

苹果官宣退出电动汽车领域 众车企反应不一

■ 安宇飞

面对新能源汽车行业的激烈竞争，苹果选择了退出？

据彭博社援引苹果内部人士消息报道，苹果宣布将停止电动汽车造车项目，这一决定让造车项目近2000名员工感到吃惊，部分员工被转移到苹果的人工智能部门，冗余的汽车硬件员工将面临裁员处境。对此，苹果方面尚未有公开回应。

苹果造车十年无果

此前，曾有媒体援引知情人士消息称，苹果将汽车的推出时间从原先的2026年推迟至2028年，并将自动驾驶级别从原先的L4级（高度自动驾驶）下降至L2+级（部分自动驾驶，比L2级别功能更完善）。

如今，苹果的造车进度或将延期变成“遥遥无期”。实际上，苹果在汽车领域可以说是“起了个大早，赶不上晚集”。从2008年开始，苹果就有了造车野心，那一年苹果公司联合创始人乔布斯就曾打算研发自主品牌“iCar”。

到了2014年，苹果正式启动汽车项目，并将其命名为“泰坦（Titan）计划”。随后，苹果开始“高调挖人”，特斯拉、福特等多家公司的动力测试和混合动力系统工程师都被苹果挖走，苹果也组建

起200人左右的豪华造车团队。2015年，特斯拉CEO马斯克曾公开“嘲讽”苹果的挖人行为，称“他们雇走了我们炒掉的人”。

10年时间过去，苹果公司造车负责人换了一届又一届，造车思维和技术始终摇摆不定，最终面临如今的“烂尾”局面。国海证券研报表示，苹果“泰坦”项目之所以屡屡受挫，管理层对自动驾驶目标的分歧是一个重要原因。苹果想做无人驾驶，但不论是技术还是政策，都存在一定的阻力。

针对苹果放弃造车的消息，马斯克配上了“致敬”“点烟”的表情包以作回应。

电动汽车分析师索耶·梅瑞特随后发帖评论称：“苹果花了10年时间尝试制造电动汽车，拥有1620亿美元的现金储备，但最终得出的结论是，这太难了，而且利润太小，一即使定价10万美元。”马斯克回应称：“一家汽车公司的自然状态是死亡。”

理想汽车CEO李想则发微博称，苹果放弃造车，选择聚焦人工智能是绝对正确的战略选择，时间点也合适。

“第一，做成了toC的人工智能，苹果会成为一家10万亿美金的企业；人工智能输了，苹果会成为一家1万亿美金的企业。人工智能会成为所有设备、服务、应用、交易的最顶层入口，是苹

果的必争之战。第二，做成了汽车，大获成功，苹果会增加2万亿美金的市值，但是汽车大获成功的必要条件仍然是人工智能。汽车的电动化是上半场，人工智能才是决赛。”李想说。

李想表示，手机延展的人工智能是比特，汽车的人工智能是原子，人工智能横跨数字世界和物理世界。

小米创办人、董事长兼CEO雷军随后也在微博发文表示：看到这个新闻，非常震惊！小米战略是“人车家全生态”，我们深知造车难度，3年前依然做了无比坚定的战略选择，认认真为米粉造一辆好车！小鹏汽车董事长、UC优视创始人何小鹏表示，去年还讨论过，汽车行业新进入者会在2024年内全部出牌，但除了苹果。2024年后的十年会进入淘汰赛和全明星赛，但没有想到苹果在2024年出了这样的牌。

汽车智能化进入“加速期”

在李想眼中，汽车圈的“决赛”是人工智能。实际上，目前汽车行业智能化已经进入“加速期”。

目前，为了提高汽车智能化水平，头部车企正发起整车电子架构的集中升级。高工智能汽车研究院相关监测数据显示，2023年乘用车前装标配智驾域控制器1735万台，同比增长80.2%，前装

搭载率82%，在整车电子架构集中升级的背景下，智能化将进入加速期。

2月18日，比亚迪董事长兼总裁王传福在广东省高质量发展大会上发言时表示，当前汽车产业变革已进入“深水区”，电动化变革继续在快车道，智能化变革开始换挡提速。

国信证券研报认为，汽车智能化的核心是数据流的应用，智能化方面随着5G技术应用、智慧交通下车路协同新基建进入示范，汽车智能化水平提升。2024年，预计更多搭载激光雷达、域控制器、具备L2+级别车型量产（尤其是自主及新势力品牌），L3高阶智能驾驶进入元年时刻。

