

# 裹挟资金与软件技术优势

在一次次的传闻、搅动股市、否认、再传闻的“套路”后，雷军终于在上周发布了“人生最后一次重大创业项目”：小米正式进军智能电动汽车领域！这个项目由雷军亲自带队负责，未来10年将投入100亿美元，初期投入100亿元人民币。

当TMT业界各方还在努力消化这则重磅消息之时，没想到这才是新一波科技势力造车潮的开启。

次日，有媒体引述多位知情人士消息指，曾宣称“永不造车”的滴滴已于近日启动造车项目，确定了相关业务的负责人，并已拉拢了传统汽车行业“大牛”加盟助阵。对此消息，滴滴官方的态度相当暧昧，既不承认，也不否认，仅称“不予回应”。

4月9日，又有知情人士透露，小米生态链公司石头科技已经下场造车，石头科技创始人兼CEO昌敬亲自操盘，成立独立的汽车公司，初步产品定位是类似奔驰G系列的硬派越野车型。

加上此前已或明或暗深度参与“造车”项目的百度、华为、中兴、腾讯、阿里、富士康等，一场TMT行业巨头围绕万亿智能电动车市场的“诸神之战”炸裂上演！

■采写：新快报记者 郑志辉 ■制图：廖木兴

## 电动汽车： 做，还是不做，可能已经不是问题

无论科技企业还是传统车企，也不管是汽车制造商还是无工厂设计者，为了企业生存和增长，都会不断寻觅更大的市场，更广阔的发展空间，也就是俗话说的新“蓝海”。就此而论，在过去几年里，可能没有比智能电动车更蓝的一片大海了。

根据工信部工业经济研究所所长王喜文预测，中国将在《中国制造2025》制造强国策略的第2个十年，即2035年停售燃油车。同时，智能汽车的发展趋势也逐渐明朗，据IDC预测，2035年全球智能驾驶汽车产业规模将突破1.2万亿美元，中国智能驾驶汽车产业规模将超过2000亿美元。

而据中信证券数据，2020年国内全年新能源汽车销量大约为115万辆，渗透率约为4.4%，尚处于电动车渗透率曲线的推广期。中信证券根据智能手机产业的发展曲线预测，新能源汽车行业高速增长保持10年没有太大问题。

“下一个最有可能跟手机相提并论的人

口，大概率是汽车”。在此如此面前，百度、小米、滴滴、富士同程度陷入发展瓶颈期的科技企业，以各自方式切入“造车”领域，已经不再是“要”或者“不要”的问题，变得只是时间的问题，那些曾经的“永不造车”誓言，更是不值一哂。

更注重未来增长前景的资本市场对此的反应最为激烈。特斯拉公司今年一季度全球交付近18.5万辆汽车，还不到丰田汽车一季度销量的零头，但其市值已超过3个丰田，甚至超过了全球9大车企的总和。小鹏、蔚来、理想等中国新型汽车公司，同样展现了可观的估值前景。

另一项值得关注的数据是，从整个中国新能源乘用车行业竞争格局来看，行业集中度方面，Top5份额占比的CR5仅为52.6%，Top3份额占比的CR3仅为40.5%。数据表明，整个行业尚未出现多头垄断的格局，排名靠前的企业之间差距还不大，行业暂时还未出现绝对的龙头。

## 汽车“新四化”，科企注定扮演关键角色

在想通了“要不要”的问题后，企业下一个要分析的关键问题，是自己能在智能电动车产业中扮演何种角色？

关注汽车行业的人，应该都知道，近年来一股“新四化”浪潮正在席卷整个行业。今年全国两会发布的政府工作报告在为汽车行业划重点时，也释放出一系列助力产业高质量发展的信号，为推动汽车新四化（电动化、网联化、智能化、共享化）助力。

在这股“新四化”浪潮背后，是汽车纯电动化的飞速发展，汽车不再需要发动机、变速箱等复杂的机械结构，这也意味着造车的门槛大大降低。同时，汽车正像手机一样，软件开始与硬件分离。

汽车行业资深分析师钟师日前表示，在汽车行业发展的“新四化”趋势中，智能化和网联化都与科技公司有着千丝万缕的关系。科技公司进入汽车业，主要在于分享产业链价值中占比重越来越大的软件部分。

