中国汽车报 2020年8月10日 星期一

四问传统车企大象转身打造软件中心

■本报记者 施芸芸

越来越多的传统车企投身到自建软件技术团队当中。7月21日，上汽集团软件中心正式宣布成立；上汽集团零束软件分公司，主要聚焦智能驾驶系统工程、软件架构、基础软件平台和数据工厂，包括SOA软件平台、新一代中央集中式电子架构、云服务平台、最为芯片、汽车大数据平台、边缘人工智能应用、算能图形系统、数据及网络安全等，赋能客户打造数据驱动的差异化智能驾驶体验和创新业务模式。该消息延，当时大型整汽车时代，软件质量定义汽车的价值和体验，软件能力也就因此成为车企打造差异化竞争和用户体验的核心。近段时间以来，包括广汽、长安、东风和长城等在内的传统车企都纷纷开始加速软件开发体系，就连成立时间不久的理想汽车、蔚来汽车以及小鹏汽车等造车新势力也在软件体系的建设上加入重金，并以此作为产品体验的突破点。

产业面临转型之时，到底社会产生了许多新问题：整车企业必须自建软件中心吗？“大象转身”的挑战和困难有哪些？如何与软件供应商开展合作？各类软硬基本掌握作到应该手里的代码被窃手中？

为何做 不布局就是个代工的

“当前汽车硬件价值占比90%，未来会逐渐下降到40%，剩余的60%由软件主导。”基于事物上升到对未来汽车行业的预测，“软件定义汽车”已经成为汽车产业链头部企业的战略共识。中国汽车工业协会副委员会秘书长张宏伟指出，“软制造”正在推动全球传统汽车业向新兴汽车全转变，其特点是从单纯制造新到关注声，从封闭到开放，从分工为操作，从硬件到硬件，从大而全到小总态。从零组结构到扁平化结构，从各自为战到合作共赢，从内部为主到以应用为主。“全球汽车产业正向电动化、网络化、智能化、共享化发展，由‘软制造’形成的‘软实力’回报尤为显著，“陈光强认为。

“随着车企不在软件方面有钱，缺更我们就是个代工的。”上汽集团软件中心主任、上汽技术中心副主任申君直言不讳地表示，早期目前软件化汽车价值因30%-35%，但是一款平到了2035年，就会达成整开发40%，软件车汽车产品中的价值必将越来越高，只有积极拥抱才是王道。麦肯锡的调查结果显示，汽车软件和电气电子元件（ECU）市场预计复合年增长率为7%，或将维持从如今的2300亿美元增长至2030年的4600亿美元。

在行业大势的驱动和市场的倒逼驱引之下，整车企业往往加强在软件领域的作用，其中最重要的一个手段就是自建软件中心。3月4日，广汽研究院与智能操作系统产品有限本部联合中科创达签署战略合作协议，成立“广汽研究院-中科创达智能汽车软件技术联合创新中心”；5月6日，奇瑞“瀚脑科技”首次研发中心正式启用，这是“瀚脑科技”整上海、深圳、芜湖等地研发团队之后的又一个“两”落子”；6月23日，长安汽车全球软件中心等5个重大新项引项目正式与重庆西童北区政府签约，投资总额达221.5亿元；截至上会完成立汇聚逾1千名产业链头部企业的战略伙伴，中国汽车工业协会副委员张先锋