

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。

论造车，雷军才不是新人

官宣造车后，出身于手机业的小米通常被汽车圈视为新“跨界玩家”。但对掌门人雷军来说，汽车出行并非是一个全然陌生的领域。早在10年前，小米成立初期，以雷军为核心的雷军系便开始将触角伸向汽车行业。

从某种程度上说，和凭借互联网以及资本力量切入汽车出行领域的蔚来汽车创始人李斌一样，雷军通过包括顺为资本、小米科技、小米

集团、小米长江产业资金在内的多驾“马车”，借助投资建起了一个庞大的汽车出行帝国。根据不完全统计，最近10年内，雷军系投资了超过40家与出行相关的企业，涉及了整车制造、二手车、汽车后市场、共享出行、智能驾驶、货运拼车等领域。

和雷军一起创办顺为资本的创始合伙人、CEO许达来曾感叹，有了顺为资本，小米就多一双眼睛、多一双腿。

趁着风口，多点开花

2013年，彼时的特斯拉虽然并不被大众所熟知，并一度站在生死边缘。但除了成为特斯拉的首批车主，雷军还在当年的7月、10月两次去美国硅谷拜访马斯克，并对特斯拉产品中的互联网基因，以及马斯克“天马行空”的创新精神赞不绝口。

之后，雷军虽未亲自下场造车，但当造车潮兴起时，雷军就在第一时间押注了多家造车新势力。

2015年，顺为资本先是参与了蔚来汽车的A轮融资，并在2016年的B轮融资中继续参投。此后，顺为资本又向小鹏汽车出手，出现在其A1轮和C轮的投资名单中。2019年，小米又向小鹏汽车“雪中送炭”，送去4亿美元“救命钱”，帮助其走出“寒冬”。

小鹏汽车上市

时，何小鹏首先感谢了到场助阵的雷军，并称他为“梦想的导师和贵人”。不过，在小米凭借投资造车新势力，并因此逐渐挺进汽车行业腹地之前，雷军在出行领域的投资可谓“趁着风口，多点开花”。

小米先将目光瞄准了汽车后市场。2011-2017年，小米为好快省汽车服务、开思汽配、小贝科技等6个项目注资。在二手车交易和共享经济热潮涌现时，顺为资本投资了彼时居于市场头部的人人车、ofo，以及共享单车项目云马智行车。

而以战略协同出发的战略投资，也体现在投资蔚来和小鹏汽车背后。2019年战略投资小鹏汽车后，小米官方表示，希望通过本次战略投资加深双方在智能硬件和IoT领域的进一步合

作。据介绍，小米手机可以充当小鹏汽车和比亚迪的车钥匙，小米手表能够作为蔚来车主的智能遥控器。

对于彼时的小米来说，当智能手机进入存量市场，小米也需要寻找新的增长点。

告别海投，专注造车

从2020年开始，小米在汽车市场上告别了过往海投的风格，而是更加聚焦于汽车产业链。

9月9日，有消息称，现代汽车集团正在与中国几家电动汽车生产厂商协商北京工厂出售事宜，其中就包括小米。而在此之前，仅是官宣造车后的半年时间里，小米就已经布局了包括自动驾驶、动力电池在内的数十家公司。

8月25日，小米发布了2021年第二季度财报，正式宣布了以总交易金额约7737万美元（折合人民币约5亿元）收购自动驾驶技术公司深动科技的消息。该公司主打研发高精地图与定位技术。

此外，在自动驾驶领域，小米还频频出手。今年6月，小米长江产业基金领投了自动驾驶公司纵目科技的D3轮融资。紧接着，小米又斥资3亿美元投资了激光雷达制造商禾赛科技。两个月后，小米又出现在主攻4D毫米波雷达供应商几何伙伴的Pre-A轮融资名单中。而在动力电池领

点。2015-2019年，智能手机业务占小米总收入的比例从80.4%下降至59.3%。而IoT与生活消费产品成为小米增长的主要来源，在2018年到2019年，其收入从438亿元增长到621亿元。

