

李书福与沃尔沃的未来

“以后这个汽车是能够充分懂得人的意图的,比如你让它给你去买的东西,它就能给你买回来,当然这个是更远的未来了。”李书福为了说明他这个对汽车产品未来的看法是有依据的,他掏出自己的 iPhone 手机找出一条新闻给记者看。

新闻是关于“真人版阿凡达,人脑植入机器”,而这则新闻的主角是俄罗斯富商德米特里·伊茨科夫,目标是到 2015~2020 年间,科学家将首先打造出一个可以通过人脑进行遥控的机器人,这个机器人将成为真人的阿凡达式“化身”。而更加长远的目标是人脑能够在机器里永生。

最令人吃惊的是,李书福竟然把德米特里·伊茨科夫请到他在杭州的办公室里来,向他请教关于如何通过人脑进行遥控机器人。“有什么结果吗?”记者问。“结果就是很多技术是存在的,至少是可以实现的。”李书福认真地说。

虽然李书福的历史轨迹与这么前卫的科技信仰看起来并不匹配,但在李书福身边工作过的人跟记者却印证了李书福一直以来对于宇宙和未知世界的好奇心,只是这些他很少跟人讲出来,并不被大多数人所理解,比如在 2010 年 10 月的第六届中欧工商峰会上,他发言的大部分内容是人类要如何开拓宇宙空间。

“在扎根一个地球的同时,我们还应该放眼浩瀚的宇宙,那里有无数个星球。人类应该以更加大胆和科学的态度,不断探索与加快开发太空世界与宇宙未来。停留在一个地球上的思维是局限而狭隘的,不利于地球人之间的团结与合作。”

结果,很多人听完李书福这段话都私下说他“走火入魔”了。

其实关于太空的问题,李书福并不是临时兴起。他最近一次是在今年“两会”企业家沙龙上,当时讨论的话题是“未来 10 年的设想与梦想”。李书福最后一个发言,他稍微犹豫了一下,但还是说出了他真实的梦想,并且大大有别于其他企业家更多关于数字和规模的梦想:“我们真正需要研究的是,人如何持续快乐、幸福地生存和发展,应该有两个重点。第一个重点是如何有效利用外太空的资源,这个就跟火箭、宇宙飞船有关系了。第二个重点是如何延长人类的寿命。”当时,李书福的发言获得的笑声远远超过掌声。如果李书福在科技圈说这样一番话并不会让人觉得突兀,可惜他身在相对传统保守的汽车圈。李书福并不是在“作秀”也不是在“装傻”,从他过去历程中你会发现,他的好奇心和科技的信赖是统一而连贯的,并且,这种思维方式和甚至是“信仰”正在影响他自己的生意,影响着他最宝贵的资产之一:沃尔沃的未来。

李书福是谁

从身份上看,李书福现在是在浙江吉利控股集团董事长,并在 2010 年收购了福特旗下的瑞典豪华车品牌沃尔沃汽车之后,成为了沃尔沃汽车集团董事长。

从历史的角度看,李书福是个不断给人意外的人。高中毕业以后,父亲给了他 120 元,他买了一台相机开始给人拍照,然后开了照相馆,在洗照片的过程中发现了从废弃材料里提取金银的技术,并由此赚得第一桶金。此后,他做过冰箱制造厂、摩托车制造厂,投资过海南房地产和足球,有意思的是最终他都觉得那些事情技术门槛太低,于是决心进入准入门槛很高的汽车业,这期间有一批想进入汽车业的民企纷纷失败了,包括波导和奥克斯。但是吉利汽车从低端的美日,到如今品牌溢价能力越来越高的帝豪。

最初李书福进入汽车业被亲人和大多数人所质疑和嘲笑,他一着急说出了名言:汽车

不就是 4 个轮子和两个沙发吗?这句话曾经在相当长的时间内被业内当作他这个外行来做汽车必然失败的论据。而 2000 年美国几大汽车巨头如日中天,他却在某汽车论坛上“大放厥词”:“通用、福特迟早要关门!”气得几个跨国公司代表中途退场。事实上后来有两家美国汽车公司破产了,一家是克莱斯勒,而另一家恰恰就是李书福说的通用。

回看李书福在汽车行业的历程,其中充满了硬碰硬的味道。曾有李书福多年的部下说:“李书福就是一个很‘硬’的人,他喜欢吃一切硬的东西,比如豆子和骨头。”正是他的这种“硬”让他对一些事情坚信不疑极度坚持,敢想敢做,能够对质疑和嘲讽置若罔闻。

比如收购沃尔沃之后,有一次李书福和一众企业家聚餐,他在餐桌上说起自己家的吉利和沃尔沃,一个企业家半开玩笑地说,我可不会买吉利沃尔沃。李书福立刻回击:“如果我造一辆全世界最安全的车,掉水里不会死,撞也撞不死,你买不买?”

