



NOVA Adult Day Care Center & Home Care

4-088

乐园日间护理中心

我们的宗旨：老有所依、老有所乐。让您享受家一般的温暖。

维州唯一
华人创办老年活动中心



- 健康管理：**专业医生定期会诊并提供理疗服务、专业护理人员每日基础健康检查
- 生活辅助：**专车上门接送、预约医生、陪同就诊、外出购物
- 营养膳食：**提供中餐西餐、品种丰富、营养均衡
- 康娱活动：**日常锻炼、设施齐全、定期开展丰富多彩的文娱活动
- 居家护理：**专业护理人员上门照顾日常起居、亲情陪伴
- 福利咨询：**Medicaid(白卡)和Medicare(红蓝卡)相关事宜
- 倾情服务：**专业护理, 亲情式融入

招聘 诚邀您加入我们的团队：
司机、办公室人员 RN注册护士, PCA护理人员

办公室: **703-433-8888** 传真号: **703-433-1111**

地址: 44675 Cape Ct, Suite 130, Ashburn, VA 20147 Email: bartel@novaleyuan.com



真善美日间保健中心

4-068

12910 Cloverleaf Center Drive, Suite 100, Germantown, MD 20874 Web: www.jasminecenter.com



欢迎致电查询

邹秉雄
240-683-0033
吕思慧
240-386-7882
中心电话
240-232-2288

中心特色

- 精国、粤、台语的专业医护及护佐
- 专业社工协助申请各类社会福利
- 舒适安全的交通车到府接送
- 营养丰富的早、午餐及点心

中心宗旨

We are an equal opportunity employer

- ♥ 最真诚的贴心照料
- ♥ 最完善的保健设施
- ♥ 最美丽的场地环境

邹秉雄、吕思慧主理

华人最优秀的保健服务团队
至诚为您提供最专业的服务

真诚 善良 美丽
Truth Goodness Beauty

从Mobileye到英伟达,谁在“逼迫”车企走向全栈自研?

汽车市场开始进入智能化下半场,今年既是智能座舱加速发展之年,也是L3级高阶自动驾驶走向落地的元年。因应市场变化,上游芯片供应商的格局也发生了翻天覆地的变革,其中,英伟达通过Orin替代原来的芯片方案,又借助新发布的Thor继续引领智能驾驶发展。

不过,日前却出现了不同的声音,通用旗下的自动驾驶子公司Cruise计划放弃英伟达方案,选择自研自动驾驶芯片。事实上,据笔者了解,有意选择自研芯片的企业,除了Cruise,国内的车企也已进行布局,自动驾驶芯片市场,似乎正在酝酿新一轮变革。

Mobileye之后,英伟达又被“抛弃”

汽车工业在漫长的发展过程中,已形成了完整的供应链体系,芯片也不例外,市场一直处于有序供应状态,即便是疫情导致的汽车芯片短缺,全球车企也基本没有下探到芯片领域,而是重点寻求供应链供货,工信部原部长、全国政协经济委员会副主任苗圩今年初一度痛批,“缺芯少魂的情况,汽车厂商真正采取行动的没有,只会光叫唤!”

不过随着汽车智能化的发展,这一现状正在发生改变,越来越多的主机厂开始把触角延伸至芯片领域。

日前,通用汽车旗下自动驾驶子公司Cruise表示已经开发了自己的自动驾驶汽车芯片,这些芯片将在2025年之前部署,旨在降低成本并扩大产量。其负责人指出,“我们花了很多钱从一家著名供应商(英伟达)那里购买GPU,当时我们没有谈判的余地,因为我们需要的数量很小,我们根本无法谈判。所以,我们必须掌握自己的命运。”

事实上,这已不是英伟达第一次被主机厂“抛弃”,2019年,特斯拉在推出自研自动驾驶芯片FSD后,英伟达当即惨遭“抛弃”,截至目前,特斯拉使用的都是自研的自动驾驶芯片。无可否认,今年初英伟达系统级自动驾驶芯片Orin正式推向市场后,获得了理想、集度、奔驰、智己、捷豹路虎、沃尔沃、现代、奥迪、路特斯等全球各大主机厂的热捧,而英伟达为了进一步扩大市场,直接跳过原计划的Altan,于近日推出了更高算力的Thor。

德赛西威日前在股东大会上向集微网表示,目前英伟达是国内自动驾驶的主流方案,未来英伟达不仅要做出自动驾驶芯片,其还要融合智能座舱功能,“英伟达芯片的能力要比其他芯片产品强,因为它不只是芯片,还有工具链。”

在业内部分人士看来,从目前英伟达的强势崛起,看到了Mobileye曾经的影子。后者自2007年推出首款自研自动驾驶芯片“Eye Q1”以来,至2021年底全球出货量超过1亿片,市场份额一度高达约80%,被誉为自动驾驶第一芯片企业。

随着Orin等产品推向市场,英伟达正在快速取代Mobileye,并导致后者接连丢失理想、蔚来、通用、宝马、大众、长城等客户,其EyeQ5芯片目前在国内或仅剩极氪一家客户,市值也从此前的500亿美元缩水到了200多亿美元,已于9月30日启动的IPO,能否顺利上市仍未可知。

