

# 起底家电巨头的造车棋局

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

新能源汽车市场的持续火热，吸引了众多企业跨界涌入赛道，其中亦有家电巨头。

近期，青岛卡泰驰汽车科技发展有限公司（以下简称“卡泰驰科

## 海尔加码汽车产业布局

众所周知,造车是项需要巨额资金投入的事业,“海尔造车”的传闻之所以被外界高度关注,与其背后的实力息息相关。

天眼查信息显示,卡泰驰科技的经营范围涵盖新兴能源技术研发;汽车销售;新能源汽车整车销售;汽车零配件零售;汽车零配件批发;汽车装饰用品销售;二手车经纪等。

据了解,卡泰驰科技由青岛卡泰驰车联科技有限公司(以下简称“卡泰驰车联”)百分百持股,而卡泰驰车联则由海尔卡奥斯生态科技有限公司(以下简称“卡奥斯生态科技”)百分百持股,卡奥斯生态科技由海尔卡奥斯股份有限公司(以下简称“卡奥斯”)百分百持股。

卡奥斯则由海尔集团持股51.2%。卡奥斯生态科技和卡奥斯的法定代表人均为周云杰,而周云杰则是海尔集团的董事局主席、首席执行官。

为何一家新成立的汽车科技公司之所以能引发外界诸多的关注,究其原因是因为它是“海尔系”旗下的公司,加之海尔集团此前已经在汽车领域有了诸多的布局。除此之

## 家电巨头扎堆跨界

实际上,海尔集团在新能源汽车市场的布局,也只是当下家电企业进军汽车行业的一个缩影,诸如美的、创维、格力等都已经汽车领域有了布局。

以美的为例,不久前,美的工业技术在美的第27届科技月现场发布了覆盖新能源车核心部件、工业自动化控制传动与高低压变频器等细分产业的5款新品,其中便包括威灵汽车部件800V SiC12,000rpm 高转速电动压缩机。

而在众多入局汽车行业的家电企业中,创维是个特别的存在,它是为数不多选择直接下场造车的家电企业。今年9月,创维汽车推出旗下第二款车型创维 HT-i 超强混动SUV,并立下2023年要销售10万台

## 零部件领域或成重要切入点

为何大多数的家电企业不选择直接下场造车?

“我们还是在专心做好零部件的方向,把这一块业务做好。”对于未来是否会布局整车业务,美的威灵汽车部件公司总经理陈金涛向记者表示,“美的目前整体重点还是在汽车核心零部件的业务上面,这块业务的市场容量已经足够大。”

陈金涛透露:“我们现在做的产品,单车价值也到了1万元以上。如果按照2025年1000万台,2030年全球2000万台、3000万台的量,已经有好几千亿元的市场。这个市场对我们来说已经非常可观了,把这一块做

好,非常值得期待。”美的对自身的定位,也是大部分家电企业的思路。对于家电企业聚焦零部件供应的优劣势,盘和林告诉记者,在汽车零部件领域,家电企业的优势在于比较强的制造能力,有些家电制造企业产线非常成熟,拥有完善的工业机器人设备和庞大的机械工程师团队,技术、管理、品牌、销售渠道都可以移植到企业,甚至供应链都可以从家电工厂移植过去。

那么,为何大多数的家电企业技术”)在青岛成立,根据天眼查股权穿透显示,卡泰驰科技的最终控股者为海尔集团。

上述举措也引发外界对于“海尔造车”的诸多猜想,12月8日,海尔集团相关负责人向《中国经营报》记者表示,“海尔目前依托旗下的卡奥斯工业互联网平台正在与相关汽车企业共建汽车

领域工业互联网子平台,旨在赋能汽车产业链企业数字化转型。”

除此之外,上述负责人还告诉记者,“与此同时,海尔将利用智慧家庭的技术和场景优势,与汽车企业共同建立家、车互联新生态。”

网平台正在与相关汽车企业共建汽车领域工业互联网子平台,旨在赋能汽车产业链企业数字化转型。”

众所周知,造车是项需要巨额资金投入的事业,“海尔造车”的传闻之所以被外界高度关注,与其背后的实力息息相关。据悉,海尔集团创立于1984年,旗下有3家上市公司,2021年全球收入达3327亿元,品牌价值达4739.65亿元。

