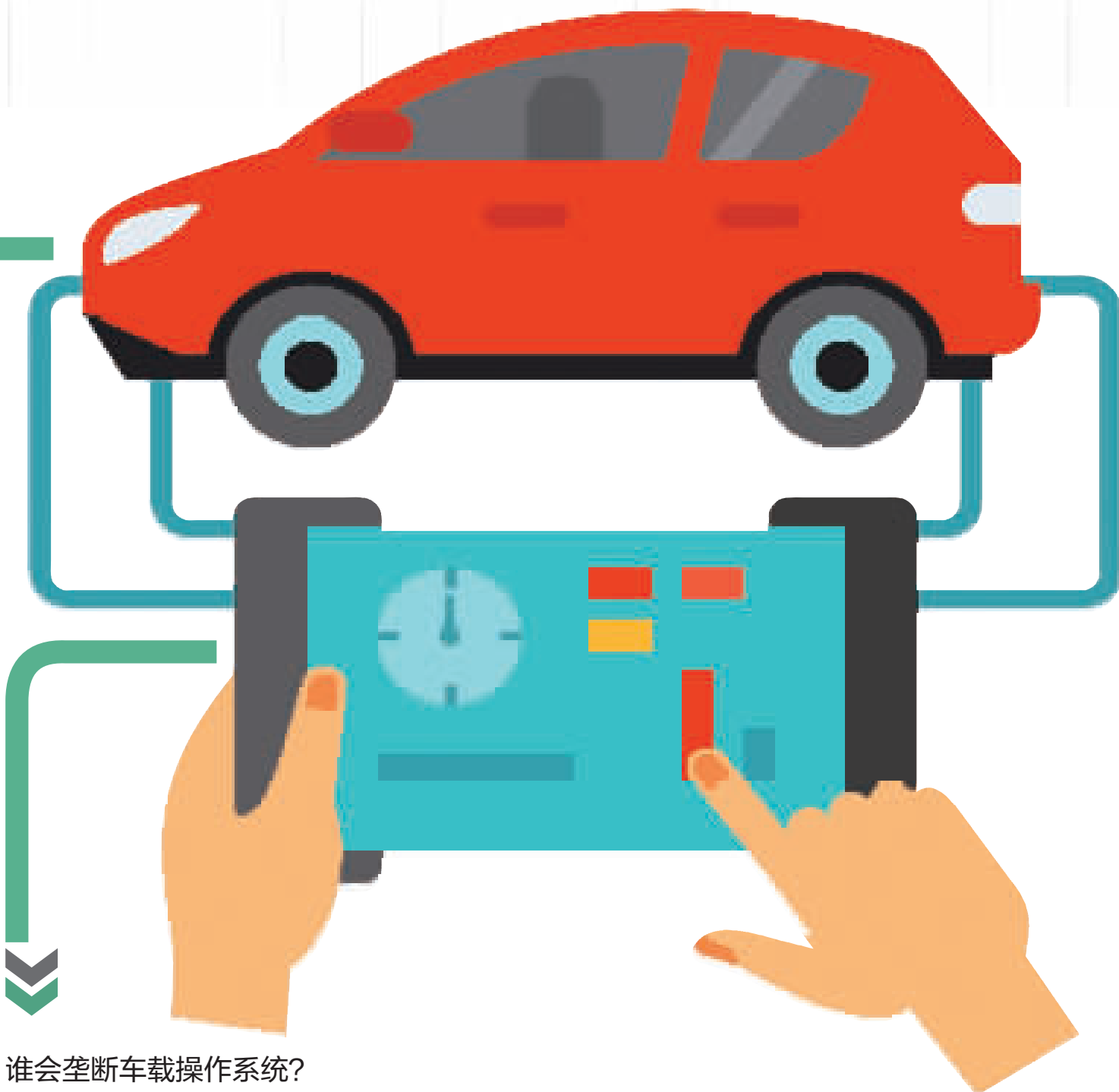




谁会垄断车载操作系统？

中国消费者对汽车的需求发生了较大变化。麦肯锡全球研究院数据显示，79%的中国消费者有车载互联功能需求。汽车正在由出行工具变成新一代的智能生活平台，汽车不再仅仅只是一个交通运输工具。想象一下，开车行驶过程中，无需停下车辆拿出手机就可以随时抓拍沿途风景，随时语音指令汽车找吃、找玩、查天气、读新闻……马云也曾预测，未来汽车80%功能跟交通无关。