而英伟达取代Mobileye背后,似乎也只不过是表面风光,不仅要面对高通、地平线、黑芝麻、华为、AMD等自动驾驶芯片供应商的竞争,还面临客户通过自研而丢失市场的风险。

公开资料显示,目前已推出自研自动驾驶芯片的企业为特斯拉和零跑汽车,正在推进自动驾驶芯片自研计划的企业有通用、小鹏、理想、蔚来等。更多主机厂则通过合作的方式开展自动驾驶芯片研发,如吉利已在通过MIK、芯擎科技、星纪时代等合作方或控股公司储备自动驾驶芯片技术;北汽正联合Imagination开发自动驾驶芯片;广汽集团、上汽集团也在加大扶持地平线等;据媒体报道,小米自动驾驶团队中也包含了芯片领域人才。

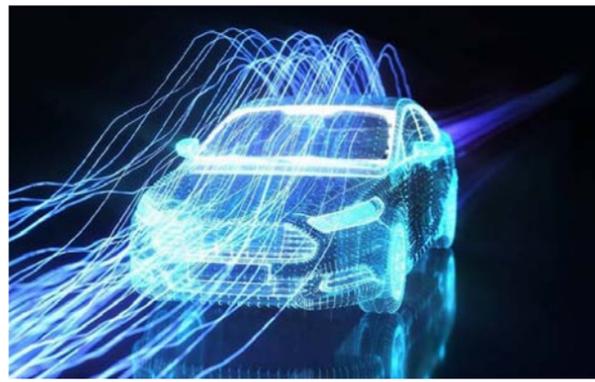
其中,“蔚小理”可能会在2024年之后采用自研自动驾驶芯片,小鹏汽车董事长何小鹏表示,“致力于全栈自研,并坚持数据驱动及创新,是小鹏汽车业务的基石。”而比亚迪在与英伟达达成合作不久,某业内人士也向笔者表示,“比亚迪已经开始自研自动驾驶芯片,具体进度还不清楚。”这是比亚迪在掌握“三电”核心技术后,再在自动驾驶领域补短板。

主机厂需要什么样的自动驾驶芯片?

如上车企中,目前主要采用第三方自动驾驶芯片,部分企业已经完成从Mobileye到英伟达芯片的切换。而随着自动驾驶进程加速,未来将会有越来越多的主机厂选择自研芯片。某智能座舱芯片研发负责人表示,主机厂自研的主要是汽车电动化、智能化所需的增量芯片,对MCU等传统成熟芯片,仍将沿用现有的供应链体系。据Gartner预测,至2025年,全球排名前十的主机厂中,将有一半的企业开始设计自己的芯片。那么,主机厂为何不聚焦主业,而是将触角延伸至难度更大的芯片领域?

这在Cruise的解释中已有所体现:因采购量小,无法与自动驾驶芯片提供商谈判。

除了主机厂,Tier 1也做多手准备,“几乎每一家主机厂都倾向于自研自动驾驶算法。”德赛西威内部人士表示,“目前在智能座舱领域,不同企业的差异化很大;但在自动驾驶领域,大家的差距不大,我们不会只绑定一家(芯片)供应商。”某AI公司负责人进一步解释道,“自动驾驶芯片算法要与芯片匹配,才能更好地发挥自动驾驶功能,而英伟达的芯片是通用芯片,厂家通过自研芯片,可以提前把自己需要的



功能植入芯片中,采用第三方芯片则很难做到。特斯拉自动驾驶芯片算力不是最高的,但它的自动驾驶却是全球领先的,就是因为他掌控了算法和芯片,拥有很好的融合度。”

“目前自动驾驶芯片企业虽然多,但有些并不是完全基于自动驾驶开发的,比如改自手机芯片的芯片、通用芯片,并不能很好满足车企需求,自动驾驶需要专用芯片,才能更好发挥自动驾驶功能。对国内车企来说,需要与芯片企业深度合作开发,但国际企业的配合度是达不到的。”

该人士同时表示,芯片将会成为汽车自动驾驶的核心,企业需要通过全栈自研来掌握话语权。

不过,主机厂自研芯片只是思路之一,上述人士表示,自动驾驶仍处于起步期,国内的AI芯片公司仍有很大机会,“自研芯片不仅投入大,还要不断更新迭代,如果不能大规模量产,很难降低成本,预计真正能坚持自研的企业不会很多。本土自动驾驶芯片公司凭借领先的AI技术以及本土化服务能力,将会获得越来越多的机会,前提是一定要深入行业,了解客户需求,并做针对性开发,这不是单纯提高算力就能解决的。”据了解,目前英伟达自动驾驶芯片不仅成本高,功耗也偏高,有业内人士认为,这样的芯片并不能很好满足自动驾驶需求,“我们主要用英伟达芯片来做自动驾驶算法训练,真正上车,我们选用的还是其他企业的芯片。”

理想汽车创始人李想也透露,早期理想未选择全栈自研的重要原因也是因为资金有限,直到IPO成功后才有了根本转折。

另外,除了主机厂选择自研芯片,自动驾驶方案提供商(Tier 1)也有意自研自动驾驶芯片,主要目的是更好契合其自动驾驶算法,如华为,其自动驾驶域正是基于自研芯片开发;深圳某自动驾驶方案公司内部人士也透露,公司已有芯片开发计划。