育聪

4

5G通讯助智能汽车时代“提速”

与此同时，2017年英特尔斥资150亿美元收购了自动驾驶行业最著名的企业Mobileye，后者是全球自动驾驶领域最著名的企业之一，旗下产品被广泛用在诸如特斯拉、宝马、奥迪等高端轿车上。例如，EyeQ5芯片已经宣称可以支持智能汽车在所有道路环境下完全替代人为驾驶。

英特尔狠抓的另一个方向在5G。5G时代移动通信技术主要面向垂直行业应用，车联网就是其最重要的研究方向之一。车联网应用可以分两类，一类就是把移动通信设备直接安装在车里，这种联网主要提供信息服务、娱乐、远程办公等业务；另一类是V2X，可以提供更高质量、更高可靠性的服务，主要是可以提供主动安全保护。这在自动驾驶方面尤其是交通物流上具有重要作用。

万物互联的数据和处理需求引发了英特尔的另一个布局：无处不在的计算，尤其是车载计算。英特尔将为汽车提供极高效能的计算设备以及车辆间通讯能力。

而据高通预计，5G在2020年将带来1500亿美元的巨大商机，其中自动驾驶能达到160亿美元。高通认为，5G不是4G的演进，而是一种全新类型的网络，能够以前所未有的规模、速度和复杂性支持高度多样化的终端。

高通已经和包括中国移动、美国AT&T和Verizon、韩国KT等电信运营商达成了合作协议。美国AT&T和Verizon将在2018年底有限度推出移动5G服务，韩国KT则将在2019年转向5G，中国移动也将在2019年开启5G商业化运作。

当然，智能汽车背后的技术蓝海远不止于此。

从AI芯片到车载系统，从新能源电池到5G车联网，从图像、语音智能识别技术到高精度3D地图，乃至超级物联网公路建设……都能为智能汽车的发展提供多种可能性。

生态体系



图：均胜普瑞智能车联有限公司提供