在 2012 年《财富》世界 500 强企业最新排名中,浙江吉利控股集团首次入围(5 家中国民企上榜),吉利以营业收入 233.557 亿美元(含沃尔沃 2011 年营收)首次进入 500 强,车企排名第 31,且总排名从去年的第 688 位跃升至第 475 位。

作为吉利转型最成功的产品帝豪 EC7 系自 2009 年底上市以来,目前累计销量突破 40 万辆,月均销量稳定在 15000 辆以上。从 J.D.Power 公布的 2012 年中国售后服务满意度指数研究报告表明,吉利汽车逆势上扬,旗下帝豪、全球鹰、英伦分别荣获自主品牌第 1 名、第 2 名和第 4 名,全部超过行业平均水平,甚至超越了一些合资和进口品牌。李书福并没有太多的关注这些,他认为类似世界 500 强之类的排名仅仅是一个俱乐部而已。

但是说到对于汽车的未来的看法,说到沃尔沃的未来,李书福的观点却相当前卫与激进,并且出人意料地已经开始了他的具体实践。

李书福的汽车观

美国纯电动跑车品牌 Tesla Model S 正在引爆科技圈的关注。今年在 Tesla 并没有引进中国的情况下,已经有 50 多位科技圈人士跑到美国去给自己买一辆 Tesla Model S。Tesla 用互联网的做法小步快跑,快速迭代,从扎眼的纯电动跑车市场引爆话题,不停的通过新商业模式推动成长。

与科技圈子对 Tesla 的追捧不同,汽车行业的人们从骨子中认为,Tesla 的技术并没有太高明之处,产业规模也很小,根本还不成气候。并且他们坚信汽车行业因为完全不同于电子消费类产品,更长的产业周期产业链,动态的使用环境,对可靠性的高要求,让汽车行业很多年来都是相对封闭和稳定的产业环境。

汽车产业的人在看到汽车互联网化趋势的同时,更加理性的看到汽车互联网化绝对无法跨越目前汽车所需要的各项测试,检测和内部的设计参数,以及产业规模效益。因此相当长一段时间内,大多数汽车行业的人提到 Tesla 更多的是不屑,甚至觉得是过度炒作,或者认为仅仅是因为细分市场定位精准而已。

虽然不同的行业有很明显的独特性,但是人们的确很难不把这种对“外来者”的“应激性不屑”看作是在手机行业大变局的一次重演。因为即便是苹果,也曾经被看作“毫无价值”的产品。

李书福就是汽车圈子里少有的公开称赞 Tesla 的企业高层,他自始至终都认为,Tesla 的出现非常有意义,因为这是一个促使产业思考创新,思考新的模式。实际上,历史的确有些“传奇”。随着越来越多正在影响世界走



向的科技精英人群对 Tesla 的追捧,如今传统汽车行业的人对 Tesla 已经被迫从开始的不屑到如今的不不得不“看到”。比如,通用汽车 CEO 都认为需要成立特别小组专门学习 Tesla。

但是相对于 Tesla,李书福可能更加关注谷歌的无人驾驶,因为在他对汽车产业未来的判断上落脚在“无人驾驶”上。李书福的一个基础观点就是“汽车的未来就是无人驾驶”,他认为这个速度可能比人们预期的要快,20 年后一定能够实现完全的无人驾驶。

在他看来互联网的接入将会让汽车更智能,更安全环保,这是未来汽车工业发展的趋势。为应对未来挑战,汽车的设计和制造也将面临改变,要具有 IT 企业的创新和快速应对市场的思维,如:沃尔沃未来的 SPA 平台(可扩展整车平台架构),为 wifi 和其他 IT 设备的接入预留端口。同时 SPA 是模块化生产平台,是可拓展的,为未来产品升级提供可能性,这也是符合 IT 思维。

而他对于“汽车的互联网化”也有自己的看法。比如他认为无人驾驶这是引发汽车真正系统性变革的基础,是一个更广阔生态系统可以出现的前提。

“车载收音机及后来的车载电话很早就出现了。可见用户对车上连接的需求始终都有。但是汽车的连接必须是建立在安全的基础上。因为只有将人的注意力从开车和关注路面解放出来,才能有更多的连接,也会有更多的互联应用和娱乐放到车上。”李书福的视角中,无人驾驶的逐步落实,才会把汽车从一个工具,变成人生命中的一段时光,然后才会引发这个产品根本性的变化。就像苹果当年的推出全触摸屏的智能手机然后才引发了游戏和应用市场的大爆发是一个道理。他认为没有好多“硬件”基础,很多汽车的“应用”都是想象而无法真正落实。

