

2021年4月12日 星期一

本版责编 何玲 本版美编 龙双雪

# 科技企业竞相跨界造车,能否将虚火变真金

中国城市报记者 刘唤宇

随着百度、小米官宣造车,滴滴“摩拳擦掌”欲入局,科技公司逐渐从幕后走向台前,在汽车领域的发声愈发密集。

面对扑面而来的智能化、科技化时代浪潮,新能源汽车迎来越来越多的跨界新玩家。

然而,上一轮新能源汽车跨界的虚火还未完全熄灭,面对截然不同的产业生态、商业模式和产品形态,是什么让企业甘愿承担跨界带来的巨大风险?跨界造车何时又能淬炼出真金?对此,中国城市报记者进行了采访分析。

## 跨界“翻车”不胜枚举

不容忽视的是,跨界造车热潮背后的“翻车”状况频现,曾经的跨界者能幸存到现在的寥寥无几,甚至还引发“PPT造车”等负面评价。

2014年底,乐视控股集团创始人贾跃亭宣布乐视“SEE计划”,打造超级汽车以及垂直整合的互联网智能交通生态系统和生活方式,想要抓住跨界造新能源汽车的好时机。然而不到三年,2017年5月,乐视因资金链紧张引发大幅裁员,七大生态业务全线收缩,爆发危机。随后,贾跃亭以帮助法拉第尽快完成融资为由出走他国,丢下了乐视网的残局。

珠海格力电器股份有限公司董事长董明珠的跨界之旅也颇为不易。2016年,董明珠宣布以个人名义投资,联合多位知名企业家,共同出资30亿元入股珠海银隆,将其更名为银隆新能源股份有限公司。今年3月10日,银隆新能源股份有限公司新增一条被执行人信息。据中国执行信息公开网显示,1月15日,银隆新能源股份有限公司被珠海市金湾区法院列为被执行人,执行标的超273万

元。截至目前,银隆新能源累计被执行总金额超5000万元。

此外,戴森电动汽车项目历经三年的研发、耗资200亿元后,于2019年10月被紧急叫停。戴森曾表示,戴森汽车项目终止主要由于造车成本过高。

上述种种事例表明,高科技的背后是高昂的成本代价,短时间内获利绝非易事,甚至还有可能收支失衡。

上海交通大学汽车工程研究院副院长殷承良在接受中国城市报记者采访时表示,第一轮新能源汽车的壮大只是能源变革,并没有改变传统汽车的产业格局。传统整车企业只要愿意投入,依靠强大的生产制造、设计研发以及市场营销等能力,可以迅速实现反超。因此,在第一阶段,大部分的造车新势力都没能存活下来。

“企业原生行业的发展滞涨甚至下滑,急需寻找新的增长点。新能源汽车前景明朗,不仅有政策加码,还有资本市场追捧,因而造就了跨界造车的盛况。”中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘在接受中国城市报记者采访时表示,跨界造车要有创新特点以及与众不同的制造意识,要有引领性的汽车科技,不仅仅是信心和资本。

## 智能化带来产业革命

小米宣布造车引发了全网热议。3月30日,小米集团在港交所发布公告,宣布小米智能汽车业务正式立项,拟成立一家全资子公司,负责智能电动汽车业务。小米集团董事长兼CEO雷军在小米春季新品发布会上首次公开谈及小米造车计划的细节,并表示造车赛道他已关注近八年,从认真调研到做决策仅用了75天。

公开资料显示,小米在2014年投资了地图厂商凯立德;2015年雷军创立的顺为资

本投资了蔚来;2016年和2019年,顺为资本两次投资小鹏;2020年4月,小米又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。

百度官方此前也宣布将组建一家智能汽车公司,以整车制造商的身份进军汽车行业,吉利控股集团将成为新公司的战略合作伙伴。公开信息显示,3月2日,百度造车公司已完成注册,名称为集度汽车有限公司,其经营范围包括:新能源汽车整车及相关零部件的技术服务、技术开发;道路机动车辆生产;汽车零部件及配件制造;销售汽车、汽车零部件等。

随后,吉利汽车集团宣布已与腾讯在杭州签署战略合作协议。根据协议,双方将围绕智能座舱、自动驾驶、数字化营销、数字化底座、数字化新业务及低碳发展等领域展开全方位战略合作。

