

家车企成立合资公司或达成战略合作。今年1月4日，富士康科技集团与拜腾汽车签署战略合作框架协议，表示要合力推进原本已经停摆的拜腾新能源整车产品在南京量产。

在软件定义汽车的背景下，汽车领域近 90% 的创新来自于软件而不是机械系统。甚至随着自动驾驶等技术的推进，汽车 60% 的价值将源于软件。

小米华为再出造车传闻

今年春节刚过，就有媒体报道称，小米确定造车并视为战略级决策，或将由小米集团创始人雷军亲自带队。消息发布后，港股小米集团股价直线拉升，盘中涨幅一度超过12%，收盘涨幅6.42%。2月21日晚，小米集团公告称，注意到近日若干媒体有关该集团拟进入电动汽车制造行业的报道，该集团一直关注电动汽车生态的发展，并就相关行业态势进行持续评估及研究，该集团就电动汽车制造业务的研究还没有到正式立项阶段。

“还没有到正式立项阶段”，小米的公告值得玩味，没有明确地宣布不造车，给人们留下了想象空间。从公开资料中也可以看出小米对汽车领域的投资难掩野心。小米从2015年起陆续申请了汽车定速巡航、能源补充、车辆操控、导航、辅助行驶和行车安全等汽车方向的发明专利。由小米集团董事长雷军掌控的顺为资本在2015年和2016年分别投资了蔚来汽车和小鹏汽车。

日前，市场也再次传出华为将下场造车的消息，对此，华为对外坚称

不会造车，公司策略不变，华为不造车，聚焦ICT（信息与通信技术），做智能汽车增量部件供应商，帮助车企造好车。在2020年10月26日，华为创始人任正非在签发的《关于智能汽车部件业务管理的决议》中表明，以后谁再建言造车，干扰公司，可调离岗位，另外寻找岗位。他认为，智能终端与智能汽车部件IRB和消费者业务管理委员会要坚持华为不造车的战略，且无权改变此战略。

华为虽然再度辟谣，但在造车领域的深度介入已经是不争的事实。华为已经研发了一大堆与智能汽车相关的技术。近日，华为又公开了两项关于自动驾驶技术的专利，分别是“一种激光雷达”和“行人再

识别网络的训练方法、行人再识别方法和装置”。本月初有消息称，华为与广汽集团旗下的新能源汽车公司广汽埃安已着手联合开发下一代智能电动汽车，双方各投入百人以上的研发团队。对此，广汽方面回应，“华为是埃安的战略合作伙伴，我们从2019年就开始联合打造新技术”。华为方则表示在其中的角色是技术合作伙伴和部件供应商。

之前华为和北汽集团旗下ARCFOX极狐品牌的合作中，前者在智能驾驶、智能电动、智能网联等方面为后者提供尖端的“软件”技术，而后者负责将多年积攒下来的造车底蕴注入在新车型上，为前者输送过来的软件技术提供硬件支持。

有市场人士分析，尽管从合作模式上来看，华为依然保持着自己智能汽车增量部件供应商的身份，但是如果华为真的想要下场造车，那么这对于它来说也就是一句话的事。

未来生态与流量的需求

当前，科技巨头纷纷与车企“抱团”，并大规模投资汽车领域已成为不

下图：智己汽车将于在下月上海车展上启动预订的量产轿车。

