



■廖木兴/制图

新能源转型竞争越来越激烈

车企多方合作共享成为新常态

管窥多家车企合作新动向 聚焦新能源转型重要命题

记者注意到,3月份还没结束,本月内就有包括本田汽车、日产汽车、蔚来汽车、哪吒汽车、广汽传祺、岚图汽车等在内的多家车企,公布合作新动向。

其中,日系两大巨头日产与本田强强联手备受市场关注。就在3月15日,日产汽车和本田汽车双双宣布已签署谅解备忘录,双方将开始在电动汽车领域进行合作,涉及汽车软件平台、与电动汽车相关的核心部件等。

而在3月16日当天,就有广汽传祺、岚图汽车、零跑汽车、凯翼汽车共四家车企连发喜报,均表示已正式加入鸿蒙生态,成为鸿蒙原生应用首批汽车行业伙伴。其中,广汽传祺、零跑汽车均将与华为共同探索全场景智慧出行新体验,全面提升用户在出行场景中的智慧体验。岚图汽车也会与华为根据各自领域优势,围绕用户需求共同打造极致的智能出行体验。

蔚来则与宁德时代签署了框架协议。根据蔚来3月14日消息,双方将围绕长寿命电池领域联合开展技术攻关,促进技术创新,优先推进换电场景下长寿命电池方案落地。宁德时代将为蔚来规划及开发更长寿命的电池系统,应用于后续车型,进一步提高服役寿命。

同为造车新势力的哪吒汽车,则于3月1日官宣了与360集团的合作新动向。据了解,哪吒汽车和360集团签署战略合作协议,共同发布大模型产品 NETA GPT,将360 智脑、搜索和数字人等先进 AI 技术应用在座舱等领域。同时,双方还公布大模型产品 NETA GPT 将首先搭载在4月即将上市的山海平台首款SUV 哪吒L上,并将通过OTA方式推送给用户。另外,除了在智能座舱和智能研发领域,哪吒汽车也在探索大模型在设计、售后、客服和营销等领域的应用,以此达到降本增效的目的。

可以看到,车企寻求多方合作不再拘泥于上下游供应链企业,而是多领域的企业皆有可能涉猎,比如互联网科技公司、动力电池制造商,甚至是整车企业昔日的竞争对手。而车企与合作方的合作内容,主要集中在当下汽车行业向新能源转型过程中所遇到的重要命题,比如如何应对行业电动化趋势,如何打造更加智能化的出行体验,如何利用AI大模型实现企业可持续发展,如何解决动力电池更换成本高昂、使用寿命短等具体问题。

车企单打独斗或难以为继 新的生态圈模式正逐渐形成

事实上,从单打独斗到开放融合、深

度协作,车企主动寻求多方合作结盟的现象已属行业新常态,于竞争中融合、于融合中竞争的生态圈模式也正逐渐形成。

记者注意到,在此之前,丰田、比亚迪联手推出了纯电车型bZ3,小鹏汽车与大众汽车将共同开发新车,奥迪与上汽集团签署了谅解备忘录,长安福特拟与长安汽车设合营企业等合作新动向,已备受市场关注。而且,部分车企还不会拘泥于一个合作方,比如蔚来,在换电业务上,已先后与长安汽车、吉利控股、江淮汽车、奇瑞汽车、皖能集团、安徽省交控集团、南方电网等来自各领域的企业达成合作。

为何会主动寻求合作?也正如日产公司首席执行官内田诚所提到的:“本田和日产面临着共同的挑战,我们基于这一共识达成了这项协议。”

中国企业资本联盟副理事长柏文喜接受新快报记者采访时表示,当下汽车行业正处于变革阶段,车企需要面对的挑战越来越多,合作可以让车企共同应对这些挑战,进而提高应对市场变化的能力。“随着汽车市场竞争的加剧,单打独斗已经无法满足车企的发展需求,车企反而可以通过合作共享资源、技术、市场等优势,进而降低成本,提高效率,增强竞争力。”他说。

深度科技研究院院长张孝荣以及知

如今的汽车行业,传统车企、造车新势力与科技企业等各种力量交汇其中,让竞争从原来单打独斗的局面,开始转向主动寻求多方合作。今年3月,无论是传统车企还是造车新势力,均有多家车企官宣了合作新动向,且合作方涉及车企、互联网科技公司、动力电池制造商等企业。就目前来看,业内多数声音认为,未来会有更多车企选择主动寻求多方合作这一发展路径,来应对竞争愈发激烈的市场挑战。

