

“蛋糕”真香，小米也要造新能源车？



■中国城市报记者 胡安华

近段时间来，小米欲进军清洁能源电动汽车行业的传闻闹得沸沸扬扬。作为一家专注于智能硬件和电子产品研发的全球化移动互联网企业，小米在智能手机、互联网电视及智能家居生态链建设等领域多有建树，此次造车的消息一经媒体发布，更是引起社会广泛关注，并致使港股小米集团(01810.HK)盘中股价一度涨近10%。

小米：电动汽车制造业务的研究没到正式立项阶段

记者了解到，多数媒体报道该事件时均采用了《晚点LatePost》发布的消息，在该平台发布的报道中提到：“从多个信息源获悉，小米已确定造车，并视其为战略级决策，不过具体形式和路径还未确定，或许仍有变数。一位知情人士称，小米造车或将由小米集团创始人雷军亲自带队。”

随后，小米方面表示，后续会有相应公告，更多信息暂不予回应。但这更激发了广大自媒体、分析师和消费者的关注，各种分析、探讨和挖掘的信息层出不穷。以至于2月21日，小米集团在港交所发布公告

称：“集团一直关注电动汽车生态的发展，并就相关行业动态进行持续评估及研究。集团就电动汽车制造业务的研究还没有到正式立项阶段。”

那么，小米到底要不要造车？或者说，小米是否仅仅是从资本角度进行投资，或者在新的汽车功能上融入小米科技的新基因？

“这个不是汽车圈的事，这算是互联网公司扩张的事了。”汽车投资行业资深评论员吕清笑称，从小米集团的整体战略定位出发，小米无疑会自己造车，或者跟车企合作造自己的车。汽车作为一个终端入口的载体，对小米的战略至关重要，当下又是互联网电动汽车的风口之上，小米集团一定不会错过。

“此外，小米集团有很大可能依赖其投资的汽车产业链上的多家公司，及自有的几百项汽车领域的发明专利，为年轻消费者打造一款高性价比的入门车，延续小米集团的产品策略。”吕清说。

小米投身清洁能源汽车领域或许只是时间问题

实际上，梳理小米的历史信息可见，2014年，小米投资了地图厂商凯立德；2015年雷军创立的顺为资本投资了新造

车公司蔚来汽车；2016年和2019年，顺为又两次投资小鹏汽车；2020年4月，小米以战略投资者身份参与车载服务系统厂商博泰的B轮融资。

另在研发方面，小米已悄然申请了多项与汽车有关的专利，并积极踏入智能汽车领域。2020年初，小米曾公开了一项名为“一种变速车档位自动推荐的方法和装置”相关专利。2月19日，北京小米松果电子有限公司公开一项名为“共享交通工具的调度方法、装置及存储介质”发明专利。公开资料显示，目前小米集团与汽车有关的专利数已达到834件，涉及车辆定速巡航、车辆操控、车辆导航、停车信息预测等内容。

这也是为什么多数业内人士认为，小米造车并非空穴来风，而是确有其事。

实际上早在2013年，雷军就曾两次去美国拜访特斯拉CEO埃隆·马斯克(Elon Musk)。面对当时市值一年涨7倍、超过200亿美元的特斯拉和它所在的智能电动汽车行业，雷军在自己的公众号上撰文称，他有极大好奇心。

7年后，在智能手机行业经历过高峰低谷的小米成功跻身世界前三，但与此同时，全球手机销量增长已陷入停滞。当前市场上风头最劲的行业是智

能电动汽车。公开资料显示，2020年中上市的小鹏和理想，市值与IPO时相比最高涨幅达300%。而顺为资本投资过的蔚来，在2019年跌入谷底，2020年内最高股价涨幅达14倍，市值一度超过小米。

值得关注的是，据IHS Markit的报告预测，到2025年，全球汽车市场智能汽车的渗透率将提升到60%；届时，中国市场的智能汽车渗透率将达到75%，高出前者15个百分点。国务院办公厅印发的《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》文件要求，新能源汽车新车销售量将在2025年达到汽车新车销售总量的20%。

种种迹象表明，雷军对包含有互联网基因的清洁能源汽车有着较强的关注度，而小米投身清洁能源汽车行业或许只是时间早晚问题。

后续收益显著成为吸引互联网企业入局重要原因

值得关注的是，近年来，国内外的互联网汽车企业或投资、或直接进入汽车制造领域并非新鲜事件。此前，苹果、百度、华为等互联网企业都整合资金、技术等资源，跨界参与造车。而一些有互联网基因的车

企，如乐视、小鹏、蔚来也陆续成立，给传统汽车产业注入了新鲜血液。

对汽车并不内行的IT企业或互联网企业，为何会如此热衷于造车？

产经观察家、钉科技创始人丁少将分析认为，互联网企业纷纷入局造车，先看重要性，一方面，汽车“新四化”是大风口，对于后续收益有利；另一方面，对于不少终究要谋求上市或者已经上市的企业而言，用风口新故事拉动估值或股价也有意义。

再看必要性，一方面，生存数字化深入的背景下，企业都在拓展边界，争取后续竞争主动，只要有涉足的可能，出行领域不会被放弃；另一方面，相关的大数据与AI领域同样是风口，通过在出行领域让更多车载终端被使用，也有望提升数据规模和AI能力。

