

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。

这真是一个令人兴奋又痛苦的时代

“

参与本期讨论的嘉宾是汽车资深媒体人贾可，他认为，成功的关键不在于“先”和“后”。现在是进入新汽车的好时机，因为新汽车正处在呼之欲出的关键时刻。新汽车的时代赋予了企业家们最广阔的驰骋空间，这一点让人兴奋。兴奋可能是一时的，挑战却是持续的，从而痛苦也是持续的，而熬过来就有可能迎来春天。

一言不合就创业，这句话听起来好像是前些年双创时代的事情。对于新汽车来说，在停顿了一年多之后，今年以来，新一轮热潮又来临了。

正如我们看到的那样，百度、小米加入了造车新势力阵营。7月下旬，贾跃亭的FF通过SPAC上市了。此外，李鹏于今年年初离开长城汽车以后，创立了一家名叫悠跑科技的新型智能电动车公司，顺利融资两轮的消息也传了出来。

这些都是让人兴奋的消息。有人会说，恒大汽车最近不是不行了吗？宝能汽车不也是岌岌可危了吗？但这些都有可能只是花絮或好啤酒必须有的泡沫，也就是新汽车的气氛组。虽然还有很多新诞生的公司也会归入气氛组之列，但不得不说，现在还真是进入新汽车的好时机，因为新汽车正处在呼之欲出的关键时刻。

不久前，第十三

届中国汽车蓝皮书论坛召开，我们将论坛主题定位为“先手”。著名学者、商业观察者、评论家吴伯凡特别提出，“先手思维”并不是“先下手为强”的思维。他认为，各个领域都不乏“起大早，赶晚集”的例子，赶早不如赶巧，就像先驱搞不好会变成先烈，先手搞不好也会成为失手。因此，关键不在于“先”和“后”，而在于“和”（打麻将和牌的“和”），创业者需要非常敏锐地用皮肤去感受外在环境发生的变化。如今，智能电动汽车度过了Gartner技术成熟度曲线（Hype Cycle）的傻瓜窗口期，现在正是最好的投资时期，先前不成功的投资只能算作新物种的肥料，而熬过来就有可能迎来春天。

在当下移动互联网背景下的快品牌时代，塑造一个新的汽车品牌并不需要那么多的钱，更不需要那么长的时间，远非过去所能比拟。拿长城

汽车欧拉品牌营销总经理余飞的话来说，“现在创立一个品牌大概只需要1万条视频的播放量，就可以让这个品牌基本树立起来。我觉得，现在我们手机端能够看视频的端口已经变得非常多了。”

市场端也已经能够感受到这股热潮。我在北京的一个机动车检测场看到，除了几辆豪华汽车、大巴外，来上牌的大多是小鹏、理想、蔚来、特斯拉、大众ID.4等车型。拿具体数字说话，2021年7月，新能源乘用车零售销量达到22.2万辆，同比增长169.4%；1-7月新能源乘用车零售销量达到122.9万辆，同比增长210.2%。7月，新能源汽车国内零售渗透率为14.8%，1-7月渗透率为10.9%，较2020年5.8%的渗透率提升明显。

7月30日，习近平总书记主持召开中共中央政治局会议。会议提出，要支持新能源汽车的快速发展。这再一次给新能源汽车产业发展注入了新动能。

这确实是一个令人兴奋的新汽车时代，但这又是一个非常容易让人痛苦的时代。在最近召开的一次会议上，马斯克突然伤感起来，提到了特斯拉让他无比挣扎的日子。他说：“我想说，我有过一阵子活

得很艰难，而我个人和职业生涯中有三分之二的痛苦都与特斯拉有关。”时至今日，特斯拉可以说已经取得成功，不仅市值是几家主流传统车企之和，更重要的是销量和利润都已经实质性地上涨了。但是，以往那些备受煎熬的日子恐怕是难以从眼前抹去的。过去，他为自己辩解得太多。

在中国，可以和马斯克相提并论的另外一个备受煎熬的人叫李斌。这位2019年最惨的人熬过了冬天，也获得了销量和市值上的胜利，他创建的蔚来汽车不仅凭借产品，更因为实现最佳用户运营而备受好评。但是，就在最近，一位企业家疑似依靠蔚来自动驾驶辅助系统而闹出了人命，导致蔚来汽车的一群用户和另外一群用户起了纷争。新技术的应用和用户的教育，新品牌的快速创立和用户的黏性，这些都不是说说就行的事情。

新汽车的时代赋予了企业家们最广阔的驰骋空间，这一点让人兴奋。兴奋可能是一时的，挑战却是持续的，从而痛苦也是持续的。最后，幸福也就是挑战成功的那一刻。也就是那一刻，但那是我们多少人追求的最富有含金量的一刻啊！（本文转载自《汽车商业评论》，有删改）

上汽零束SOA开发者工具上线

前段时间，上汽零束SOA开发者网站全新升级上线，为广大开发者带来了视觉力、产品力、体验力的升级。如今，网站再次迎来了重大更新：8月30日，开发工具Z-ONE Studio Lite和测试工具Z-ONE Digital Car重磅发布，旨在助力开发者少写代码，甚至不用写代码就能快速完成智能汽车场景和轻应用的开发及高效测试，保障高质量应用产出。

其中，Studio Lite是

一款具有车载场景及轻应用开发、可视化搭建、三方功能扩展、一键沙盒测试等功能的应用编辑器，可以帮助开发者轻松、快速地构建多端应用，满足用户“千人千面”的用车需求。Digital Car是一款面向开发者，可在云端进行远程仿真测试的工具。Digital Car通过可视化车辆模型及配套工具，实现车端接口及应用层功能仿真，开发者可按需配置测试项。

（宗何）

联创汽车电子加入智慧车联产业生态联盟

日前，联创汽车电子有限公司正式成为“智慧车联产业生态联盟”（ICCE）一员。

智慧车联产业生态联盟是在自愿、平等、互利、合作的基础上，由国内外相关行业的企事业单位、科研院所等自愿结成的开放性、非营利性的社会组织，目的是汇聚产业力量，共同建设移动终端和汽车互联与协作生态，有效推进产业健康有序发

展。

目前，智慧车联产业生态联盟制订了数字车钥匙系统规范、BLE（低功耗蓝牙）系统规范、NFC（近距离无线通讯）系统规范。

加入智慧车联产业生态联盟，将增进成员之间的了解与合作，减少产业链上下游厂商互相对接的成本，参与标准制订，并得到相关政策和技術上的支持。（联文）

助推员工成才，助力企业发展

纳铁福创新工作室结硕果

纳铁福长春分公司“匠心春创”创新工作室立足工厂难点和重点，扎实开展技术创新实践。近期，创新工作室带头人钱占君先后荣获“长春市工匠”和“上汽集团工匠”的称号。

在传动轴制造过程中，有一项必不可少的工艺——“中频淬火”。其中，所用到的中频感应线圈，传统制造方式存在周期长、精度低、寿命短等缺点，长期以来一直困扰着工厂。钱占君带领工作室成员积极开展头脑风暴，决定采用3D打印的方法解决难题。“匠心春创”创新工作室反复对材料分析调整，多次修正几何尺寸参数，又经

过无数次的上机验证，在连续奋战89天后，最终实现了球道感应圈的3D打印，使得感应器的使用寿命提高了近300%，零件淬火成本下降约5%，制作周期缩短了1.5天。

在过去的两年里，创新工作室成员中，有2人晋升为主管技师，3人晋升为技师，2人荣获“长春市工匠”和“汽开区工匠”荣誉称号。（赵哲）

