

第五届中国国际进口博览会

日产汽车副总裁木俣秀樹：加速“日产智行”战略在华全面落地

本报记者 尹丽梅 童海华 北京报道

历时6天,第五届中国国际进口博览会(以下简称“进博会”)于11月10日落幕。在进博会的舞台上,作为日系车的代表,日产汽车是“常驻客”。

在本届进博会上,日产汽车展出了它在CASE(Connectivity 互联、Autonomous Driving自动驾驶、Shared Mobility Services 共享移动出行服务、Electrification 电动化)领域的技术、产品和服务。与此同时,日产(中国)投资有限公司还宣布成立了日产出行服务有限公司,

近50年与中国市场共同成长

日产汽车在中国建立了设计、开发、采购、生产、销售、营销、售后服务以及如今的移动出行服务等一整套价值链。

《中国经营报》:作为最早一批进入中国市场的外资汽车品牌之一,日产汽车在中国的发展已历经50年,你如何看待日产汽车在中国50年间的发展?

木俣秀樹:日产汽车于上世纪70年代初向中国出口公爵轿车,是最早一批进入中国市场的外资汽车品牌之一。近50年来,日产与中国市场共同成长,见证、参与、助推着中国汽车市场的发展与变革。秉持“在中国,为中国”的理念,50年间日产汽车持续助力中国社会的可持续发展。

具体来讲,首先,日产汽车与东风汽车公司共同在中国成立了第一家,也是日产汽车在华唯一的合资企业——东风汽车有限公司。经过多年的发展,在乘用车与商用车领域,日产汽车在中国建立了从设计、研究、开发、采购、生产、销售、营销、售后服务以及如今的移动出行服务等一整套价值链,培养了众多中国汽车产业的优秀人才。

我们还通过日产(中国)零部件出口事业部,推动中国零部件行业和汽车制造业的发展。在过去的16年里,日产(中国)零部件

专注于在华移动出行服务,持续推动日产汽车在中国业务的转型。

日产汽车与中国结缘始于1972年,正式进入中国市场是在1973年。作为进入中国汽车市场即将50年的国际车企,日产汽车已成为中国汽车产业不可或缺的一部分,共同推动着中国汽车产业进入发展快车道。

“过去50年间,能够成为中国经济发展的亲历者、参与者和合作伙伴,我们深感自豪。1973年,日产公爵首次进口到中国市场。2003年,其成立了东风汽车有限公司。2004年,成立了日产(中

出口事业部一直从中国采购大量汽车零部件,并出口到海外市场。

另外,日产汽车与中国汽车技术研究中心开展合作,连续16年参与中国道路交通安全论坛,并连续10年参与《新能源汽车蓝皮书》编写工作,以实现“零排放”“零伤亡”的技术愿景,助力中国社会的可持续发展。

最后,日产中国自2013年创办“日产筑梦课堂”项目,截至2022年8月,累计受益人数已达170万人,对中国可持续发展的人才培养做出了贡献。

《中国经营报》:近3年来,新冠肺炎疫情、芯片短缺和原材料上涨对供应链产生了较大的影响,日产(中国)的零部件出口业务是否也受到了一些波及?对于这些新的变化日产汽车推出了哪些对策?

铃木昭寿:回顾今年,日产的零部件出口业务受到了非常大的影响。芯片短缺以及新冠肺炎疫情对上海的零部件出口业务造成了很严重影响。日产(中国)的零部件出口业务由开发、采购、生产管理以及供应链管理、质量管理等多职能单位共同构建。作为危机

国)投资有限公司。2021年,导入了日产独有的e-POWER技术,今年,ARIYA艾睿雅在中国正式上市。”日产汽车公司副总裁、日产(中国)投资有限公司总经理木俣秀樹(Hideki Kimata)在进博会上接受包括《中国经营报》在内的媒体记者专访时表示,2022年进博会是日产汽车在中国发展的又一重要里程碑。

木俣秀樹称,日产汽车包括全新纯电动跨界SUV车型——ARIYA艾睿雅、轩逸·电驱版e-POWER、全新CMF-EV平台以及面向全球的全国态电池(ASSB)

管理的重要举措,大约5年前我们便制定了业务连续性规划(BCP),并且每年进行更新,关于各职能部门间应该如何应对危机,我们会随时根据最新的情况进行调整,做好迅速应对的准备。在过去两年当中,虽然受到新冠肺炎疫情的影响,但是我们的零部件出口业务实现了稳步的增长。

今年在疫情静默时期,占据全国60%出口量的上海物流仓库被封锁,但得益于业务连续性规划(BCP),我们迅速在其他区域设立了临时物流仓库,使零部件出口业务得以正常进行。

具体来讲,日产(中国)零部件出口事业部仅用六天时间,便在浙江省宁波市开设了新仓库,使出口业务得以正常进行,可以说这是我们业务连续性规划(BCP)取得的重大成果。对于我们而言,在进一步发展业务连续性计划(BCP)的同时,今后也将把重点放在实行业务连续性管理(BCM)上,以推进业务的开展。

《中国经营报》:日产汽车如何看待中国移动出行服务市场?日产汽车在这个市场里具备哪些优势?

