

频频跨界造手机背后 车企意在补齐“智能化”拼图

本报记者 方超 石英婧 上海报道

在汽车行业进入智能化下半场的大背景下，跨界手机行业的车企受到市场广泛关注。《中国经营报》记者获悉，

在9月21日的“NIO IN 2023 蔚来创新科技日”上，蔚来首款手机 NIO Phone 正式上市，蔚来汽车董事长兼CEO李斌在谈及造手机原因时直言，蔚来用户“需要一款与蔚来汽车无缝连

接的手机”。

不仅仅是蔚来，同样在9月份，据多家媒体报道，电动汽车品牌极星（Polestar）CEO 托马斯·英格拉特（Thomas Ingenlath）对外透露，该公司计

划于今年12月推出一款智能手机。

蔚来、极星之外，车企与手机行业高频互动现象早就引发外界关注，如吉利此前收购魅族 79.09%股权，而近期多

位手机行业人士加入明星车企也颇受关注，如原荣耀中国区 CMO 关海涛出任极氪汽车 CMO。

在行业人士看来，车企跨界手机行业的背后原因，或意在构

筑自身独特生态，在激烈市场竞争中打造差异化优势，不过汽车行业分析师杜涛（化名）也向记者分析，软件能力提升对于车企而言挑战较大，各家企业应该“量力而行”。

密集发布手机产品

智能手机+智能汽车,跨界融合渐成常态,行业博弈争夺主导权。

蔚来首款手机公布、极星年底推出手机……在华为、苹果等知名手机企业发布重磅产品的9月份，跨界手机行业的车企却受到市场高度关注。

记者注意到，在9月21日举行的“NIO IN 2023 蔚来创新科技日”上，李斌对外介绍了蔚来布局的智能电动汽车12项全栈技术及行动，不过市场最为关注的却是蔚来手机产品NIO Phone。

这款被称“为蔚来车主而生的手机”，在价格层面就对标行业旗舰机型，如NIO Phone性能版售价6499元，而EPedition版本售价则达到7499元。

打造差异化“护城河”

在手机行业已进入存量竞争时代的情形下,纷纷跨界手机领域的车企意欲何为？

“近期被问得最多的一个问题：为什么蔚来要做手机呢？有的是善意提醒，意思就是你们本来就赔钱挺多，不要不务正业了，手机行业已经是红海市场，你还在前仆后继。”李斌在“NIO IN 2023 蔚来创新科技日”上如此分享。

那么，蔚来亲自下场造手机的真实原因又是什么呢？

“不是因为手机公司都在造车，也不是因为蔚来现在车不赚钱，要去靠手机盈利，其实原因也很简单，也经过深思熟虑，”李斌表示，“因为我们用户需要一款与蔚来汽车无缝连接的手机，我们要做让蔚来汽车产品更好用的手机。”

来自蔚来方面的信息显示，NIO Phone是一款以车为中心，带来移动互联全新体验的产品，“NIO Phone 基于 NIO Link 蔚来全景互联

技术，让手机和智能电动汽车融合。”

据悉，NIO Phone 配备 UWB 超宽带技术，可完全取代车钥匙，且支持48小时内无电解锁，此外，NIO Phone机身左侧有一颗蔚来首创的NIO Link车控键，30项车手互联功能一键直达，如快速查看车辆状态等。

而据极星方面信息，其与星纪魅族集团的战略合作企业将进一步开发星纪魅族集团现有技术平台Flyme Auto，为极星面向中国市场打造的产品提供无缝连接的智能操作系统，包括车载应用程序、流媒体服务、智能汽车软件。

在行业人士看来，目前汽车行业已进入“软件定义汽车”时代，相比汽车硬件部分，由智能座舱、自动驾驶等组成的车载软件部分更能体现车企的差异化能力，亦更受

外透露了手机产品信息。

公开报道显示，托马斯·英格拉特在受访时表示，极星将于今年12月在中国市场推出一款高端智能手机，而该款手机产品将以“极星”命名，梳理可发现，这并不是极星第一次对外透露手机信息。

将时间拉回到今年6月19日，彼时，极星与星纪魅族集团签约成立战略合资企业，极星拥有合资企业49%的股权，星纪魅族集团持有剩余51%的股权，且星纪魅族集团将根据公司未来需求负责主导初始资本外的进一步融资。

进一步梳理可发现，不仅仅是极星、蔚来，2022年7月，吉利创始

人李书福旗下星纪时代收购魅族科技79.09%控股权，而在2023年3月，星纪时代与魅族科技正式合并为星纪魅族集团，并在当月对外发布魅族20系列、全新手机操作系统Flyme 10以及Flyme Auto车载人机交互软件。

“智能手机+智能汽车，跨界融合渐成常态，行业博弈争夺主导权。新一轮科技和产业革命催生了大量新业态、新模式，消费电子行业和汽车行业的技术创新和生态融合势在必行。而手机与汽车厂商也纷纷跨界，争夺融合过程中的主导权。”招商证券研报如此认为。