实际上,虽然海尔集团目前没有涉足整车制造,但诸多的布局也使其成为汽车行业不可忽视的重要力量。仅在2021年,海尔集团便与国内多家车企“牵手”。2021年3月,海尔集团与上汽集团正式签署战略合作协议,双方合作打造智驾科技公司共建车家互联新生态。

根据协议,海尔集团和上汽集团将在汽车轻量化新技术新材料研发与应用、智慧物流场景下智能驾驶技术应用等方面深度合作,并打造具有差异化竞争力的智能驾驶科

## 创维“军令状”

创维“军令状”

为何众多的家电企业选择入局汽车行业? 江瀚表示,当前的家电市场,特别是白色家电市场已经进入成熟阶段,市场发展实际上是相对停滞的,“在这样的情况下,寻找新的增长点就成了最大的趋势,而新能源赛道无疑是比较好的发展方向。”

盘和林告诉记者,大多数家电企业进入新能源汽车赛道、进入供应链,主要原因是汽车产业进入新能源时代,产业进入壁垒大幅度降低,锂电池汽车相比于内燃机汽车

在技术上门槛更低,其核心的三电系统已经有成熟的解决方案。

“过去家电企业不敢进入汽车产业,很大程度上是因为汽车制造业有较高的技术壁垒,比如发动机的技术壁垒就很高。而汽车赛道会为家电产业提供新的增长点,是因为新能源车如今依然在高速增长阶段,市场尚未饱和。”盘和林补充道。

中国数实融合50人论坛副秘书长胡麒牧亦表示,这两年来,新能源汽车的消费刺激政策力度远远要大于家电消费。“新能源汽车的产业链很长,



在眾多入局汽車行業的家電企業中，創維是個特別的存在，它是為數不多選擇直接下场造車的家電企業。

技公司;同时基于双方优势,在房车、智能家居等领域,实现联合研发、渠道共享、营地运营的深度融合,构建车家互联新生态。

同年4月,海尔集团与奇瑞集团签署战略合作框架协议。双方将携手打造全球引领的汽车工业互联网平台,并在“灯塔工厂”建设、智慧工业园区打造以及供应链、采购数字化等领域展开深入合作,共同探索全球引领的汽车工业互联网新生态。

而后在2021年8月,海尔集团

和奇瑞集团成立合资公司,该公司将利用卡奥斯平台,围绕人工智能公共数据平台、物联网技术服务、信息系统运行维护服务、数据处理和存储支持服务等,打造汽车行业首个大规模定制工业互联网平台,共建汽车工业互联网新生态。

在盘古智库高级研究员江瀚看来,海尔集团通过入股的方式来布局汽车行业,是一种比较好的策略。“当前新能源汽车市场已经成为整个市场发展的大趋势。”

有很多新技术的应用,未来也是在产业端拉动国民经济增长的一个重要增长点,家电企业跨界进入新能源汽车行业,也是看到良好的市场前景。”

胡麒牧也直言:“传统的家电行业发展至今,它们在降低成本和制造工艺提升上,都已经到达瓶颈期。而且家电行业已经是存量市场,单体家电的利润率也在下降,它们需要去寻找新的增量市场,汽车行业在智能化方面刚好有这方面的需求,这些技术在很多方面也是互通的,也都是在物联网的大范畴内。”

“所以大部分的家电企业都是选择与汽车行业有共通点的领域切入,去做一个物联网系统的集成商,做系统也更容易形成生态,大家都会依赖于自己的标准,就不会容易被替代掉,这样客户的黏性就很强。”胡麒牧说道。

盘和林亦告诉记者:“汽车产业对于家电企业是新兴产业,所以以自身擅长的某个领域作为切入点,是比较合适的战略。当然,未来随着家电企业逐步熟悉汽车制造业的产业环境,很多企业会后发进入汽车制造领域。”

“不同的企业要做自己擅长的事情,如果在产业链体系没有足够的优势,就需要采用一些相对比较稳健的操作手法,不直接下场就是比较有效的一种方式。”

胡麒牧告诉记者,如果直接迈入到整车制造领域的话,家电企业作为后发者,并不具备很强的技术优势,加上又没有规模经济,这样去做整车制造是有风险的,业务不及预期可能会成为企业发展的负担。

# 城市NOA 进入量产时代 轻舟智航收获数亿元B1轮融资

本报记者 陈茂利 北京报道

虽然今年以来资本市场对自动驾驶赛道投资持谨慎态度,但有实力推动智能驾驶规模化落地的自动驾驶公司还是拿到了融资。日前,轻舟智航(QCraft)宣布完成数亿元B1轮融资。