技术、自动驾驶技术等已经或者即将导入中国市场。“我们希望借助进博会的平台,展示日产汽车对中国市场的长期承诺,以及致力于成为中国汽车行业‘可信赖的合作伙伴’的决心。”

除了木俣秀樹外,日产(中国)投资有限公司执行副总经理铃木昭寿(Suzuki Akihisa)、日产(中国)投资有限公司副总经理新仓治(Niikura Osamu)以及日产(中国)投资有限公司副总经理、日产出行服务有限公司总经理二川一穰(Futakawa Ichijo)也在进博会期间接受了记者的采访。



木俣秀樹

日产汽车副总裁

二川一穰:我们认为中国目前乃至今后都将会是世界上最大的移动出行服务市场。就日产汽车而言,移动出行服务是将车辆、自动驾驶技术、智能互联技术、电驱化技术这些领先技术的相互融合,以期为消费者提供最佳的移动出行体验。也就是说我们的优势并不是单一的,而是将各个领域的优势进行了整合。日产汽车作为传统汽车制造企业积累了丰富的经验,同时作为现代电动汽车的先驱也取得了一定的成绩,并且具备在日本市场开展无人驾驶出租车的实践经验,我相信这能够为中国消费者提供更好的服务。

中国汽车市场依然是稳定成长的市场

中国市场是“日产汽车2030愿景”中的重要市场,未来几年日产汽车在华将加速推出电驱化车型。

《中国经营报》:目前全球汽车市场面临着竞争加剧、原材料短缺、新冠肺炎疫情以及产业转型等重重压力,在这样的环境下,你如何看待中国汽车市场今后的发展前景?你如何评价日产汽车今年在中国汽车市场上的表现,以及未来如何发挥自身的优势,促进产业的发展?

木俣秀樹:由于受到全球疫情扩散以及区域冲突等外部不利因素的影响,汽车产业内外部发展环境发生很大变化。尽管目前零部件供应不断改善,但由于受到长时间的不利影响,导致整体复苏缓慢,商业环境依然充满不确定性。但长期看来,中国市场依然是一个稳定成长的市场。

今年日产汽车在中国市场表现受到了不利因素的影响。在过去的10个月当中遭受到新冠肺炎疫情、零部件短缺等因素影响,但随着纯电动跨界SUV车型——ARIYA艾睿雅和全新天籁等新车型的上市,我们期待随着市场环境的改善,新车型能有良好的市场表现。

未来我们希望通过不断推出全新车型,满足中国消费者的需求。与此同时,继续提高销售质量,实现业绩的持续增长。日产汽车将在“Nissan NEXT企业转型计划”和“日产汽车2030愿景(Nissan Ambition 2030)”的指引下,进一步加速“日产智行(Nissan Intelligent Mobility)”在中国的全面落地,助力产业复苏,实现企业的发展。

《中国经营报》:不久前,备受瞩目的ARIYA艾睿雅在中国上市,这款车型对于日产汽车在中国市场的发展有着怎样的意义?未来日产汽车在电动化方面还有怎样的规划?

木俣秀樹:ARIYA艾睿雅是日产汽车首款纯电动跨界SUV车型,结合了日产汽车在电动技术和跨界车型两大领域的优势,搭载了“日产智行(Nissan Intelligent Mobility)”的最新技术成果,基于日产汽车全新设计理念——“永恒的日式未来主义(Timeless Japan-

nese Futurism)”打造,是日产汽车先进技术的集大成者。

因此,ARIYA艾睿雅的导入是日产汽车中国市场电驱化战略实施的重要一步。根据“日产汽车2030愿景”(Nissan Ambition 2030),日产汽车计划到2030财年推出23款电驱化车型,其中包括15款纯电动车型。

中国市场是“日产汽车2030愿景(Nissan Ambition 2030)”中的重要市场。去年在中国市场我们发布了轩逸·电驱版e-POWER,今年发布了ARIYA艾睿雅,在未来几年将加速推出电驱化车型。

《中国经营报》:电动汽车的电池安全是消费者格外关注的,日产汽车是如何做到“210亿公里电池0重大安全事故”这一成绩的?ARIYA艾睿雅在电池安全方面是否进行了进一步的升级?

