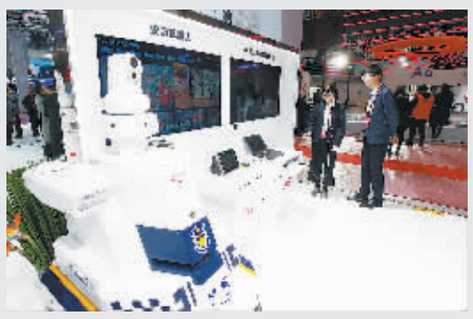
编辑 常蕾 美编 张彬 实习校对 李爽 电话:64101880 kuaijiaogao@163.com

5G商用大战硝烟弥漫

前有电信、联通携手布局,后有移动宣布5G明年在340个城市全面商用;华为接连推出多款5G手机,小米5G未来智能工厂12月底将投产;腾讯、中兴、360等企业也在加紧研制5G技术……5G商用初落地,全面普及尚待时日。已经弥漫起硝烟的5G商用大战,谁能拔得头筹?哪个产业又将第一个分得蛋糕?11月20日-23日,首届世界5G大会在京举办,运营商、企业、专家共话5G时代。



世界5G大会上展出了移动通信、远程驾驶、智慧医院、安全防御等多个5G应用场景。

通信应用
5G手机会普及吗

11月21日,工业和信息化部部长苗圩在大会开幕式表示:“目前全国开通11.3万个5G基站,预计到年底有13万个,已经有87万户5G签约用户。”

今年6月6日工信部正式发放5G商用牌照,三大运营商在10月31日共同发布5G套餐,开展正式商用。科技部部长王志刚指出,未来15年5G将创造超过3万亿元的产值,增加2200万个就业机会。

在5G基站建设方面,中国工程院院士邬贺铨表示,我国三大运营商2019年将在50个以上城市建网,2020年覆盖全部地级市。

为抢夺5G用户,三大运营商已经各自展开布局。中国移动在近期发布5G合作计划,表示将在明年发展7000万5G用户,销售1亿部5G手机,在全国340个城市全面商用。“当前中国移动在北京开通了5000个5G基站。未来将在智慧楼宇、远程医疗等14个重点行业打造100个5G应用示范场景。”中国移动董事长杨杰提到。

中国联通和中国电信则选择携手共建共享5G网络,核心网各自建设,5G频率资源共享。中国联通董事长王晓初提到,目前中国联通与中国电信合作的基站数超过9000个。

企业端的竞争亦同样激烈。以手机品牌为例,华为在本届5G大会上展示了5G最新产品和解决方案。在商用落地方面,华为中国区核心网的宋旭朝告诉北京商报记者:“华为先和浙江移动展开了5G SA试点。目前已经在10月底于杭州开展SA预商用,下一批将在宁波、温州等地开展第二批业务,年底前预计建成1万座SA基站。”

小米董事长雷军则表示,小米的智慧工厂即将在12月底投产,主要负责研发、制造小米的旗舰手机。小米的智慧工厂主要应用机器人、大数据等新技术进行运营。下个月,小米将发布其首款5G双模手机Redmi K30。明年将至少发布十款以上的5G手机。

然而,5G普及到底离我们有多远呢?中国移动研究院副院长杨志强谈道:“真正地把这些业务变成规模化的应用还是有很长的路要走。首先是建设成本,由于5G本身高密集的组网、大规模天线的使用等,运营商建设5G成本极高,仍需通过技术的创新或者商业模式的解决来提升可行性。此外,产业端到用户端的成熟问题、业务市场的培育、商务模式的创新等也都是挑战。”

也有业内人士向北京商报记者坦言,目前4G手机已经可以满足大多数人的日常所需,5G的应用更倾向于个人生活习惯的改变,比如沉浸式、无人驾驶等。

万物互联
哪个产业先吃蛋糕

5G的到来或许将成为互联网从消费领域向工业领域转型的起点。据悉,中国涵盖19个行业,3900多家企业基于5G的跨行业创新,正在引领全球行业数字化。

中国工程院院士余少华提到,1G是大哥大时代;2G有了语音服务和短信,诺基亚手机崛起;3G主打智能电话、彩铃彩信、可视电话和窄带数据服务,智能手机出现;4G开始出现微信、支付宝,还有定位服务等,宽屏大容量智能手机兴起。那5G的标志性新应用和新设备到底是什么?

