

继阿里、百度等互联网巨头下场造车后,小米近日也宣布将拿出上千亿元资金,进军智能电动汽车行业

# 互联网企业跨界造车

## 热度激增



■本报记者 卢奇秀

日前,小米宣布正式进军智能电动汽车行业。为此,小米将在未来10年投资100亿美元,由集团首席执行官雷军负责智能电动汽车业务。自带流量光环的互联网企业高调入场,引发了广泛热议——小米为何要造车?此时入局是否晚了?

事实上,近一年来,以阿里、百度等为代表的互联网企业加速涌入新能源汽车赛道,凭借在大数据、云计算、5G等技术上的优势,以智能化为抓手,掀起了新一轮造车热潮。

### 入局晚但仍有机会

“这将是人生中最后一次重大创业项目,我愿意压上自己所有声誉,为小米汽车而战。”对于造车,雷军拿出了势在必行的勇气。为此,小米为造车准备了1080亿元现金储备。雷军透露,小米汽车最快3年后亮相,第一款车大概率是轿车或SUV,定位中高端,价格区间为10万-30万元。

根据小米官方说法,从董事会立项到正式宣布造车仅用了75天。在这75天里,小米开展了85场业内拜访沟通,与200多位汽车行业资深人士深入交流,开了4次管理层内部讨论会和2次董事会,才有了进军智能电动汽车行业的决定。

事实上,小米在智能电动汽车领域植根已久。早在2014年,雷军便通过顺为资本投资蔚来汽车,也先后两次投资小鹏汽车。据记者不完全统计,小米及顺为资本在汽车领域投资了近30家企业,包括货拉拉等运输公司,研发自动驾驶技术的智行者、Momenta,激光雷达公司北醒光子及汽车配件公司开思等。

互联网企业跨界造车,实际上是逐渐从幕后走到台前,但这并非易事。相比手机、智能家电,造车更为复杂,其核心技术、量产能力、商业路径等方面都面临挑战,且当前新能源汽车赛道竞争已颇为激烈。

在乘联会秘书长崔东树看来,小米造车瞄准的是长期前景,目前新能源汽车年销量只有百万辆,而未来将有两千万辆以上的市场规模,拥有几十倍的增长空间,“小米造车还有机会。”

“小米当下最重要的是尽快拿出产品。”业内人士认为,选择代工模式或可行,这样既能集中精力做好产品研发和销售,又可避开制造经验不足的短板。有消息称,小米正与比亚迪、长城汽车洽谈合作事宜。



### 抢占下一个风口

据了解,在新能源汽车领域,已出现过多次造车潮:2009年,随着新能源汽车“十城千辆”计划开展,以北汽、上汽为代表的传统主机厂开始向新能源汽车转型;2015年前后,以“蔚小理”为首的造车新势力走过量产和销售示范;这一次,阿里、百度、小米等涌入者持续推高造车热潮。

今年1月13日,阿里、上汽和浦东新区联合合资汽车公司智己汽车,正式亮相2款车型;3月2日,百度和吉利组建的合资公司集度汽车成立,百度造车正式落地;近日,滴滴继去年与比亚迪合作推出网约车滴滴D1后,也传言将进军造车行列,目前该公司正在搭建整车研发制造团队。

“这些企业都想在世界汽车新技术发展中分得一杯羹。”新能源汽车独立研究员曹广平表示,互联网企业拥有在风口

起飞的经验,对风力的感知本能催热了造车热潮。

过去一年,新能源汽车在资本市场的表现颇为亮眼:特斯拉市值上涨7倍,一度超过全球九大主机厂市值之和;蔚来汽车市值飙升17倍;小鹏、理想等电动汽车厂商股价都顺势上涨。造车前景给资本市场以巨大的想象空间。

在曹广平看来,跨界造车的优势在于这些企业原有主业的支撑,在用户体验、创新能力、销售服务上也具备长处,没有传统车企“电车左手打油车右手”的羁绊,可以更激进、快速地推出产品。同样,其劣势在于没有汽车生产经验,暂不具备对车规级产品及零部件的整合能力,造车近乎于一场“改变物种、快速迭代、赌上生死”的旅程,“最终还是要看技术、产品及市场上的博弈与长期竞争。”

### 催生更强“鲶鱼效应”

随着汽车智能化推进,软件、数据、算法等逐渐成为新能源汽车领域的核心竞争力,而这也正是互联网企业的优势所在。

近日,苹果CEO库克在接受媒体采访时也披露了该公司的造车理念,同绝大多数跨界造车力量一样,苹果将造车的主攻方向聚焦于软件定义汽车上。

电动化只是汽车革命的序幕,而深度改变人们出行体验的是网联化和智能化。根据数据公司IHS Markit的报告预测,到2025年,全球汽车市场中智能汽车的渗透率将提升到60%。届时,我国市场的智能汽车渗透率