新仓治:关于“零”重大安全事故的原因有三方面:第一,从材料的研究、选择着手。日产汽车早在20世纪90年代便开始了锂离子电池的研发,具有约30年电池研发与制造经验。

第二,日产汽车在研发过程中注重电池的耐久性、安全性。通过进行各种严苛的测试,以保护电池和电气组件免于任何意外伤害,比如碰撞事故。通过测试不仅满足了法规要求,也达到了日产汽车严苛的全球统一的电池生产标准。

第三,日产汽车自2016年起与清华大学共同设立“清华大学(汽车系)-日产智行科技联合研究中心”,将电池安全作为重点课题,持续开展相关研究。

关于ARIYA艾睿雅的电池安全,其采用9重安全防护措施。譬如,新研发的专用电池电芯、一体式铝制电池方舱、1.5GPa金刚罩防护、包括热管理系统在内的全工况电池精准管理等。ARIYA艾睿雅在研发中满足日产标准及外部标准共111大项安全测试。通过以上措施和试验,日产汽车确保了电池的安全性。

陈清泉:智能网联汽车和智慧城市要协同发展

本报记者 陈茂利 上海报道

“汽车革命的上半场是电动化,汽车革命的下半场是智能化、网联化、共享化,其主要核心技术是汽车芯片和操作系统,中国要继续引领世界。”

11月7日,中国工程院院士、英国皇家工程院院士陈清泉在“第五届全球汽车发展趋势论坛”上发表了以“创新驱动,智能网联汽车和智慧城市协调发展”为主题的演讲。

作为中国国际进口博览会汽车板块的重要配套活动,第五届全球汽车发展趋势论坛以“智能网联

赋能汽车品牌全球化”为主题,围绕中国智能网联汽车开拓国际市场进行深入探讨。

相关数据显示,2021年,中国新能源汽车销售352.1万辆,连续五年全球销量第一,2022年前三季度,累计销量高达456.7万辆,同比增长超110%。

与此同时,智能网联汽车正处于渗透率快速提升的阶段,智能网联汽车有望继智能手机之后,成为新一代的超级终端。

“智能网联汽车是一个颠覆性的技术和产品,它和手机一样是具有颠覆性的产品,今天的智能手机真正打电话很少,主要帮助你生活

和工作。智能网联汽车不是简单的交通工具,它是互联网、物联网的节点、大数据的源泉、宽带移动的智能终端、5G通讯的推动者,智能网联汽车本身又是计算机和分布式能源。”陈清泉分享他对“智能网联汽车”的理解。

此外,陈清泉指出:“智能网联汽车有感知系统、决策系统、执行系统。在车端要有高精度摄像头、毫米波雷达、高精度定位天线、分布式计算平台、超声波雷达等。在路端要能够做到精准感知,在云端要能够做到云端的调度。”

就推动我国智能网联汽车高质量发展,陈清泉提出,要推动智

能网联汽车和智慧城市的协同发展。“智能网联汽车需要牵引智能基础设施建设,而智慧城市又需要增强感知,提供数据、信息服务,智能网联汽车和智慧城市像双胞胎一样,要协同发展。”

《中国经营报》记者关注到,近年来,中国大力支持智能网联驾驶汽车的发展。过去两年,我国先后出台了《车联网创新发展工作方案》《智能网联汽车技术发展路线图》《智能汽车创新发展战略》等多个指导性文件,为中国智能网联汽车的发展保驾护航。

今年,国内多个城市纷纷为企业在公共道路上开展自动驾驶测



陈清泉

中国工程院院士、英国皇家工程院院士

试进行政策松绑,允许自动驾驶车辆上路测试,不仅显示了中国发展自动驾驶汽车的决心之坚定,更重要的是大大加快了中国自动驾驶

技术商业化的进程。

“未来,人们出行、社交与生活的方式将发生根本性的改变,智能网联汽车产业将打破传统产业间的壁垒,实现交通、信息、能源与人文之间的互动性创新与可演化智能,成为潜在产值可达数以万亿计的智慧城市基础平台的重要组成部分。”陈清泉表示,“作为智慧交通和智慧能源体系的重要组成部分,智能网联汽车可以有效促进共享化发展,提升交通效率及优化交通路线,大幅降低碳排放。智慧交通的共享化将成为智能网联汽车的重要属性,也是大幅迈向碳中和的重要手段。”