有观点甚至认为，在“软件定义汽车”时

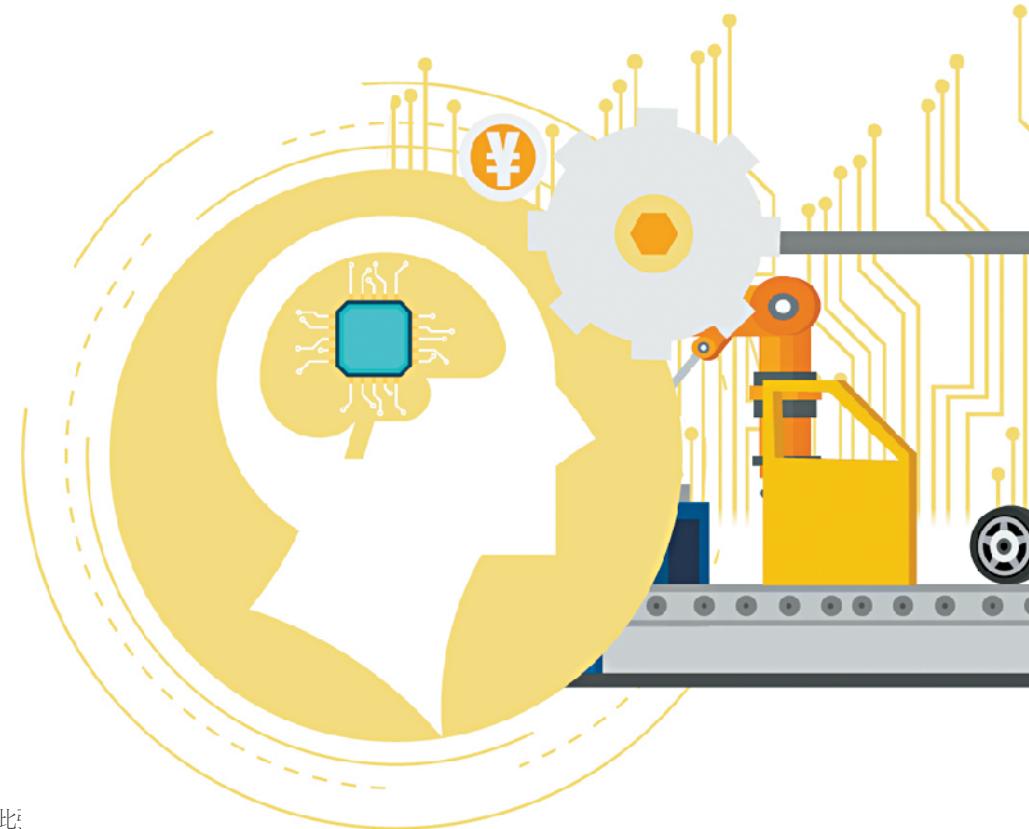
代，软件和服务将成为主要盈利点，这或成为科技公司在智能汽车领域立足的根本。

回顾中国新能源车产业至今不到10年的发展史，也可以据其立足之根本大致分为三个阶段。

2015年，受补贴新能源汽车政策以及“互联网+”创新策略的影响，高调的乐视独家开启了“PPT造车”的第一波浪潮。虽然结局不好，但时至今日，仍有声音为贾跃亭和他的造车理念“惋惜”，认为他们的方向并没有错，只是走得太前，步子迈得太大，资金链跟不上才败走麦城。

受乐视和特斯拉的启发，之后的五年时间里，小鹏、蔚来、理想等国产智能电动车完成了从0到1的过程，这一阶段主要是基础三电技术比拼，即电池、电机、电控。

而从2021年起，百度、小米、滴滴等相继“造车”，则是一个新的3.0时代，相互比拼的是，电子电气架构、智能驾驶、智能座舱这些专业领域的核心能力。



## 科技企业跨界造车

### BAT：

有备而战，各据山头，百度阿里抢先进入整车制造

需要指出的是，科企造车的3.0时代，率先开启的依然还是互联网大佬BAT。

2020年11月26日，由上汽集团、浦东新区和阿里巴巴集团三方联合打造高端智能纯电动汽车项目“智己汽车”。随后，智己汽车公布了首款产品的多项黑科技，包括1000km续航、激光雷达等等，正式迈出造车第一步。

紧接着在2021年1月11日，百度与浙江吉利控股集团均发布公告，称双方已达成战略合作，将正式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。两天后，吉利宣布与富士康成立合资公司，为全球汽车及出行企业提供代工生产及定制顾问服务。四天后，也就是1月15日，小米开始调研电动汽车产业。

而要说到BAT布局智能车产业，那就更早了。

早在2015年，三巨头们已经开始探索汽车业务。在这一年，百度发布CarLife，正式进军车联网；阿里与上汽集团投资10亿元成立斑马网络，合力打造“互联网汽车”；腾讯推出了后装车联网产品，探索车联网领域。同时，还加大对蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车等新势力造车企业的投资。

百度、阿里经过五年的探索，已经有瞩目成果。比如阿里巴巴在车联网系统、阿里云、用户大数据等关键

技术都能直接作用于智己汽车上，而百度则有“小度车载”OS操作系统、AVP（自动泊车）、AMP（自动驾驶地图平台）可直接落地在新品牌的新产品中。

到目前为止，百度已经与超过70家汽车企业、600多款车型展开合作，合作车型包括家用小汽车、自动驾驶巴士等。百度进入整车制造领域被视为其人工智能战略在智能出行领域的进一步延伸，是对智能出行产业链的补充。

今年3月底，百度CEO李彦宏接受采访时表示，百度与吉利合作的集度汽车品牌首款车型最迟会在2024年推出，新车将搭载百度最先进的自动驾驶技术及AI能力。李彦宏还表示基于Apollo的ANP领航辅助驾驶解决方案即将实现商业化落地，有机构评估预计到2025年，ANP有望为百度集团贡献280亿元人民币的收入。百度股价也因这些项目快速飙升，过去10个月里涨幅已超200%。

腾讯的最新动作包括联手恒大汽车成立合资公司，共同开发世界领先且拥有自主知识产权的车载智能操作系统，恒大汽车持有合资公司60%股份，腾讯持股40%。近日，腾讯又与上汽集团联合组建网络安全实验室，目的在于前瞻布局，将网络安全建设融入整车研发制造流程。