■新快报记者 罗晓彤

名战略定位专家詹军豪也认为,更多车企主动寻求多方合作,主要与汽车行业变革有关。张孝荣表示,汽车行业正在经历深刻的变革,市场竞争中取长补短需要抱团取暖。詹军豪则提到,当前汽车行业正面临着巨大的变革,电动化和智能化作为两大主要趋势,需要车企投入大量的研发资源和资金;车企通过与其他车企或科技公司合作,可以共享资源、降低成本,并加速产品的开发和上市速度;同时,合作还能帮助车企更好地应对市场竞争和消费者需求的变化。

展望未来,柏文喜指出,未来可能会有更多的车企选择与相关企业进行合作,共同研发新技术、新产品、开拓市场和销售渠道,而这需要双方互相信任和默契合作。詹军豪认为,随着汽车行业的竞争日益激烈,单打独斗已经很难取得优势,但合作能帮助车企更好地整合资源、降低成本、提升创新能力,从而更好地应对市场挑战;同时,随着技术的发展和消费者需求的变化,车企也需要不断地进行创新和调整,这时候合作就是一个很好的途径。张孝荣也认为,未来汽车市场格局会进一步分化,强者愈强,弱者更弱,巨头通吃一切,在这种环境里处于弱势一方的车企依然会主动寻求多方合作,以此来帮助车企更好地应对市场挑战,维持生存。

车企人事变动频发 涉一汽、柳汽、日产、小鹏等

新快报讯 记者罗晓彤报道 总经理、副总裁、核心管理团队……近期,多家车企如一汽、东风柳汽、日产、小鹏等车企均发生高层人事变动。

其中,东风柳汽于3月15日宣布了主要领导调整的决定,其中林长波接任东风柳州汽车有限公司总经理,原总经理唐竞调任集团总部任职。而中国第一汽车集团也于同日召开领导班子(扩大)会议,宣布了刘亦功任中国第一汽车集团有限公司董事、总经理、党委副书记的消息。需注意的是,自2023年8月邱现东任中国第一汽车集团董事长、党委书记,同时免去中国第一汽车集团总经理职务后,总经理一职

曾有长达半年之久的空缺期,最终由刘亦功担任该职。

日产汽车则在3月14日公布了多项高层人事任命的消息。日产中国官网显示,日产汽车公司高级副总裁、中国管理委员会主席山崎庄平将继续担任现有职务,现有职责范围不变;现任日产汽车公司 ASEAN 区域总裁关口勋将升任日产汽车公司企业副总裁、东风日产乘用车公司总经理,并向山崎庄平汇报。同时,在执行委员会中,以及研发部门、职能部门、生产制造部门,也发生了人事变动。新人事任命将于2024年4月1日生效。

造车新势力小鹏汽车则是有两位创

始人退出核心管理层。据小鹏汽车官网3月13日消息,小鹏汽车联合创始人夏珩和何涛从“核心管理团队”成员变更为“终身荣誉”,当前“核心团队成员”为董事长/CEO 何小鹏、总裁王凤英、副董事长/联席总裁顾宏地。小鹏汽车表示,联合创始人夏珩和何涛将以小鹏汽车终身荣誉顾问身份继续支持公司发展。

“车企高层人事变动属于正常现象,主要是因为行业变化比较快,外界有新的商业模式,就会促使企业的机构调整、功能调整,最终导致高层人事变动。”荣事达双创大学客座教授张翔接受新快报记者采访时表示,现在汽车行业正处于向新能源转型、智能化

发展的阶段,在这个过程中很多车企都破产倒闭了,有些车企还会面临资金链断裂或产品转型等其他风险,这就会出现原来的高管知识结构不能胜任当下车企融资、出口等重要任务的问题。加之不少车企会设置很多新品牌,比如东风汽车集团就推出了岚图等新品牌,新品牌的管理模式会与以前子公司不一样,车企自然会调整管理层。这样也能让企业的管理层保持有新鲜血液,有助于企业在变化的市场环境下生存下去或可持续性发展。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道