

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。

电动智能网联的“下半场”

本报记者 顾行成

智能网联时代，传统车企与高科技、造车新势力和互联网公司们，各自站在不同的跑道起点上开始发力。这是一个自汽车诞生一百多年以来从未有过的局面。

第一回合的领跑

者，显然不是传统车企。

早在两年前，就有海外媒体通过车辆拆解，得出这么一个结论：特斯拉的电子电气架构已经领先丰田等企业至少6年。就在那时，“软件定义汽车”的说法，开始加速流行了起来。

鏖战了一个世纪，终于把自己逼进了“同质化”的死胡同。智能网联化提供了一个锦上添花的契机或是突破口。

但花再好，也得绣在好锦上才行。有媒体曾用一个简单的案例来说明一个小小机械系统的重要性。雨雪天在特殊路面上的一个刹车动作，到底该给出多少制动力？重新起步时，轮胎动力怎么分配，既要防止抱死，又要预防骤然加速？面对这样的问题，有造车新势力的工程师坦然表示，至少目前无能为力。

开放心态下的跨界之争

在这个时代下，闭门是造不了，也是造不好车的。在这一点上，不管是赛道上的哪一方，都很默契地遵循。

国际巨头和互联网公司结盟已经不是新闻，传统车企和高科技公司合作也已是惯例。比如，华为也表示，和车企合作的方案不止一套。就连特斯拉也计划开源软件系统、供应动力电池总成以及电池。

车企们其实并不反对，甚至是举双手欢迎“软件定义汽车”时代的到来，因为现实中硬件的差异化正在逐步减少，将软件引入，意味可调校的东西更多，用户的体验也会更好。

越来越多的传统车企会试探性地在某款新车上，推出与某个高科技或互联网公司联合定义的智能车型版本，比如苹果、阿里、百度，甚至包括鸿蒙。但合作的同时，也没有听说哪

而这样直接影响到车辆性能表现的硬件在汽车上还有上百个之多。每一个新硬件和系统“上”车，背后不仅都有着成熟的产业链支撑，更要在极寒、酷暑等各种严苛气象环境下经历多项测试，而解决方案都建立在以往数年的历史积累基础上。在硬件领域，造车新势力和高科技公司要补的课并不少。

上半场，高科技企业和造车新势力的风头正足。缓过神来的传统车企，能不能利用硬件和产业链的优势在下半场追赶上去？

家车企就此停止自研智能网联核心技术的脚步，放弃自己的核心竞争力。

这样的合作，目前更多是浅尝辄止，更深层、全面的合作其实涉及的是一个全新产业链的分工协作问题。就像麦肯锡在今年上半年的一个论坛上说的，这里面哪些（软件）自己做，哪些给供应商和合作伙伴做？控制点在哪里？边界又在哪里？

另外，从近几年的行业发展趋势来看，所谓几条赛道上的选手，看似步调不一致，但其实都在做同一件事情，向对方的赛道靠拢，融合也好，跨界也罢，补足各自的短板，在赛道的中点，而不是终点就将赛道打通。届时，大家同处一条赛道，真正的决赛，到那时才刚刚开始。

上汽乘用车上半年销量增62%

互联网车主激活数突破100万

2021年6月，上汽乘用车完成销量近7万辆，同比增长29%。其中，新能源汽车销量突破1万辆，同比激增137%；海外市场销量突破2万辆，同比激增124%。

上半年，上汽乘用车累计销量超过41万辆，同比增长62%。其中，新能源汽车销量超过6万辆，同比增长

229%；海外市场销量超过13万辆，同比增长131%。

值得一提的是，据统计，如今上汽乘用车互联网车主激活数已经突破了100万。2016年，荣威RX5开辟了互联网汽车全新品类。5年来，上汽乘用车旗下互联网汽车进行了多次OTA升级，实现了汽车“常开常新”。（陈文）



上汽R汽车为高阶智驾方案申请商标

在智能驾驶的竞争新赛道上，R汽车开发了高阶智驾方案PP-CEM™。日前，R汽车为其高阶智驾方案PP-CEM™申请了商标，抢占智能驾驶制高点。

据悉，该高阶智驾方案融合了激光雷达、4D成像雷达、5G-V2X、高精地图、视觉摄像头、超声波雷达“六重融合式感知体系”，具备全天候、超视距、多维度的感知能力，能够更精准地预知行人、车辆等障碍物的行为和行动轨迹。不仅如此，R汽车实现了“云端、手机端、车端、智能硬件端”的全域融合，用户可以像玩“汽车版Minecraft”一样，一键拖拽、定制个性化场景与订阅式软件服务。

R汽车首款搭载PP-CEM™智驾方案的车型——ES33已开启全球预订，并将于2022年上市交付。（宗何）

捷氢科技与上创智新战略签约

7月1日，上海捷氢科技有限公司（以下简称“捷氢科技”）与上海智能新能源汽车科创功能平台有限公司（以下简称“上创智新”）签署了战略合作协议。

根据协议，双方将围绕燃料电池领域在燃料电池测试、科研合作、标准制订等方面开展合作。

上创智新是上海市科技创新中心建设“四梁八柱”战略首批规划的市级研发与转化功能

型平台，是承载上海市智能型新能源汽车研发与转化功能型平台的运营实体；捷氢科技为行业提供燃料电池产品及工程服务，现已完成多款燃料电池电堆和系统的产品开发。

此次合作，双方将充分发挥各自产业和资源优势，共同推动燃料电池汽车产业进一步发展，为最终实现“碳达峰、碳中和”持续贡献力量。（王京）

步调一致的头部车企

传统手机巨头一夜陨落的剧本，相信每一家车企都在不停复盘且警醒着自己，但汽车行业长达百年的深厚底蕴，以及手机完全无法和汽车相比的复杂性，也让奔驰等行业领袖坚信，自己不会成为软件企业的硬件供应商。

回顾这几年的行业发展，几乎全球所有知名车企，无论是奔驰、宝马还是丰田、现代，都已在向智能网联加速跑。有试图强强联手的。例如，奔驰和宝马在两年前就开始尝试合作开发L4级自动驾驶汽车，并承诺会将技术让产业链上下游共享。虽然一年后这个联盟戛然而止，但双方对自动驾驶的理解

上半场和下半场

曾经用生态一夜之间颠覆了诺基亚的智能手机们，如今在市场上比拼的是什么？似乎更多耳闻的，依旧是谁用了高通第几代芯片，或是谁家的相机像素更高。即便是业界翘楚

却因这次分手变得更深了，它们不约而同地将合作伙伴的重心从车企自身变成了上下游的供应链“玩家”，比如英特尔、博世。这种从连横到合纵的玩法变化，恰恰凸显出这些头部车企已经开始尝试走出传统。

也有像丰田、本田等日本车企，即便是财务指标下滑，也要在新一代智能网联技术领域持续投入大量资金。

用某日系车企CEO的话说：“为了生存下去，公司将不惜一切代价，大力投资新一代技术。”

面对智能网联新时代的敲门声，所有的传统头部车企，动作步调都如此一致。

的苹果也不能免俗。

所以，上半场靠软件、靠生态划分地盘，下半场再拼硬件抢占市场份额。汽车的未来也会如此吗？从现有的迹象来看，恐怕也是逃脱不了的。车企们彼此之间