“当前,新能源汽车平台在智能化的加持下,带来了产业

性变革。智能化让汽车有了便利升级的空间,功能不再是出厂即锁死。在人工智能的加持下,自动驾驶、智能座舱、语音识别等新元素都能持续叠加升级。”殷承良表示,新一轮新能源汽车跨界赛道已经拉开帷幕,新进入的跨界造车企业将会给传统汽车带来压力。

## 专家:警惕产能过剩

逃离“红海”奔向“蓝海”,是许多企业生存的指南。

4月5日,韩国手机企业LG电子株式会社宣布退出智能手机业务。据相关媒体报道,LG将会把资源集中在电动汽车部件等增长领域。

在市场并未急剧扩大的背景下,跨界造车企业前仆后继,新能源汽车的产能势必大增,很可能引发产能过剩问题。根据全国乘用车联合会发布的《2020年我国乘用车产能问题分析》报告显示,截至2020年

12月31日,国内乘用车企业共122家,总产能为4153.2万辆,我国乘用车总体产能利用率从2017年的66.55%降低到2020年的48.45%,已经处于产能严重过剩区间。此外,我国还有在建产能988万辆,其中多数为新能源汽车项目。

3月,江苏省发展和改革委员会发布了《关于切实加强汽车产业投资项目监督管理和风险防范的通知》,率先敲响汽车产能过剩的“警钟”。

“使用环境不健全、不完善、不规范,严重制约着新能源汽车的推广和使用。当前新能源汽车产业的关键是解决痛点,而不是扩大产能。”章弘说。

此外,章弘表示,由于汽车制造业是一个极其复杂的系统工程,并非一日之功,关系到汽车制造中涉及的安全质量问题,牵连驾驶者与乘客的生命安全,跨界更需要有相应的明确标准门槛,否则将会使汽车市场混乱不堪。



## 今年一季度我国新注册登记机动车966万辆,创同期历史新高

据中国公安部统计,截至2021年3月,全国机动车保有量达3.78亿辆,其中汽车2.87亿辆;机动车驾驶人4.63亿人,其中汽车驾驶人4.25亿人。今年一季度全国新注册登记机动车966万辆,新领证驾驶人839万人。图为4月5日,消费者在山西省太原市商场试乘汽车。

中新社记者 张云摄

# 深圳为智能网联汽车上路立法征求意见 自动驾驶合法化提上日程

中国城市报记者 刘唤宇

日前,广东省深圳市人大常委会监察司法工委组织起草了《深圳经济特区智能网联汽车管理条例(征求意见稿)》(以下简称《条例》),广泛征求社会各方面的意见和建议。《条例》明确规定智能网联汽车经登记取得登记证书、号牌和行驶证后,可上特区道路行驶,包括有条件、高

度、完全自动驾驶的规范,还包括了交通事故责任判定和法律内容。这意味着,自动驾驶汽车有望在深圳合法上路。

近年来,智能网联汽车成为全球创新的热点和未来发展的制高点,是我国汽车产业转型升级的重要突破口。据不完全统计,目前,全球约有17个国家制定或修改了专门规范智能网联汽车的法律法规,为智

能网联汽车创新发展扫清法律障碍。

深圳市人大常委会主任骆文智表示,作为我国第一部智能网联汽车的专门立法,《条例》对规范智能网联汽车应用,保障道路交通安全,保护人身财产安全,保护公民、法人及其他组织的财产安全和其他合法权益,促进智能网联汽车产业高质量、可持续发展具有重要意义。

深圳市此次发布的《条例》征求意见稿共十章60条,包括总则、道路测试和示范应用、准入和登记、使用管理、网络安全和数据保护、车路协同基础设施、道路运输、交通事故及违章处理、法律责任和附则,从道路测试到准入登记、使用管理、道路运输、交通事故及违章处理、法律责任等实现了全链条覆盖。

《条例》显示,深圳市对于智能网联汽车自动驾驶的技术等级划分为有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶三个级别,深圳市工业和信息化部门可以对准入的智能网联

汽车产品设置明确的准入有效期、自动驾驶等级、应用场景等限制性措施。

值得关注的是,《条例》在交通事故处理及违章方面分为配备与不配备驾驶人两种情况,且两种情况还有不同的细分。

“《条例》对智能网联汽车上路带来了巨大的便利条件,使智能网联汽车进入了发展和规划的新阶段。”全国乘用车联合会秘书长崔东树在接受记者采访时表示,《条例》实施后,智能网联汽车企业可以在深圳进行本地化测试,预计未来会有更多企业入驻深圳,推动深圳新能源汽车产业的发展。