“没有手机软件赋能的汽车厂商或将逐渐掉队。”据媒体报道，沈子瑜曾表示，“未来，为用户提供多终端、全场景、沉浸式的融合体验将成为行业的核心竞争力。”

值得注意的是，除了在智能电动车时代，软件价值受到车企愈来愈多重视外，车企亦希望抓牢汽车智能领域的“主导权”。

李斌就曾吐槽，“苹果现在对汽车行业很封闭，比如蔚来第二代平台的车标配UWB，苹果又不开放接口，搞得我们很被动”，其同时还表示，“想想2025年，苹果车出来了，我们的六成甚至更多的用户都是用苹果手机，我们一点儿防御都没有。今天还不做点儿准备，到到时候不好办。”相关信息显示，目前，苹果、小米、索尼等多家手机企业皆“挥师”进军造车行业。

车企智能化“各显神通”

在智能化愈发重要的当下,除了亲自下场造手机外,车企在智能化赛道亦“各显神通”。

颇有意思的是，对于车企下场造手机，市场亦充满质疑之声。

“汽车企业做手机是吃饱了没事干，真的是不要去做。”博世中国总裁陈玉东曾在第十五届中国汽车蓝皮书论坛上表示，“现在汽车行业很难做，把汽车做到100万辆就是非常艰难的一件事情，能做到一年100万辆已经是很了不起的事情。”

在陈玉东看来，汽车行业“供应链也好，客户运营也好，非常不容易。你这100万辆，哪怕做了五年才有500万客户，把500万客户转化成手机才500万部手机”。

而据报道，零跑汽车董事长朱江明此前也表示，“大华集团自研的芯片高峰时期有上百万颗的出货量，几十亿元的销售规模，但那样一个规模最多也就是打平或者略有盈利。手机行业也是，这个赛道太拥挤了，我们不会造手机，只会聚焦在算法上。”

尽管如此，在智能化愈发重要的当下，除了亲自下场造手机外，车企在智能化赛道亦“各显神通”。

今年8月25日，飞凡汽车于“2023成都国际车展”正式发布业界首个打破手机品牌界限的车联融合方案——飞凡巴赫座舱数字生态，支持OPPO、vivo、小米等多品牌手机与车机的高速无感互融。

“飞凡极智互联技术，是一次大胆的产业创新，打破了现有

车机与手机跨端协作的屏障，让汽车不用更换车机系统，用户不用更换手机，便可实现双端间无缝流转。”在飞凡汽车CEO吴冰看来，“对未来智能设备的发展，也将改变它的操作逻辑，通过手机能调用汽车的能力，通过汽车也能调用手机的功能，两大超级终端互为补充，这将为‘有车一族’带来效率上的飞跃。”

除了联手手机企业外，车企近年来也广揽手机行业人才。

9月18日，吉利控股集团高级副总裁杨学良在微博确认：关海涛入职极氪，“将向极氪智能副总裁林金文汇报工作。”相关信息显示，关海涛拥有腾讯、荣耀等企业任职经历。

无独有偶，近日有媒体报道，iQOO原产品经理宋紫薇离职后加入理想汽车，理想汽车CEO李想此前发文表示，“过去八年，理想汽车内部来自手机品牌的人才至少占比15%，手机行业的一流人才是我们重要的能力支撑。”

另据了解，零跑等造车新势力中亦汇聚一批手机行业人士，如公开信息显示，华为技术有限公司消费者业务亚太渠道原部长徐军担任零跑汽车高级副总裁兼首席运营官。

“在‘软件定义汽车’时代，主要考验各家车企是软件开发能力，没有手机软件并不是必要的，但是如果拥有手机企业的软件开发能力，将对车企发展起到锦上添花的效果，”杜涛同时直言，“各家车企应该量力而行。”

“破局者”李斌

本报记者 方超 石英婧 上海报道

在多家手机企业密集发布重磅产品的9月份，跨界推出首款手机的蔚来“逆势突围”，迅速成为市场关注焦点。

日前，在上海举行的“NIO IN 2023 蔚来创新科技日”上，蔚来首款手机NIO Phone正式上市，作为“破局者”的蔚来创始人、董事长、CEO李斌在发布会上如此回应外界关切：“我们不是要把手机变成主业，而是为了让车变得更好用，让用户体验更好。”

《中国经营报》记者注意到，除了外界关注度极高的手机外，蔚来在9月21日也首次对外公布智能电动汽车技术全栈，涵盖芯片及车载智能硬件、电池系统、智能驾驶等12个关键技术领域。

“在智能电动汽车时代，如果不去做一个底层正向开发，难以获得真正持久的竞争力。”李斌同时对外强调，蔚来每个季度保持30亿元人民币左右的投入，“这个规模是在我们可以承受范围之内，也是参与下一阶段智能电动汽车越来越激烈竞争的基本保障。”