对于本轮融资,轻舟智航联合创始人、CEO于骞表示:“在技术与市场的双向驱动下,汽车产业的智能化迎来全新发展阶段。轻舟智航

顺利完成新一轮融资,不仅说明我们的自动驾驶技术潜力和商业价值被长期看好,也彰显了轻舟智航坚持技术与商业化平衡发展的理念和成果得到了广泛认可。”

北京新能源汽车股份有限公司智能网联专家袁盛明向《中国经营报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

此外,自动驾驶发展前景可观也是轻舟智航能拿到融资的重要原因。据国家发改委预计,到2025年,中国智能汽车渗透率将达82%,数量将达到2800万辆;2030年渗透率将达到95%,数量约为3800万辆。

别自动驾驶功能的量产需要。”于骞介绍称。袁盛明向记者指出,只有把整车成本降低,才会有更多的消费者愿意为自动驾驶功能买单。“如何用更低成本的硬件去实现更高阶的自动驾驶性能,是当前包括车企、Tier1供

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”



在眾多入局汽車行業的家電企業中，創維是個特別的存在，它是為數不多選擇直接下场造車的家電企業。

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

# 城市NOA 进入量产时代 轻舟智航收获数亿元B1轮融资

本报记者 陈茂利 北京报道

虽然今年以来资本市场对自动驾驶赛道投资持谨慎态度,但有实力推动智能驾驶规模化落地的自动驾驶公司还是拿到了融资。日前,轻舟智航(QCraft)宣布完成数亿元B1轮融资。

对于本轮融资,轻舟智航联合创始人、CEO于骞表示:“在技术与市场的双向驱动下,汽车产业的智能化迎来全新发展阶段。轻舟智航

顺利完成新一轮融资,不仅说明我们的自动驾驶技术潜力和商业价值被长期看好,也彰显了轻舟智航坚持技术与商业化平衡发展的理念和成果得到了广泛认可。”

北京新能源汽车股份有限公司智能网联专家袁盛明向《中国经营报》记者指出:“当前我国汽车智能化已经进入快速发展的阶段,L0级自动驾驶已成为汽车的标配,L2级自动驾驶功能在汽车上搭载也已成为业内主流,各大车企当前正在L3级和L4级自动驾驶功能方面发力,均在研发高阶自动驾驶功能。”

此外,自动驾驶发展前景可观也是轻舟智航能拿到融资的重要原因。据国家发改委预计,到2025年,中国智能汽车渗透率将达82%,数量将达到2800万辆;2030年渗透率将达到95%,数量约为3800万辆。

别自动驾驶功能的量产需要。”于骞介绍称。袁盛明向记者指出,只有把整车成本降低,才会有更多的消费者愿意为自动驾驶功能买单。“如何用更低成本的硬件去实现更高阶的自动驾驶性能,是当前包括车企、Tier1供

# 新能源客车加速发展 比亚迪1.66亿元受让西沃客车100%股权

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

日前,西安市公共资源交易中心官网发布《西安西沃客车有限公司100%股权成交结果公告》,比亚迪成功受让西安高科集团有限公司旗下全资子公司西安西沃客车有限公司(以下简称“西沃客车”)100%股权,成交价约1.66亿元。

在新能源乘用车领域“一骑绝尘”的同时,比亚迪也在逐步推进新能源客车发展。根据比亚迪最新产销快报,比亚迪1~10月新能源客车累计销量4225台。此次受

## 加速布局新能源客车

根据新能源商用车市场信息联席会数据,今年9月,新能源商用车销量3.3万台,同比增长95.9%,渗透率达到11.8%,首次超过11%;今年1~9月,新能源商用车销量20.4万台,同比增长80.1%,渗透率达到8.2%,首次超过8%。而2020年该渗透率仅为2.7%,2021年渗透率为4.2%。

随着国内新能源商用车销量增长,车企对新能源客车等车型的布局也在加速。日前,比亚迪以约1.66亿元的价格,成功受让西沃客车100%股权,扩张新能源客车版图。

公开资料显示,西沃客车成立于1994年,由西安飞机工业(集团)有限责任公司与瑞典沃尔沃客车公司共同投资设立,在国内豪华高档客车市场中的市占率曾高达30%。在先后经历创维创始人黄宏生的开沃新能源汽车集团、西安高科集团等股东的股权变更后,西沃客车最终迎来了比亚迪。