云游戏跃跃欲试,腾讯未来网络实验室主任张云飞告诉北京商报记者:“腾讯从2017年开始就在做5G方面的游戏布局。”在具体落地方面,张云飞表示,腾讯一系列的产品都已经开始落地准备了。今年2019 GDC上,腾讯和Google一起发布了腾讯的云游戏,在2019 ChinaJoy上也提出了云游戏完整的解决方案。但从商业落地的角度来讲,目前更早落地的会是VR、AR的一些游戏。

车路协同也是5G时代的典型场景,能够解决端到端更快的时延问题。华为新一代C-V2X车载终端的新概念公交车、能够在真实路况自主学习的腾讯无人驾驶汽车,据不完全统计,现在全国已经布局16个国家级智能网联汽车示范区,9个智能高速示范项目。

此外,高清4K/8K视频、智能医疗、智能教育等行业都将在5G浪潮下受益。依图医疗市场部负责人孙羚霞向北京商报记者展示了肺癌早筛、儿童骨龄评估等医疗方案。她认为,5G将助力AI医疗场景迅速落地,比如基层医院遇到疑难病时可以将数据上传到上级中心,请求专家会诊。

物流行业也将在5G浪潮下重塑业态。京东物流仓在北京已开始5G条件下运营,成为中国第一个5G物流园区。京东物流产品顾问张月告诉北京商报记者:“京东物流北京亚洲一号5G物流园区实践的包括身份识别、智能调度等十多个关键场景的应用和落地。”

5G风险
有哪些安全隐患

5G融入百业的未来可期。但在全面普及之前,尚有不少难点需要解决。海量数据带来的数据安全就是主要问题之一。

“网络安全在5G时代、物联网时代,技术难度提升很多,对整个网络安全行业来讲易攻难防,整个的压力前所未有的大。”360董事长兼CEO周鸿祎介绍称,未来几年5G接入的设备可能有500亿-800亿,每一个设备都有可能被攻击,不可能在每一个设备上都安装杀毒软件,传统的安全防守思路就需要改变。

邬贺铨解释道,5G实现了计算跟通信的融合,有利于提高网络的安全防御水平,但是5G的虚拟化和软件定义的能力也引入了新的安全风险。网络功能虚拟化(NFV)之后,与电信专用设备相比,更易受攻击。同时,NFV依赖集中的网络智能管理系统,一旦遭遇攻击则影响全局。但是从另一个角度来看,在网络遭受入侵的时候,可以执行变换网元的功能,实现改变游戏规则的动态防御,

此外,进一步探索商业模式,创造5G的盈利点也是5G发展的关键所在。普华永道研究显示,仅有1/3互联网用户愿意为5G技术支付更多的费用,如何创造出能够实现用户价值,用户愿意花钱去买你的产品,这是5G应用的关键。如上所述的应用场景也大多尚在探索或试点阶段,包括高清视频、云游戏等,进一步的推广都需要更多设备的运用。在尚无经验可复制的新阶段,更需要创新商业模式。

CCSA理事长奚国华还提到,推进5G技术应用落地,需要打破行业的壁垒。现在5G与垂直行业面临着供需不匹配的问题,缺乏有效深入需求挖掘,尤其是有些垂直行业开放程度比较低,引进5G技术意愿不高,存在信息孤岛和行业壁垒的问题。尤其对5G应用和工业互联网应用中间出现需求碎片化、模糊化的景象,有待进一步解决。