据记者不完全统计，2023年以来比亚迪、长安汽车、阿维塔、深蓝、极狐、智己、奔驰、宝马等车企均宣布获得L3级自动驾驶（有条件自动驾驶）道路测试牌照。在L3级别自动驾驶下，车辆可以实现绝大部分路况的自动驾驶，接管汽车一大部分驾驶功能。

据东吴证券统计，L2级别自动驾驶辅助功能渗透率上升较快，在诸多20万元及以上的新势力智能车型上实现装配，2023年12月渗透率为52.7%。L3级别的自动驾驶功能渗透率普遍较低，几乎仅在搭配激光雷达的高端汽车上实现应用（特斯拉等个别车企除外），高速自动

驾驶和城市自动驾驶2023年12月渗透率分别为5.8%和1.2%（除特斯拉）。

整体来看，随着L2级别自动驾驶渗透率的上升和L3级别自动驾驶进入“发展元年”，激光雷达等相关产业链将迎来一定发展机遇。

国信证券研报表示，从长期看，激光雷达成本有望下探至200美元以下，彻底解决成本高昂的关键痛点，站稳智驾领域高地，成为造车企业的不二选择。结合降本趋势，2024年激光雷达将实现从1到N的增长，预计2024年搭载激光雷达的车型销量将达221万辆，渗透率达10.5%，行业将迎来爆发式增长，激光雷达未来市场空间超千亿元。

据了解，车载激光雷达行业的上游产业链涉及激光发射、接收、扫描模块及信息处理等关键光学元器件，目前主要由欧美日企业主导。中游产业链聚焦于激光雷达集成和软件系统，初期由美国Velodyne主导，中国企业正快速进入该领域。中银证券研报表示，预计2023年在全球ADAS前装定点数量中，禾赛科技、速腾聚创和图达通将分别以46%、26%和12%的出货量占据全球市场前三位。国产激光雷达在需求端具有广阔的应用空间，同时元器件的国产替代进程加快，有望进一步降低激光雷达成本，提升其渗透率，扩大国产厂商竞争优势。[1]

（文章来源：证券时报网）

汽车行业老兵败北背后：定位失误、烧钱过度

■ 王贺

深陷困境的高合汽车，遭到Faraday Future(FF)创始人贾跃亭的“炮轰”。近日，贾跃亭在某资本市场人士朋友圈下留言，称高合“是行业的耻辱”。

贾跃亭如此犀利评论，或在很大程度上源于他与高合汽车创始人丁磊之间的过往纠葛。丁磊在汽车行业深耕多年，曾任上海通用汽车有限公司总经理、上汽集团副总裁等职。2015年7月，丁磊加入乐视汽车，任乐视超级汽车联合创始人、中国及亚太区全球副董事长兼CEO。2017年，丁磊离开乐视汽车，成立华人运通，即高合汽车的操盘方。

高合汽车目前处境尴尬。2月18日，高合汽车召开内部大会，宣布即日起停工停产6个月。2月18日之前的员工工资将照常发放，3月15日之前还留在高合汽车的员工，仅发放基本工资，3月15日之后员工仅发放上海基本工资。

2月22日，丁磊现身高合上海总部时表示，公司翻身的窗口期最多只有3个月，“3个月我们会拼尽一切努力把公司救活。”

2023年至今，已有多家汽车行业老兵掌舵的新势力面临退出市场的压力。丁磊的高合与张海亮的天际汽车已停工停产，沈晖的威马进入破产重整，付强的爱驰复工复产后前景尚不明朗。

一众汽车行业老兵投身造车，为何出现如此结果？

产品规划决定成败

市场接受度、产品定位、战略规划等因素，或决定了汽车行业老兵掌舵的造车新势力的成败。

“2021年高合第一款车型HiPhi X上市初期销量尚可，是因为市场还不卷。”前高合汽车员工刘明（化名）告诉时代周报记者。

2020年9月，HiPhi X创始版正式上市，新车推出创始版六座、创始版四



座共2款车型，售价区间为68万元至80万元。

上市后，HiPhi X订单量持续攀升，批量交付稳步推进。2021年12月，HiPhi X共销售919辆，在创下月度销量新高的同时，还力压保时捷Taycan，成为50万以上豪华车品牌电动车细分市场销量冠军。