将达75%,高出前者15个百分点。汽车智能化将催生规模超过万亿美元的潜在市场,而这也吸引着跨界力量涌入,成为其开辟新增长空间的重要战场。

互联网企业入局无疑将推动智能汽车加速发展。崔东树表示,造车门槛大幅降低,很多产品已标准化且外部配套日益完善,互联网企业能克服汽车制造经验的壁垒,发挥其在智能网联上的优势。在他看来,互联网巨头纷纷造车将进一步丰富新势力板块,并与传统自主品牌、合资品牌等合力,产生更强的“鲶鱼效应”,推动智能汽车更快发展。

# 燃油车占位严重拉低充电桩利用率

■张厚明

充电桩作为新能源汽车产业发展的重要配套设施,其重要性不言而喻。2020年初,新能源充电桩纳入新基建发展,成为国家基础设施建设的重点。今年的政府工作报告中也明确提出了增加充电桩等设施建设,以稳定和扩大消费。但从目前来看,我国充电桩行业面临着一方面数量上供给严重不足,而另一方面利用率低下的尴尬局面。

据有关机构统计,截至2020年底,我国新能源汽车保有量约492万辆,充电桩约150万个,相当于每3.3辆新能源汽车配备1个充电桩,远低于1:1的建设目标。另据预测,我国在2030年纯电动汽车保有量将达6480万辆,根据车桩比1:1的建设目标,未来十年我国充电桩缺口将达6000多万个。

充电桩数量不足的同时,是已建成的充电桩利用率低下。据统计,2019年全国各地只有陕西省公共充电桩的利用率达到15%,其余地区公共充电桩的利用率均低于10%。其中,公共充电桩保有量居于全国前列的广东省和江苏省,其公共充电桩利用率仅为8%和5%,北京市、上海市和山东省的公共充电桩利用率甚至分别低至3%、2%和3%。据中国电动汽车充电基础设施促进联盟统计,占全国充电桩总数65%的京

津冀、珠三角、长三角等区域的公共充电桩利用率均不足10%。

我国充电桩数量严重不足的情况下,为何还会出现利用率低下的反常现象呢?原因主要在于以下几个方面:

**充电桩标准不统一。**当前的充电桩国家标准仍有待完善,充电桩不同厂家和品牌之间仍不能实现互联互通,充电设施的兼容性问题突出,导致许多充电桩使用率低。同时,由于国内充电运营模式尚不清晰,很多充电运营商没有动力按照新国标改造老国标充电桩,从而导致很多新型电动汽车无法使用老国标充电桩。

**地方出台的激励政策有待优化。**一些地方规定企业获得补贴的数额与其建桩总量密切相关,因建设慢充电桩成本低且位置越偏僻建桩成本越低,这就导致在偏远地区出现大量的“僵尸”慢充电桩常年无人问津。

**燃油车占位现象严重。**目前城市停车位紧张是普遍存在的问题,部分停车场管理方出于利益考虑及车主的不文明行为,导致很多新能源汽车充电车位被燃油车占用。据电动生活发布的《中国充电基础设施建设白皮书:一二线城市调研城市篇》中透露,被调研城市平均有39.38%的充电桩被燃油车占位。其中,在深圳对外开放的可正常使用的3697个公共充电桩中,有41.33%的充电桩被燃油车占位。

明确了导致充电桩利用率低下的



因素,就需要各个部门积极行动,多措并举,加快提升我国充电桩利用率。

**加强顶层设计,优化和完善充电基础设施规划与布局。**充电桩布局应充分结合城乡发展规划等社会综合规划,特别是充分考虑这些规划中涉及的基础设施建设和周边商业区设置等内容,在增加新能源车主充电便利性的同时,可有效提升充电桩利用率。

**积极引入新技术,提升充电基础设施的使用效率。**顺应新基建发展趋势,利用移动互联网等技术创新运营服务模式,特别是利用大数据、互联网、物联网等核心技术实现充电桩和新能源汽车间的双向互动,从而形成预约、查询、支付及远程操控的“互联网+充电”的运营模式,以提升充电桩利用率。

依法打击燃油车非法占用充电专

用车位现象。针对燃油车占用充电专用车位的顽疾,各地应尽快出台相应法律法规予以规范管理,督促交通执法、物业管理等部门依法加大打击处罚力度,提高违法违规者的成本。

**统一充电桩建设标准。**将充电桩纳入“中国强制性产品认证”(3C认证)强制认证目录,实现不同厂家和品牌充电桩之间的互联互通与兼容,加快推进以新国标对存量老国标充电桩的改造,以提升旧充电桩利用率。

(作者系工业和信息化部赛迪研究院研究员)



