

时代论坛

回望中国汽车工业自改革开放以来的发展历程，期间经历了几次大讨论：第一次在改革开放之初，“要不要搞合资”决定了中国汽车工业的发展速度；第二次在新世纪之初，“要不要做自主”决定了中国汽车工业的市场格局。如今，随着汽车“新四化”变革趋势愈演愈烈，全球汽车工业正经历着百年未有之大变局。“传统车企会不会失去主导优势”再次成为行业热议。

上汽的“小心思”与“大底气”

自从涉足智能汽车圈以来，华为已然成为这条赛道上的当红“炸子鸡”。一出道，华为结交的三位好友北汽、广汽、长安，无论是从资本层还是舆论侧均收获了不少关注度。但是，并非每一家主机厂都意愿如此。

上汽集团董事长

陈虹表示：“上汽很难接受单独一家供应商为我们提供整体解决方案，这样会变成‘他是灵魂，我是躯体’，我们不能接受。”

而这番言论，也让上汽瞬间被拉至舆论漩涡最中心处。不经意间语出惊人的上汽，说出的却是思虑已久的业界共识。

的感知、决策工作。

另外，即使不少主机厂的产品质量较为过关，但品牌势能不足。不少传统主机厂采取与国内较为拔尖的知名企业（譬如华为）合作，以求得品牌声誉。

但残酷的事实是：对于华为，这一战赢了最好，输了也无妨，毕竟极狐只是合作方之一；而对于极狐，抱华为的大腿是孤注一掷的博弈。

极狐与华为为主次颠倒的合作方式可能是汽车行业对华为产生怀疑与警惕的开始。如果按此方式深度合作，车企或将在未来的战场上处于被动地位。国内外已有一批主机厂深刻意识到了这一点，他们在软件能力提升上动作颇多。

不俗。去年，上汽的整车销量达到560万辆，连续多年位居汽车行业前列。良好的销量表现为上汽带来不少的营业收入。去

年，上汽的营业总收入为7421.32亿元。

其次，上汽手握大量资源。比如，此前R汽车推出的新款车型获得多家知名供应商的首发产品支持。

第三，上汽的子公司可为其提供多个方面的支持。目前，上汽已在云计算、车载系统、高精地图、智能驾驶硬件、软件平台等方面成立了子公司。通过与企业多年的合纵连横，上汽形成了不少技术积累。

此外，在需要大量资金和时间投入的领域，上汽投资了相关企业。在电池方面，上汽投资了美国头部企业 QuantumScape、SolidEnergy，以及国

华为布局的猜测

华为强调“三年不造车”，或是华为休养生息的考量。

受到芯片禁令的影响，华为有多项业务遭受重创。在此情况下，华为需要稳定基本盘ICT（信息技术）业务，不敢贸然投入大笔资金进入全新的汽车行业。通过推动ICT与智能汽车融合，华为既可以固正扶本，也可以为自己创造新的营收机会。

事实上，尽管华为没有生产智能汽车，但仍然可以通过合作，大量收集包括道路环境数据在内的海量数据，为研发智能汽车做准备。

与此同时，“华为智选”或是华为深入造车领域的体现。在

内的宁德时代和清陶；在自动驾驶方面，上汽投资自动驾驶公司 Momenta，成为除创始团队外的最大股东；在芯片方面，上汽投资了地平线、黑芝麻、晶晨半导体、智芯半导体等十几家芯片设计公司。上汽旗下子公司联创电子也在与华为、英伟达、Mobileye、TTTech 等合作，力图打造从感知、决策到执行的系统级解决方案。