然而，在用HiPhi X确立自己的高端品牌定位后，高合并未像特斯拉、蔚来那样推出一款走量车型。刘明对时代周报记者表示，2022年高合应该直接推出30多万元的HiPhi Y，“那时候市场还没有这么卷，或能带动整体销量提升，但后来却推出了售价高达60万元左右HiPhi Z。”

2022年8月，高合旗下第二款产品HiPhi Z在成都车展上市，产品共分五座版和四座版两款车型，售价为61万元与63万元。

“可能对于公司来讲，把国内新能源汽车市场的节奏想得慢了，觉得这个市场可能要四五年才会卷起来，结果

两三年就卷起来了。”刘明说。

2023年7月，高合第三款产品HiPhi Y正式上市，共4款车型，售价区间为33.9万元至44.9万元。尽管这是高合品牌三款车中价格下探较大的产品，但为时已晚。

2023年国内35万元至50万元新能源汽车市场已是一片“红海”，HiPhi Y也在与特斯拉Model Y、理想L7等车型的竞争中败下阵来。官方数据显示，2023年8月至10月，HiPhi Y分别仅交付1021辆、1556辆、1606辆。

产品规划同样是威马的痛，其早期虽获得资本青睐，融得大量资金，但产品始终没能在市场形成广泛号召力。

EX5是威马的主打车型，在2018年上市，但迭代速度较慢，直到2020年5月才推出改款威马EX5-Z，并未增加续航里程，仅车身颜色和配置方面进行了一定升级。

盘古智库高级研究员江瀚对时代周报记者表示，高合等新势力产品规划出现失误，可能是由于对市场需求、技术

趋势等判断不准确，或者对消费者需求理解不够深入。

依赖外部融资

在产品规划出现失误后，高合等新势力销量惨淡，显然已经失去了自我造血能力，外部融资则成了他们的救命稻草。

早在2016年，蔚来汽车创始人李斌就曾表示，造车很烧钱，没有200亿别想造好车。

刘明指出，国内新能源汽车市场谁能活到最后谁就赢，高合的思路或许是想慢慢熬，但是需要有钱才能熬。“其实就是资金链紧张，造成整个公司运转困难。”

2023年6月，沙特投资部和华人运通签署了一项价值210亿沙特里亚尔（约合人民币399.29亿元）的协议，旨在成立一家合资企业从事汽车研发、制造和销售。但上述资金是否落地，此后并未有进一步披露。

此前，爱驰对造车难度预计不足，

低估了造车的烧钱速度，导致资金链紧绷。在依靠外部融资支撑的那段时间，爱驰没能做到从外部输血转变为自我造血。

而彼时缺少自我造血能力的爱驰，仍在持续烧钱。爱驰上饶生产基地总投资达133亿元，2019年7月，爱驰汽车又以17.47亿元收购江铃控股50%股权成为其最大股东，创下国内造车新势力获取生产资质的最高成本纪录。

连续大手笔烧钱，爱驰的资金链出现危机。2023年以来，陷入资金困境的爱驰出现多次欠薪事件。

同样受困于融资的还有天际汽车。2020年10月，天际汽车抓住一根救命稻草，完成超50亿元战略融资。但直到2022年6月，天际汽车才完成B轮融资，投资方为华菱集团。

天际汽车公开披露的融资金额累计100亿元左右，与蔚来等头部新势力差距较大，这导致天际汽车的研发和工厂建设进度较为缓慢，进而影响产品交付速度，以至于错失产品先发优势。早在2019年底就已发布的天际ME7，直到2020年9月才上市，2021年3月才开始向全国车主交付。

不难看出，汽车行业老兵掌舵的新势力们，普遍存在产品规划失误和依赖外部融资等通病，这或许源于造车理念的差异。

江瀚认为，丁磊、沈晖等人与李斌、何小鹏等头部新势力创始人相比，造车思路可能存在一定差异。例如，丁磊、沈晖等人可能更注重技术研发和产品质量，希望通过技术创新和产品差异化来赢得市场。而李斌、何小鹏等人则可能更注重市场营销和品牌建设，希望通过广泛的品牌知名度和用户基础来推动销售。[2]

（文章来源：时代周报）