打通车机软硬件隔阂

“近期被问得最多的一个问题：为什么蔚来要做手机呢？”在“NIO IN 2023 蔚来创新科技日”上，李斌对此表示，“不是因为手机公司都在造车，也不是因为蔚来现在车不赚钱，要去靠手机盈利。”在其看来，“蔚来用户需要一款与蔚来汽车无缝连接的手机，我们要做让蔚来汽车产品更好用的手机。”

那么，这款外界关注度颇高的手机，在性能层面究竟如何呢？

“造手机肯定必须造一部旗舰手机。”李斌在上述现场如此介绍。而相关信息显示，NIO Phone标配即旗舰，芯片采用高通第二代骁龙8领先版，此外，NIO Phone亦采用旗舰存储，最高可选16GB+

根据业务布局技术全栈

“蔚来在整个行业里面有服务好的口碑，其实我对这个一直都不是那么的服气。”在“NIO IN 2023 蔚来创新科技日”上，李斌在开场不久就坦言，“我们服务其实还没有那么好，只不过跟大部分同行相比，在这个方面的决心要大一点。”在其看来，蔚来除了服务好的口碑外，在技术研发方面的投入亦值得关注。

“其实从2015年我们创办这个公司开始，创始团队就给自己立了一个目标，要做一个全球有领先研发能力、技术能力的公司。”李斌分享称，“我们给自己定了一个目标，不去做逆向工程，我们需要做正向

开发。”

在李斌看来：“以前中国汽车产业做得更多的是拆解别人的车，做得更多的是逆向的工程，在那样一个历史阶段这个可以理解。但是在智能电动汽车时代，如果不去做一个底层的正向的开发，是难以获得真正持久的竞争力。”

在李斌作出上述表述的背后，蔚来在技术研发领域的布局与进展也受到行业广泛关注。

相关信息显示，蔚来从2015年开始在全球进行研发布局，其在硅谷、慕尼黑、英国等地布局全球研发团队。李斌在现场透露：“到今天蔚来已经在全球6个国家13个

体验应该是远超别的品牌手机，也远超传统车钥匙”。

蔚来提供的信息显示，NIO Phone 基于 NIO Link 蔚来全景互联技术，让手机和智能电动汽车融合。配备UWB超宽带技术，可完全取代车钥匙，且支持48小时内无电解锁。

不仅如此，李斌介绍称：“我们在全球首创了车控键。”其进一步解释，不管在什么样的应用环境下，NIO Phone 用户都可以一键直达所有跟控车有关的功能。

相关信息显示，NIO Phone 机身左侧有一颗蔚来首创的NIO Link车控键，30项车手互联功能一键直达，如快速查看车辆状态、停

城市有我们的研发团队。”

“到目前为止，蔚来全球已经有11000名研发同事，我们基本上会保持这么一个规模，在这样的一个研发规模的基础上去提高效率。”李斌同时表示，蔚来目前在全球已经获得和申请当中的专利达到7300项，并且还在持续增长。

持续多年研发投入之下，蔚来的亏损情况也颇受外界关注，而在“NIO IN 2023 蔚来创新科技日”上，李斌亦并未回避该问题。

“全球研发能力肯定也需要持续投入，大家都知道蔚来确实有亏损，但我更愿意把这个亏损当



日前，蔚来首款手机NIO Phone上市，在李斌看来，“蔚来用户需要一款与蔚来汽车无缝连接的手机”。
本报资料室/图

泊位置，便捷完成车辆解锁落锁、落窗升窗、后备厢开启、空调远程调节等，即便在手机无网情况下也可实现解锁、开启后备厢、闪灯鸣笛、车辆召唤、遥控泊车等功能。

“作为一款专为蔚来车主而生

的旗舰手机，NIO Phone能够带来以车为中心的移动互联全新体验，它打通了车和手机之间的软硬件隔阂，共享设备算力，充分满足蔚来用户对一部旗舰手机的期待和需要。”蔚来方面如此表示。

成是一个投资，一方面是研发投入，一方面是基础设施的投资。”李斌同时表示，目前蔚来研发投入是每个季度基本保持20%以上的营收占比。

引发外界关注的是，持续重仓技术研发的情形下，蔚来的技术实力究竟如何呢？

在9月21日，蔚来智能电动汽车技术全栈首次公布。据悉，蔚来技术全栈包括芯片及车载智能硬件、电池系统等12个关键技术领域，将满足蔚来在智能、电动、汽车、产品、服务、社区、多品牌、多平台、多区域三个维度九大要素研发的需求。

梳理可发现，在发布的12个关键技术领域中，亮点颇多，如蔚来首款芯片——激光雷达主控芯片“杨戬”将量产，天枢SkyOS则是汽车行业首个由车企自研，并发布的智能电动汽车整车全域操作系统。

“布局技术全栈肯定要根据业务布局去决定。”在李斌看来，蔚来在研发投入层面注重从用户利益出发、全生命周期的用户体验、全局体系效率、持续引领创新角度出发，坚持长期主义。其同时还表示，蔚来并没有在“每个领域都做到了行业领先，但是我们的能力都在持续成长和进步”。