比亚迪方面向《中国经营报》记者表示,比亚迪以纯电动“城市公交+道路客车”组合代替传统燃油车辆。

## 推动新能源客车出海

当前,新能源客车销量正稳步增长,成为客车市场一大亮点。崔东树发文称,10月的新能源客车销量0.52万台,同比增长54%;1~10月新能源客车销量3.2万台,同比增长12%。其中,比亚迪10月新能源客车销量265台,1~10月新能源客车累计销量4225台,市占率约13.2%。

另据中国客车统计信息网数据,10月,6米以上新能源客车企业销量排名中,宇通客车、中车电动、福田欧辉分别位列前三甲,比亚迪位列第10位。因此,选择已有一定市场基础的西沃客车成为比亚迪提升新能源客车市占率的方法之一。

除了扩大国内新能源客车市场份额,比亚迪的新能源客车同样在谋求出海机会。近期,比亚迪与北欧最大公交运营商Nobina签订64台大巴订单,计划于2023年第二季度交付,在挪威投入运营。另外,比亚迪已携新加坡第一辆刀片电池巴士亮相第四届新加坡国际交通大会暨展览会。

相较今年发力的新能源乘用车出海计划,比亚迪新能源客车的出海计划更早。在比亚迪国际化业务推广的规划中,第二阶段即是以新能源公交等客车产品为主导的商用车出海。以2010年“公交电动化”战略为依托,

让西沃客车100%股权后,比亚迪将扩大在新能源客车领域的布局,并在西安形成乘用车、商用车、电子、动力电池等相对较为完整的产业链布局。

此外,乘联会秘书长崔东树发文称,今年1~10月新能源客车销量3.2万台,同比增长12%。在国内新能源客车激烈的市场竞争下,新能源客车走向海外成为消化产能的一大方式。比亚迪方面表示,当前,以比亚迪K9纯电动客车为代表的比亚迪新能源车足迹遍及全球六大洲,70多个国家和地区,超过400个城市。

## 加速布局新能源客车

根据新能源商用车市场信息联席会数据,今年9月,新能源商用车销量3.3万台,同比增长95.9%,渗透率达到11.8%,首次超过11%;今年1~9月,新能源商用车销量20.4万台,同比增长80.1%,渗透率达到8.2%,首次超过8%。而2020年该渗透率仅为2.7%,2021年渗透率为4.2%。

随着国内新能源商用车销量增长,车企对新能源客车等车型的布局也在加速。日前,比亚迪以约1.66亿元的价格,成功受让西沃客车100%股权,扩张新能源客车版图。

公开资料显示,西沃客车成立于1994年,由西安飞机工业(集团)有限责任公司与瑞典沃尔沃客车公司共同投资设立,在国内豪华高档客车市场中的市占率曾高达30%。在先后经历创维创始人黄宏生的开沃新能源汽车集团、西安高科集团等股东的股权变更后,西沃客车最终迎来了比亚迪。

比亚迪方面向《中国经营报》记者表示,比亚迪以纯电动“城市公交+道路客车”组合代替传统燃油车辆。

## 推动新能源客车出海

当前,新能源客车销量正稳步增长,成为客车市场一大亮点。崔东树发文称,10月的新能源客车销量0.52万台,同比增长54%;1~10月新能源客车销量3.2万台,同比增长12%。其中,比亚迪10月新能源客车销量265台,1~10月新能源客车累计销量4225台,市占率约13.2%。

另据中国客车统计信息网数据,10月,6米以上新能源客车企业销量排名中,宇通客车、中车电动、福田欧辉分别位列前三甲,比亚迪位列第10位。因此,选择已有一定市场基础的西沃客车成为比亚迪提升新能源客车市占率的方法之一。

除了扩大国内新能源客车市场份额,比亚迪的新能源客车同样在谋求出海机会。近期,比亚迪与北欧最大公交运营商Nobina签订64台大巴订单,计划于2023年第二季度交付,在挪威投入运营。另外,比亚迪已携新加坡第一辆刀片电池巴士亮相第四届新加坡国际交通大会暨展览会。

相较今年发力的新能源乘用车出海计划,比亚迪新能源客车的出海计划更早。在比亚迪国际化业务推广的规划中,第二阶段即是以新能源公交等客车产品为主导的商用车出海。以2010年“公交电动化”战略为依托,