轻舟智航COO汪堃:自动驾驶市场巨大 量产是核心

本报记者 陈茂利 上海报道

“用户的体验在辅助驾驶上面是不可逆的过程,这个发展带来需求。”11月7日,轻舟智航联合创始人兼COO汪堃在“第五届全球汽车发展趋势论坛”上表示,智能驾驶能够真正做到让客户在复杂道路保持放松的状态。“当用户用了这个技术,就摆脱不了了。”

作为中国国际进口博览会汽车板块的重要配套活动,第五届全球汽车发展趋势论坛以“智能网联赋能汽车品牌全球化”为主题,围绕中国智能网联汽车开拓国际市场进行深入探讨。

汪堃以自身举例,作为很早的特斯拉车主,能感受到辅助驾驶的便捷。虽然后来也买过一台燃油车,但每次开的时候不由自主想把

方向盘脱手,因为没有这个功能,非常不适应,后来把燃油车给卖了。《中国经营报》记者了解到,轻舟智航是一个无人驾驶通用解决方案品牌,成立于2019年,在中国多个城市部署落地了龙舟系列无人驾驶车,覆盖多类车型,应用于城市公交、网约出行等场景。此外,轻舟智航亦可为主机厂、科研院所等客户提供自动驾驶技术研发的工具链,助其打造属于自己的自动化数据闭环。

汪堃表示,之前,轻舟智航的Robobus业务做得比较多一些,最近在转向一些量产技术,包括智能驾驶技术的解决方案,还有一些相关的工具链条都在进行中。

2022年是城市NOA(领航辅助驾驶)发展极具里程碑意义的一年,各大主机厂、自动驾驶科技公

司的一些NOA方案和车型陆续推出,成为行业焦点。

在推进辅助驾驶系统在城市场景的落地方面,轻舟智航推出怎样的产品?

记者关注到,轻舟智航于今年5月发布了最新一代车规级前装量产自动驾驶解决方案DBQ V4,并提出以最少一颗激光雷达即可实现城市NOA。

众所周知,相较于高速NOA,城市NOA会面临更为复杂的场景和更多的长尾问题,物体辨认难度更高。单单一颗激光雷达能否保障城市NOA开启下的驾驶安全?

轻舟智航方面指出,激光雷达能够提供精确的3D测距,可以及时捕捉物体的准确位置、形态、大小、运动状态等信息,便于自动驾驶系统及时做出更为安全且舒适

的规避动作。

“我们认为在近几年内,激光雷达对城市NOA来说仍是必需的。但是,轻舟智航的主张是‘不堆料’,而是通过随‘机’应变的高性价比量产方案,满足不同主机厂不同级别自动驾驶功能的量产需要。”轻舟智航联合创始人、CEO于赛表示。

自动驾驶技术从研发到量产非常烧钱,为此,自动驾驶公司的生存一直备受关注。近期,融资36亿美元、估值超过70亿美元,凭借着福特、大众两大汽车巨头的自动驾驶独角兽公司Argo AI宣布关闭。

Argo AI发言人艾伦霍尔近日在一份声明中表示:“公司将不再继续履行使命,这是通过和股东协调后做出的决定,部分员工将有机会继续在福特或大众汽车的自动



汪堃

轻舟智航联合创始人兼COO

驾驶技术方面工作,而其他人的就业将不幸结束。”

福特汽车在一份声明中指出:“公司需要投资于短期内更容易实现的驾驶辅助技术,而不是Argo的完全自动驾驶目标。”大众方面则表态称,不再投资自动驾驶初创公

司Argo AI,并将其自动驾驶工作集中在与博世和地平线的现有合作上。

对于自动驾驶公司关闭、裁员,汪堃直言,轻舟智航作为一家创业公司,也要寻找出路。不过,汪堃认为,虽然Argo AI关闭,但研发人员部分到大众、福特研发L2+和L3自动驾驶,也印证了自动驾驶市场的需求。

“最终量产才是核心。”汪堃表示,“我相信这个市场是巨大的,所以我们作为创业公司还是比较期待、比较兴奋地把技术运用到这块(自动驾驶领域),希望它能够产品化、规模化。我们也相信会有商业收入,不管是终端用户还是B端用户,都是愿意付费的。对创业公司来说,这是一个挣钱养家的过程。”