

车还没造完，方向盘先被高德拿走了

来源：丁志明 发布时间：2025-11-12 03:32:46

各位发现没？造车这门生意，已经不再是造车。一个高德，一个华为，正在用不同方式把车企变成自己生态的“部件”。

车还没造完，方向盘被高德拿走；系统还没更新，灵魂被鸿蒙装走。

高德开车、鸿蒙上车：车企的权力，要被两次“重写”？



未来，我们将如何抵达？

驶向未来
倒计时开启



一、高德的那一脚油门：把品牌的用户关系开走了

高德进军Robotaxi，看起来是自动驾驶新故事，其实是“出行入口”的再分配。

谁控制入口，谁定义体验。以后用户出行不是“我买什么车”，而是“我用哪个App叫车”。

那一刻，品牌从用户脑中消失，车成了“无品牌交通工具”。Logo 在方向盘上，决策权在App里——这会不会才是高德的底层野心。

二、鸿蒙智选那套：不是造车，是“生态化收编”

华为那句经典台词：“我们不造车，我们帮助车企造好车。”听着谦虚，其实是把车变成鸿蒙生态的一环。

车不再是品牌主角，而是鸿蒙系统的“可移动屏幕”。语音、导航、音乐、支付、服务，全走鸿蒙生态。车企努力造的交互体验，最后都成了鸿蒙的“统一标准件”。

三、两种模式，一个结果：车企从主角变“供应商”

一个收走了“出行权”，一个收走了“系统权”，车企剩下的，是制造权——而制造，是最不好赚钱的那一部分。

四、下一个被改写的，会是什么？

现在车企的利润模型还停留在“卖车+售后”。但未来，利润会被分成三份：

平台拿“入口利润”（流量、调度、会员）系统拿“生态利润”（软件订阅、分成）车企拿“硬件利润”（造车毛利）

而最后一项，正是被技术与竞争挤压最狠的。

造车越来越像做代工——只是这次不是代工给苹果，而是代工给“生态平台”。

谁在定义汽车业的未来？

鸿蒙收走了“灵魂”，高德开走了“方向”，你是更怕“鸿蒙接管你的车”，还是“高德替你开车”？

HTML版本： [车还没造完，方向盘先被高德拿走了](#)