接着看可行性，汽车制造本身就不断标准化，从终端到系统、服务更是逐步涌现“通用”解决方案供应商，这让造车相对从前的难度有所下降，这就像几年前众多品牌纷纷投入手机和电视类似。

可见，在国家政策、市场趋势和资本力量刺激下，互联网企业投身汽车行业的核心目的依然在于追逐流量和利益。

5G 投资高峰期来临 巨头竞逐万亿元赛道

■新华社记者 李静 郭倩 何曦悦

5G建设正在进入快车道。记者日前从2021年世界移动大会(MWC)上海开幕式上获悉，我国累计建成5G基站超过71.8万个，5G网络建设累计投资已超过2600亿元。业内预测，中国5G基站建设未来5年总投资将达万亿规模，产业链上下游相关布局也将进一步加速。

未来5年基站建设总投资或达万亿元

记者了解到，当前我国积极推动新一代移动通信技术和产业发展，网络能力不断提升，累计建成5G基站超过71.8万个，基础电信企业充分发挥网络建设主力军的作用，加快5G网络建设部署，累计投资已超过2600亿元；独立组网模式的5G网络已覆盖全国所有地市，5G终端连接数超过2亿；5G行业模组实现了小规模出货，已在工业网关、智慧家庭等领域投入使用。

业界预测，接下来我国5G

建设投资将进一步加码。企查查大数据研究院发布的《我国5G产业发展研究报告》显示，目前国内运营商、设备商、终端商都在蓄力5G建设，由于频段的因素，5G建网需要铺设更多基站，成本较4G将大幅增加。根据2020年运营商已披露的采购和招标数据来看，单个5G基站建设成本约16万元，待商用规模化后，单位成本逐步降低。参照我国4G基站数2014年至2019年间44%的复合增长率，保守估算，中国5G基站建设未来5年总投资将达万亿规模。

全球移动通信系统协会GSMA发布的《2021中国移动经济发展报告》也预计，2020年至2025年，中国国内移动运营商将投资近2100亿美元来建设网络，其中90%投向5G。GSMA表示，中国5G应用的扩张，得益于积极的网络铺设和不断增长的终端生态系统。

我国5G终端的渗透率也在不断加速。记者从会上了解

到，当前已上市5G手机达到了218款，2000元以上的中高端市场5G手机销量占比已经超过90%；中国信通院的数据显示，2020年5G智能手机销量为1.63亿部，占智能手机总销量近53%。2021年1月份国内市场5G手机出货量2728万部，再创月度新高。Gartner预测，2021年全球智能手机总销量将超过15亿台，同比增长11.4%，其中5G智能手机预计将占智能手机销售总量的35%，约为5.39亿台。

5G的快速发展，在垂直行业应用和信息通信技术融合发展过程中将产生巨大价值。中国信通院预测，到2025年，5G网络建设将累计带动产业链上下游以及各行业的应用投资超过3.5万亿元。尤其是运营商方面，5G业务快速增长将带来业绩的显著增长。GSMA预计，到2025年，中国国内运营商的总收入将实现2.0%的复合增长率，一举扭转2014年至2019年间的负增长趋势。

5GtoB、5G消息、毫米波成企业发力点

工信部在会上倡议，下一步培育一批5G应用集成方案的提供商，加快能源、医疗、交通、制造、文旅等重点领域5G应用落地，推进5G增强型基站、轻量化模组、新型终端等产品的研发和产业化。

天风证券表示，2021年通信产业链相关招投标有望渐次落地，5G建设进度和产业链发展有望进一步明确。展望未来，随着通信5G行业应用持续落地，将充分释放5G网络的流量/连接红利和商用价值。

种种迹象显示，产业链上下游企业也在努力抓住机遇加速布局。企业融资方面，企查查数据显示，2015年至2020年，中国5G产业累计发生356件融资事件，融资金额累计1278.74亿元。5年间融资事件数总体呈增长态势。

企业布局方面来看，当前5GtoB、5G消息、毫米波正成

重要发力点。华为常务董事、运营商BG总裁丁耘此前表示，2021年是5GtoB规模商用元年。据披露，华为已在超过20个行业部署了5G示范应用，签署了超过1000个5G行业应用合同。

去年三家运营商联合发布白皮书以来至今，围绕5G消息的产业链布局各方都在推进。“5G消息已经迎来发展风口期，前景广阔。”中兴通讯高级副总裁王翔表示。据悉，在国内三大运营商及产业链企业的共同努力下，5G消息产业生态已经初步成型。

此外，5G毫米波创新应用也备受关注。高通公司中国区董事长孟樸表示，5G毫米波已经在全球实现商用，整个产业也正在共同推动5G毫米波生态建设。最新数据显示，美国、日本、欧洲和东南亚等国家和地区已经部署了5G毫米波网络和服务，全球130家运营商正在投资于5G毫米波技术。申万宏源认为，5G毫米波对5G发展意义重大，目前5G低频段第一阶段部署已经基本完成，5G毫米波已经成为下一步部署的关键技术，目前产业链的完善程度或高于市场普遍预期。