域，今年7月，小米先后投资了动力电池制造商蜂巢能源及锂电池上游材料供应商赣锋锂业，二者均为电池领域的龙头企业。

虽然关于造车的模式和定位，当前尚未有定论，但从小米公司不断释放出的信息来看，小米对于整车制造的参与度不会低。今年7月，与多个自动驾驶相关的招聘职位一同放出的，还有200多个与车辆相关的招聘职位，涵盖了整车总布置、NVH仿真分析、内外饰设计、空气动力学性能分析等。

不过，相较于手机，汽车产业链更为复杂，只靠“买买买”仍不能完全解决问题。正如吉利汽车的掌门人李书福在内部讲话时所言，“主动/被动安全技术、耐久性、舒适性、可靠性等各种性能指标保证能力，这些基本能力的形成需要时间的沉淀，非一日之功。”

对于小米来说，无论是采用自研还是投资的方式，都需要付出更多的心力。（本文转载自《未来汽车Daily》，有删改）

评论

“上海制造”的基石是质量

本报记者 甘文嘉

上海近期制订了《上海市先进制造业发展“十四五”规划》（以下简称“《规划》”）。总体目标上，《规划》明确：以强化高端产业引领功能、加快产业数字化转型、全力打响“上海制造”品牌为主线。发展重点上，《规划》提出构建“3+6”（三大先导产业和包括汽车在内的六大高端产业集群）的新型产业体系。

汽车产业是上海的支柱产业之一，也是打响“上海制造”品牌的重要主攻方向。汽车产业提质升级，创新是动力、质量是基石、核心技术是关键。

“工匠精神”是质量基石的基本组成。获得“上海工匠”荣誉称号的夏樑，在上汽通用金桥北厂车身车间带领团队，运用各类质量工具，分别从激光密度分布、激光焊缝强度、焊缝表面外观质量三个方面作为切入点，综合提高整车结构强度。

随着车身造型越来越受到关注，他们不再局限于操作法与生产装备的改进，改进项目还注重原理性研究，通过运用数字模型以及大数据分析，提高激光热丝钎焊表面质量，提升客户感知质量。在夏樑眼里，制造没有什么诀窍，只有对质量的坚守、对品质的追求。

“体系能力”可以不断提升质量基石的可靠性。有道是，一流的企业卖标准，二流的企业卖品牌，三流的企业卖产品，四流的企业卖苦力。围绕数字化转型，车企要积极参与国内与国际标准化活动，对标

国际先进，研究制订并应用关键技术标准，构建技术标准体系，形成比肩国际先进水平、引领示范作用明显、拥有自主知识产权的“上海制造”标准。

在以色列的马路上，人们可以看到按照上海标准制造的超级电容公交车，这个标准已经成为以色列的国标。目前，国家对智能汽车的软件管理还处于起步阶段。我们要在持续提升软件开发能力的同时，快速提升软件测试和验证能力，以及软件的升级迭代能力，并积极参与标准、流程和体系的制订，力争在行业内抢占软件技术制高点 and 话语权。

“用户为本”使质量基石的功效进一步发挥。要使质量真正成为企业的竞争优势，就必须从用户的角度去理解、去思考质量的内涵，努力把用户需求转化为质量工作的目标，不断满足并超越用户的期望。

捷氢科技的燃料电池系统之所以受到商用车用户的好评，与他们能解决用户“痛点”有关。商用车用户希望自己的车辆“动力强、用得久”。通过技术攻关和严格的质量把关，捷氢科技第三代产品的最高能效已经达到了60%，高于业内普遍标准5个百分点。同时，产品拥有1万小时的寿命，也大大降低了用户的使用成本。通过增强用户观念，捷氢科技不断在提高自己的质量“高线”。

打响“上海制造”品牌，质量是基石。上汽集团作为上海先进制造业的代表，责无旁贷，唯有更加努力。