而这些场景，都需要基于汽车搭载的操作系统（OperatingSystem）来完成，就像手机运行需要搭载iOS、Android等系统一样。

斑马网络CEO郝飞表示，到了智能网联的第三阶段，如果“不从操作系统本身开始去做智能网联汽车，那就是忽悠”。

操作系统是一门大生意。每一款成功的操作系统背后，都有一家伟大的公司。比如Windows，成就了微软在PC时代的霸主地位，Android和iOS，则分别使谷歌和苹果在智能手机时代大放异彩。

2014年前后，互联网巨头们先后推出了自有的“车载操作系统”，如苹果、谷歌先后推出了Carplay和Android Auto。而阿里AliOS、百度DuerOS、腾讯AI in car、吉利GKUI等则是国内互联网车载系统的“先行者”，尤其是AliOS和百度Apollo，让“操作系统”一夜间成为互联网汽车的标配。

不过，尽管操作系统花样百出，但追根溯源，主流的内核操作系统却仅有寥寥几个。其中，Blackberry QNX Neutrino（简称QNX系统），被广泛应用于汽车、医疗、轨道交通、核电站、航空航天等对安全性、实时性要求较高的领域。在汽车领域，已匹配全球超过40个汽车品牌，并应用于6000多万辆汽车，是目前市场占有率第一的车载操作系统。

另一个是Linux及基于Linux的各类改版内核系统，最大优势在于开源，应用市场规模连年增长，包括特斯拉、AliOS都是在Linux基础上开发的完全适配车辆的车载系统。丰田汽车、铃木、戴姆勒、福特、本田、捷豹路虎、马自达、

三菱、日产、斯巴鲁等皆致力于为汽车行业提供基于Linux的开源车载信息娱乐系统。

但即使是目前全球市场占有率超过60%的QNX操作系统，其对应公司黑莓的市值也只有区区55亿美元，难以媲美微软、谷歌和苹果等深耕手机操作系统的价值。

究其原因，一是，目前车载操作系统市场尚处于发展初期，市场格局尚未确立。就像智能手机发展初期有iOS、Android、Symbian、Blackberry、Windows Mobile等诸多操作系统一样，只有经过充分市场竞争最终胜出的操作系统才能体现出巨大价值。

二是，目前智能汽车的渗透率较低，车载操作系统的出货量不大，且汽车的更新周期普遍比手机长，车载操作系统市场规模增长将是一个长期的过程。但考虑到汽车产品的单价、用户的付费能力和商业价值普遍更高，车载操作系统仍是一个极具想象空间的市场。

突起的竞争者，或将来自于车载芯片厂家。巨头们通过并购不断补齐自身产业链布局，从而形成完整方案解决能力，抢占产业链制高点。例如全球领先的半导体解决方案供应商瑞萨电子株式会社于2017年推出用于R-Car汽车计算平台的新软件包，以提高下一代网联车的功能安全和网络安全。在该平台上，允许多个操作系统（OS）同时集成，可在单个R-Car系统上运行多个不同的应用程序，且同时支持功能安全和网络安全。车载电子领域出现了统一芯片控制的新趋势。

未来是否会出现“一统天下”的操作系统还未可知，但正如第一代操作系统是在个人PC上的Windows，而第二代操作系统就成了在手机上的安卓和iOS一样，操作系统的颠覆永远不会在同一个设备上进行，而是在不同的设备之间悄然展开。

电影《我，机器人》中“威尔史密斯坐进那辆炫酷的智能汽车，无需动手驾驶，只说一下目的地，汽车就能自行到达”，这样的未来已经触手可及。再遥远一些，汽车的未来也许不再是车，或会变成伴侣，保护你，安慰你，就像《变形金刚》里的大黄蜂一样。