北京:

### 燃油车不得占用充电专用车位

本报讯 4月1日,北京市地方标准《电动汽车充电站运营管理规范》(以下简称《规范》)正式实施。

《规范》明确,本文件适用于电动汽车社会公用充电站的运营管理。公共服务领域(公交、环卫、物流等)专用的充电站、单位内部充电站、居住区内公用充电站,以及全部由交流充电设备组成的或充电设备数量三台以下的公共运营充电设施可参照执行。

《规范》提出,保障城市运行、使用频次高的专用充电站,如公交、环卫、物流等,应根据实际需求配备专业人员提供充电服务;工作人员应在充电过程中对设备进行监控,监控充电电压、电流和车辆充电状态、故障报警等充电信息,并向用户进行必要的安全提示;工作人员应对充电站内停车环境进行管理,避免燃油车占用充电车位影响正常充电活动。

在自助式充电场景下,宜采用智能化、充电停车一体化等新技术解决非充电车辆、电动汽车充电完成后等占用充电车位的问题。

《规范》提出,应建立充电设备定期巡检制度,组建日常巡检维护团队,规定巡检周期;人工充电服务的充电站,巡检频率不低于每日一次;自助充电服务的充电站,应根据位置、利用率等对巡检频率进行分类管理,巡检次数不低于三个月一次。发现燃油车占用充电专用泊位,应告知车主立即驶离,必要时应告知停车场产权(经营)单位按照相关要求进行处理。(宗和)

云南:

### 将投放上千台新能源物流车

本报讯 近日,南方电网云南电动汽车公司与地上铁租车(深圳)公司、云南航天神州汽车两家企业在昆明签署电动物流车合作协议,计划在云南投放不少于1000台新能源物流车落地运营,助推云南交通物流“绿色货运”。

据了解,南方电网云南电动汽车公司由南方电网公司和南方电网电动汽车服务有限公司共同出资成立,作为云南电网区域内的电动汽车全产业链综合服务企业,负责全省16个州市充电桩的投资建设和运营运维;云南航天神州汽车公司是国内最早从事新能源军用与商用车研究、生产及销售的汽车主机厂之一;地上铁租车(深圳)公司是全国最大的新能源物流车数字化运营商。

此次三家企业跨领域、跨区域的商业合作,从电动汽车供应链生产、充电基建配套到车辆集约运营服务实现无缝合作,即由航天神州供应电动汽车,南方电网电动汽车公司提供“车、桩、网”一体化配套服务,地上铁负责城配车辆运营,进而推动电动汽车上下游产业链融合发展,促进城市货运配送体系实现清洁化、低碳化、高效化发展,形成绿色城配生态圈。

根据协议,未来一年将投入超1000台航天神州5号新能源物流车落地运营,其中年内分批次在昆明同城投运500辆城市配送电动汽车。(欧阳婷婷 张妍)

深圳:

### 2025年新能源汽车保有量达百万辆

本报讯 日前,广东省深圳市发改委印发的《新能源汽车推广应用工作方案(2021-2025年)》(以下简称《工作方案》)透露,“十四五”期间,深圳市新增注册汽车(不含置换更新)中的新能源汽车比重达到60%左右,至2025年,全市新能源汽车保有量达到100万辆左右。

具体来看,在公共领域方面,至2025年,新能源网约车达到5.5万辆,新能源物流车达到11.3万辆,新能源环卫、泥头车达到0.8万辆,新能源公务(含警车)、国企用车达到0.5万辆。私人领域方面,至2025年,全市新能源私家车保有量达到78万辆左右。

为保证新能源汽车的推广,深圳市还将加大对充电基础设施的建设,到2025年,计划累计建成公共和专用网络快速充电桩4.3万个左右,基础网络慢速充电桩79万个左右。

同时,深圳将加大土地、电力供应保障力度,推广应用柔性充电等新型智能化充电技术,加快规划建设一批新型新能源汽车充电基础设施,推动原有设施提质增效。在社会公用领域,实现市域平均充电服务半径小于0.9公里,城际高速公路充电基础设施互联互通。

在私人自用和公务用车领域,以按需并适度超前的原则推进住宅小区和公共单位停车场配建慢速充电设施,保障新能源汽车和公务车日常的基础充电需求,基本实现新能源汽车“桩随车布”“一车一桩”等目标。(宗和)