

要技术有技术,要资金有资金,纷纷牵手传统车企

新一波科技势力造车潮开启3.0模式



科技公司跨界“造车”已经算不上新鲜事,前有贾跃亭和他的乐视折戟沉沙,后有新能源车“三剑客”蔚来、理想、小鹏,联合“抵抗”着行业领导者特斯拉在中国市场的攻城略地。

比较奇怪的是,惯用“互联网+”“智能+”模式来征服新市场的BAT、华为、中兴富士康等一尊尊科技大神,在万亿规模的智能车市场前,一直都只闻楼梯响,鲜见亲自下场。今天A传出投资某智能车生态链企业,明天B又发布了个辅助驾驶解决方案,后天C随即宣布开发成功一套智能座舱解决方案。总是在云遮雾罩中闪现一鳞半爪,却始终不愿明言何时正式“造车”,实在让粉丝、用户们心痒难搔,让投资者到处捕风捉影。

直至2020年11月。当月,由阿里巴巴集团、上汽集团和浦东新区三方联合打造的百亿级高端智能纯电动汽车项目“智己汽车”正式启动;2020年11月,滴滴发布了与比亚迪合作的首款定制网约车D1。

紧接着在2021年1月,百度与浙江吉利

控股集团均发布公告,称双方已达成战略合作,将正式组建一家智能汽车公司,以整车制造商的身份进军汽车行业。

两天后的1月13日,吉利宣布与富士康成立合资公司,为全球汽车及出行企业提供代工生产及定制顾问服务。

1月15日,小米开始调研电动汽车产业。75天后,小米宣布正式进军智能电动汽车市场。次日,市场再传出已经加入了新一轮“造车”浪潮,开始启动造车项目。

智能车的江山为何如此多娇,竟引得如此多TMT大佬纷纷毁诺、折腰?

据预测,中国将在《中国制造2025》制造强国策略的第2个十年,即2035年停售燃油车。同时,市场预估,2035年全球智能驾驶汽车产业规模将突破1.2万亿美元,中国智能驾驶汽车产业规模将超过2000亿美元。中信证券根据智能手机产业的发展曲线预测,新能源汽车行业高速增长保持10年没有太大问题。

“错过汽车,等于这些年错过了手机移

动端。”这就是行业的最新共识。

从技术角度来看,正如雷军所说,科技大佬们都相信,“智能汽车是装了四个轮子的手机”。未来,纯电动汽车简化的机械结构将会转变为高度模块化开发,汽车硬件可以像积木一样按需组装,并作为软件载体的形式存在,交给代工方来研发。在汽车硬件高度同质化的情况下,车企将会转变为全力攻克软件技术的科技企业,软件和服务成为主要盈利点。这正是小米、百度、阿里巴巴等科技公司造车的最大优势。

和上一波新能源车造车潮不同的是,这一次进入了全新的3.0模式——经过五六年的投资和积累,这些TMT大佬,现在要技术有技术,要资金有资金,并且都相当理智地选择与传统车企合作,而不是要砸人饭碗。

所以,这一次的科技公司跨界造车潮,值得祝福,也值得期待;希望它们能帮助中国汽车行业冲破当前面临的“缺芯”困境,推进行业转型升级,更希望它们能赢下未来十年的这场智能电动车全球战役。