北京商报记者 陶凤 王晨婷/文 张笑嫣/摄

广州车展上的新较量:自主上攻 合资下探

北京商报讯(记者 钱瑜 濮振宇)销量放缓、存量竞争……伴随着今年国内车市的起伏更迭,被称为车市风向标的广州车展如约而至。11月22日,第十七届广州国际汽车展览会(以下简称“本届广州车展”)正式拉开帷幕。站在国内车市震荡调整的关口,车企们正使出浑身解数谋求走出困境。而广州车展的背后反映出的正是国内车市的冷暖变迁。

国内车市的低迷也反映在了广州车展中。据悉,2019届广州车展展车总数为1050辆,相比去年1085辆的参展数量,小幅缩水。其中,全球首发车38辆,跨国公司首发车10辆;概念车30辆,其中国际品牌17辆,国内品牌13辆;国内外参展车企共展出新能源汽车182辆,其中国外企业展车70辆。

值得注意的是,在参展车型总体数量减少背景下,作为国内车市两大阵营的自主品牌和合资品牌,本届广州车展通过上攻与下探混战车市。

吉利、奇瑞、长城在内的自主品牌均大力谋求品牌向上,集中升级旗下高档车型。作为奇瑞打造的高端车型,新款EXEED星途TX/TXL将在本届广州车展上市。长城汽车高端品牌WEY全新概念车WEY-X也将亮相,该车定位旗舰级豪华SUV,搭载高阶的自动驾驶技术。

面对自主品牌上攻,部分合资品牌在本届广州车展强化中低端车型布局。其中,广汽丰田紧凑级SUV威兰达将正式发布,该车与雷克萨斯ES、第八代凯美瑞一样,由TNGA-K平台打造。东风标致将亮相全新2008和e-2008两款城市小型SUV。

不仅自主品牌与主流合资品牌正短兵相接,豪华品牌之间的竞争也日益激烈。本届广州车展,入门豪华SUV市场将迎来北京奔驰国产GLB,该车型将对标宝马X1、奥迪Q3。作为一款中大型SUV,全新一代宝马X6也将发布,竞争对手包括奥迪Q8、奔驰GLE Coupe、保时捷卡宴Coupe等。

在明年新能源汽车补贴即将退出背景下,本届广州车展新能源汽车领域的主角不再是纯电动车型,而是混合动力车型。其中,奥迪将在车展期间发布A6L 55 TFSIe quattro,作为奥迪主力C级车型的插电式混合动力版本,A6L 55 TFSIe quattro将与宝马530Le展开较量;一汽-大众也将推出迈腾GTE插电混合动力车,该车对标上汽大众帕萨特PHEV。

事实上,混动车型在本届广州车展扎堆上新,与新能源汽车政策的变化不无关系。今年6月26日,我国新能源补贴再度退坡,整体幅度超过50%。按照2018年补贴标准,纯电动乘用车单车补贴最高5万元,插混乘用车单车补贴最高2.2万元,二者差距高达2.8万元;按照2019年补贴标准,纯电动乘用车单车补贴最高2.5万元,插混乘用车单车补贴最高1万元,二者差距缩小至1.5万元。

因此,从成本角度考虑,混动车型特别是插混车型更受车企青睐,并不令人意外。“在燃油车未来较长时间与电动车并存的世界趋势下,插混是传统燃油车升级的重要方向,与纯电动车一样,插电混动车也是新能源车的重要支柱。”乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示。

尽管大批品牌将在本届广州车展展开激烈较量,但也有不少品牌缺席,其中既包括敏安、绿驰、奇点、理想等造车新势力,也包括众泰、力帆、纳智捷等传统车企。

销量不振或业绩不佳是缺席此次车展很多传统车企的共同点。今年前10个月,力帆传统乘用车销量下滑73.5%,新能源汽车销量下滑65.42%。今年前三季度,众泰汽车营收同比下降59.59%,归属于上市公司股东的净利润为-7.6亿元,同比下降283.02%。