不过,与几乎所有的汽车行业人士一样,李书福认为互联网进入汽车是大趋势,但是汽车不会成为移动终端,汽车的复杂性和对安全等级的需求不是任意做应用开发的人可以轻易理解和掌握的技术。因此汽车还是只能以汽车公司来主导。

他觉得虽然这一波互联网科技浪潮在中国如火如荼,但是中国汽车却不能真的通过汽车电子,人机交互设计,以及汽车互联实现“弯道超车”,因为汽车产业上的差距,以及思维上还有很长的路要走,“这里根本无弯道超车可言。”

或许正是因为这个观点,他在讨论未来科技的时候不愿意谈吉利,而更愿意从沃尔沃的无人驾驶和人机交互开始谈起。他一直说在不断了解沃尔沃的过程当中,自己被沃尔沃在汽车互联,汽车安全和无人驾驶的研究和逻辑深深的打动,甚至将会重新定义他自己的产品哲学。

沃尔沃的现在与未来

“只有接入互联和智能,汽车才能成为不碰撞的车”。

今年上海车展上,沃尔沃产品战略高级副总裁莱克斯·科斯迈科斯曾向记者表示,沃尔沃产品品牌在持续致力于年轻化的同时,将来会把汽车智能化,互联网化放在通用重要的战略目标上。而他在 6 月份的成都财富论坛上说,2014 年沃尔沃汽车将量产自动驾驶汽车。

莱克斯·科斯迈科斯为沃尔沃自动驾驶所作的定义是:转向、加速和刹车均由汽车自动控制,人在其中只需要很少地干预或交互沟通。要实现这样的自动驾驶,沃尔沃规划了四步进程。而 2014 年将要量产的已经是第三步骤:堵车辅助系统,该系统可以使汽车在车流行驶速度低于 50 公里/小时的情况下,自动跟随前方车辆行进。“堵车辅助驾驶功能是当前自适应巡航控制和车道保持辅助系统的集成与延伸。”莱克斯·科斯迈科斯解释。

他说的当前的自适应巡航控制和车道保持系统在豪华车上也有配备,但是体验都非常差。比如自适应巡航控制,考虑到安全距离,往往让前车和自己车的距离过大,这样在城市交通上往往被其他驾驶者超车,而刹车过程没有智能判断。同时车道保持辅助系统也常常会跟丢车道。当然莱克斯·科斯迈科斯所说的集成和延伸目前并没有媒体测试过。

目前已经实现的第一阶段是辅助驾驶,让驾乘者防范车祸于未然。莱克斯·科斯迈科斯举例说:“比如车道偏离警告系统、正面碰撞警告系统以及盲点信息系统等,它们已经在刚刚上市的沃尔沃 V40 上装备。”

第二阶段是半自动驾驶。“汽车会智能地判断司机是否对警告的危险状况做出响应,如果没有,则会代替司机采取行动。”比如沃尔沃汽车的紧急自动刹车系统以及紧急车道辅助系统。

第四步则是沃尔沃自动驾驶开发蓝图的最终目标即全自动驾驶阶段。2012 年 9 月,3 辆无人驾驶的沃尔沃汽车,在一辆有人驾驶的卡车带领下,在西班牙巴塞罗那的公路上,以 90km/h 时速完成欧洲环保型道路安全列队行车的测试项目。

互联网是自动驾驶的基石。莱克斯·科斯迈科斯认为,车载信息接口、云计算、移动互联网、LBS 这些服务让汽车的价值更上一层楼。例如在沃尔沃的车载服务平台,车主可以下载应用程序,完成互联网预订服务,通过云系统实现互动;另外如位置信息搜索、资讯推送、天气提醒、汽车服务信息等,都能够为用户的工作、生活、娱乐带来更多便利。“这些基于互联网的服务在智能交通时代都是必不可少的。”

基于互联网,车联网也是智能交通时代必须拥有的,汽车再也不会是一个信息孤岛。车联网是指装载在车辆上的电子标签通过无线射频等识别技术,实现在信息网络平台上对所有车辆的属性信息和静态动态信息进行提取和有效利用,并根据不同的功能需求对所有车辆的运行状态进行有效的监管和提供综合服务。