截至目前，上汽金融投资业务总体管理规模超过400亿元。

销量喜人、资金充足、技术储备相对齐全，由此促成了上汽拒绝的底气。

“华为智选”方面，华为不仅深度参与整车设计及研发，大量提供零部件，人选“华为智选”的车型还可在华为强大的销售链中销售。

双线并行之下，华为采集并迭代智能汽车所需数据的同时，还可获得整车制造及销售经验，为其下场造车做准备。

而这关键的三年，或是华为决定是否制造智能汽车的观察期。较早入场，行业未完全打开，收入较少不说，还将冲击自身业务；较晚入场，华为或将错过早期红利。

三年时间，或许刚刚好。（本文转载自《新智驾》，作者田哲）

上汽应对芯片短缺已显成效

1-7月零售同比增23.8%

今年1-7月，上汽整车终端零售销量达到338.4万辆，同比增长23.8%，超过行业平均增速，继续保持领先地位。

7月，国内汽车市场批发销量预计环比下降10%左右。而上汽的批发销量达到35.3万辆，较6月份环比增长7.3%；其中，上汽大众和上汽通用分别实现环比增长7.7%和5.8%。上汽的批发销量环比逆势上扬，离不开对芯片短缺问题的积极应对。随

着国内“芯片荒”逐步缓解，上汽将加快生产节奏，全力推动批售回补。

从细分市场来看，上汽在新能源汽车市场和海外市场表现气势如虹。今年7月，上汽实现新能源汽车批售4.8万辆，同比增长138.1%；海外市场批发销量达5.1万辆，同比翻番。其中，MG品牌海外销量超过2.6万辆，同比增长80.1%；MAXUS品牌海外销量近0.5万辆，同比增长130%。（宗何）

上汽零束与芯驰科技签署战略合作协议

8月2日，上汽零束与芯驰科技宣布达成战略合作。未来，双方将面向零束银河全栈3.0，就芯片的联合开发与定制等方面进行深入合作。

根据协议，双方将基于各自核心研发能力，就零束银河全栈3.0新一代数字架构进行深度合作，共同制订芯片及整车电子架构的发展路线图；双方将围绕芯片级底层软件操作系统、虚拟化平台技术，共同探讨、联合开发适用于全栈3.0的狭义操作系统，积极推进汽车芯片的国产化替代，探索

定制化芯片联合研发商业模式。

为进一步深化合作，双方共同建立了“芯片联合创新实验室”，搭建长效合作机制。该联合创新实验室以“高性能计算平台(HPC)和区域控制器(ZONE)”领域的相关研究作为工作重点，结合芯驰科技先进的车规芯片设计、研发实力，以及上汽零束整车软硬件架构经验、完备的研发体系助力新一代整车电子架构研发，共同推动芯驰科技与上汽零束的品牌向。（张文卿）

专项融资5亿元

“享道1号”首期成功发行

8月4日，享道出行对外宣布，首个资产支持专项计划“享道1号”成功发行，融资规模为5亿元，获得包括中国工商银行、中信银行在内的多家知名机构超额认购，优先级认购倍数达3.05倍。该项目募集的资金将用于企业级出行业务的规模扩张、产研升级及创新项目落地等方面，助力享道出行进一步发力企业级出行服务市场。本期资产支持专项计划是上

海证券交易所首个经营性租赁资产证券化项目，也是享道出行继去年获得阿里巴巴和宁德时代A轮战略融资之后，再次赢得资本市场认可。

随着“享道1号”的成功发行，享道出行将充分发挥自身的产业链优势、服务优势及技术实力，持续完善出行服务生态，更好地为消费者提供始终如一的品质出行服务体验。（宗何）

道出行业所想

“上汽的思考也是整车企业的共同思考，要想实现发展，以我为主，独立自强是必然的选择。”对于陈虹的真情吐露，全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树在第一时间表示了赞同。

在当前全球汽车产业面临变革之际，独立自强这一点显得尤为重要。

举个例子，此前的极狐阿尔法S华为HI版发布会上，本应成为主角的北汽极狐，反而成为供应商华为的陪衬。

极狐这一选择当然有极其现实的考量。眼下，不少传统主机厂都在强调智能化和网联化，但他们对软件的理解非常有限，传统汽车企业需要借助创新性技术公司的参与才能做更多

上汽的底气

在一众主机厂中，上汽第一个跳出来捅破这个“马蜂窝”，有其底气。

首先，在市场规