缺席此次车展的造车新势力,多数都未实现量产交付。今年10月,理想汽车发布公告称,将直接向首批用户交付理想ONE 2020款车型,但交付开启时间也从今年11月调整为12月。敏安汽车、绿驰汽车则计划首款量产车型2020年上市,而奇点汽车首款量产车经过多次延期后,至今尚未正式上市。

一边是部分造车新势力首款车的“难产”,另一边是部分造车新势力的高调“秀肌肉”。本届广州车展,天际ME7、威马EX6 Plus等车型将上市。

“造车新势力正出现两极分化。”业内人士表示,随着大量传统车企的新能源车型集中投放市场,造车新势力量产交付的最后窗口期正在关闭。如果新势力企业不能尽快拿到入场券,未来势必会面临艰难局面。

贾跃亭个人破产重组再遇阻

北京商报讯(记者 石飞月)乐视与法拉第未来(FF)创始人贾跃亭个人破产重组计划再起波澜。11月21日,北京商报记者从知情人士处获悉,上海懒财资产管理有限公司(以下简称“懒财”)要求驳回贾跃亭个人破产重组案件。

懒财方面在申请中表示,如果贾跃亭个人破产重组不能驳回,则要求从特拉华州法院转到加州法院。懒财方面提出的一项理由包括,贾跃亭债务债权人主要位于中国,而贾跃亭在美申请个人破产,其中涉及到语言不便等问题。

对此,贾跃亭债务处理小组回应称,如果懒财的要求通过,贾跃亭个人破产重组将无法实施,并将被迫转为个人破产清算。贾跃亭债务处理小组认为,“懒财有预谋地试图低价拍卖FF股权,其最终目的是恶意强行处理FF所有资产,以更低的价格拿到FF股权,搞垮FF从而侵吞所有债权人的应得权益,同时也拖慢贾跃亭个人债务解决进程,严重影响FF完成B轮融资,甚至导致FF跌入深渊”。

在贾跃亭债务处理小组看来,尽快实施和完成个人破产重组,完成FF融资,实现FF资产和贾跃亭个人债权人信托资产的最大化才是符合所有债权人利益最大化的最佳方案。

工商资料显示,懒财成立于2016年1月,法定代表人为王玉龙,注册资本2000万元。

2018年12月,懒财曾向美国加州中央地方法院提起诉讼,成功冻结了贾跃亭在其新能源汽车项目FF的全部股份以及他的四幢豪宅别墅,总计价值15亿美元。

2016年,懒财曾向乐视体育提供5000万元借款并协定12个月内一次性偿还本金,贾跃亭本人和乐视控股作为担保人,应负连带责任。然而懒财方面只收到了两期利息。随后懒财资产向北京仲裁委员会提起仲裁,但乐视方面拒不履行还款责任并强调这笔债务已经转移给了韬蕴资本,但是这项主张并没有获得国内法院的支持。

上个月,贾跃亭债务处理小组发布《有关贾跃亭先生个人破产重组及成立债权人信托的声明》,表示贾跃亭已于美国当地时间10月13日申请个人破产重组。

按照此前曝光的计划,贾跃亭个人破产重组计划最迟于11月8日举行债权人投票。根据此前特拉华州破产法院发布的一份通知显示,贾跃亭的债务总额约34亿美元,而收到的赞成贾跃亭个人破产重组方案的债务总额仅为4.6亿美元;且贾跃亭个人破产重组方案的债权人人数或超过100人之多,如按照人数比例来看,其个人破产方案距离达到90%债权人同意也有一段距离。源于上述压力,贾跃亭方面将重新修订其个人破产重组方案,以寻求大多数债权人的同意。

据透露,贾跃亭已经通过多种方式陆续偿还了超过30多亿美元债务,待偿还债务约36亿美元,减去已冻结待处置国内资产及可转股的担保债务,债务净额约为20亿美元。