在沃尔沃未来蓝图中,车与车,车与信号灯都会形成一个连接,对降低交通事故有着直接的影响,而沃尔沃的目标是凭借这些技术达到“零伤亡”。以往,“零伤亡”在交通领域几乎是不可能实现的。但事实上,沃尔沃认

为,当汽车与汽车实现互联后,“零伤亡”是可以达成的目标。“在可能发生交通事故的情况下,通过汽车的自动行为结合车联网的数据,避免碰撞在理论上完全可行。”莱克斯·科斯迈科斯表示。

李书福一直强调沃尔沃要做最安全的车,其实汽车互联是安全这个逻辑的延续。安全并不是更多的被动安全辅助系统,比如 ESP,或者安全气囊的多少。真正的安全要突破物权商业社会的逻辑,是无法独占的商品,只有通过共享达成,只有所有的人都安全的时候,才是真正的安全。这是为什么沃尔沃要做无人驾驶,汽车互联的内在逻辑。

沃尔沃正在把强调“物权”占有时期的安全,进化成“共享”协同性的安全,因为安全作为人类共同的需求,只有所有人都安全,大家安全的概率才更大,并由此延伸出了无人驾驶的跟车系统。这里的“安全”是哲学层面的思考,非安全气囊的多少,或者把被动安全做到极致。

沃尔沃汽车产品能够为我们汽车互联上提供什么内容?据了解要到明年 1 月份才能够全面搭载其人机交互系统 Sensus。

在今年上海车展期间,记者测试了展车的 Sensus 系统,不过是欧洲的版本,当时还没有中国本地化。不同于宝马 Connectdrive,奥迪的 ConnectMMI,凯迪拉克的 CUE,以及福特的 ApplinkSync。沃尔沃汽车的屏幕是唯一的光学红外触屏,其他品牌基本上都停留在电阻屏上,只有凯迪拉克用了电容屏。光学红外触屏的好处是比较不容易受到环境影响,灵敏清晰度能达到电容屏水平。

此外相比较其他汽车这些 Connect 产品,沃尔沃汽车的 Sensus 非常的图形化,而且比较轻巧,功能也没有那么复杂,主要集中在娱乐和本地化以及线上导航系统,当然云服务在手机和汽车的链接都做得好看轻巧,而且速度比较快,但是系统也是相对封闭的。

因为沃尔沃汽车的 Sensus 基于安卓 5.0 平台。ABU 资产管理 & 网络营销经理 Markus Kristenson 解释:“安卓是一个开放平台,目前来说它的技术是最成熟的,所以速度也是最快的。我不认为我们需要相像其他厂商一定要去自己开发系统,而封闭系统还是为了安全方面的考虑。”

这个车载系统如果需要更新,可以通过副驾驶手套箱里有一个硬盘联网下载更新,或者采用传统的方式去 4S 店更新。此外,沃尔沃汽车与爱立信云服务合作,推出车辆维修保养的服务,可以把应用都储存在爱立信的云存储器上面,使得车主、车辆跟经销商之间的信息交流更加流畅,并支持手机遥控部分的车内功能,手机也可以影射到汽车屏幕上,而汽车链接互联网可以通过连上手机,也能通过插入 Sim 卡。

李书福并不研究具体产品层面的问题,但他的确是给这样一艘大船定方向的人。在李书福眼里无人驾驶是汽车的大未来,他要做的就是如何让沃尔沃汽车引领这一潮流,而这样的潮流又需要从汽车的细微之处做起,并且分步骤,分阶段的逐步完成。甚至,他也不否认未来也许会随着技术的突破和变化,再出现新的潮流和方向。对于未来,他似乎既是理想主义者又是现实主义者,既有乐观主义的坚决又有着悲观主义的心理准备。

今年李书福刚刚到了知天命之年,他自己可能会面对很多变化,但依旧没有变化的显然是仍然保持着旺盛的好奇心——采访结束后,记者经过李书福的同意拿过他的 iPhone 手机看了一眼里面到底都装了些什么样的 App,结果发现大部分都是学习型 App,主要是英语和各类书籍。

“需要不断学习面对变化。”李书福过去的幸存与今天的壮大,以及在行业内对于汽车未来少有的激进,似乎都来源于此。

(来源:聪慧网)

《企业家日报》

中国企业家的思想阵地 经济市场的冲锋号角

开创内容与形式的大型财经新报章

统一刊号:CN51—0098

邮发代号:61—85

北京:010—87721045

87527365

52896956

52896958

成都:028—87319500

68230696

新浪官方微博:@企业家日报 @今日微报道

全国各邮政局(所)均可订阅

全年定价:450 元