

面对缓慢回升的股价，和此前新能源汽车市场的失利，吉利能否重拾信心，在此一战。

吉利汽车跨界，胜算几何？

文/刘长江

智能汽车和智能手机两个赛道正在融合。

7月4日，李书福任董事长的湖北星纪时代科技有限公司（以下简称“星纪时代”）与黄章任董事长的珠海市魅族科技有限公司（以下简称“魅族”）在杭州正式签署战略投资协议，星纪时代将持有魅族79.09%的控股权，黄章对魅族的持股将从49.08%缩减至9.79%。

之前传得沸沸扬扬的吉利收购也尘埃落定，魅族从此成为吉利大家庭的一员。“汽车狂人”李书福联手“手机狂人”黄章，被解读为强强联合、各取所需。

成立于2003年的魅族从MP3起家，2008年发布了国产品牌的首部智能手机。如今，元老级的黄章将魅族

控制权转交给星纪时代，淘宝等公司也退出股东行列。时也，命也。

星纪时代成立于2021年9月，注册资本为7.15亿元，经营范围包括移动终端设备制造、集成电路芯片及产品制造、5G通信技术服务等。在发布会上，吉利控股集团创始人及董事长、星纪时代董事长李书福表示，未来智能汽车、智能手机两个行业的赛道不再各行其道，而是面向共同用户的多终端、全场景、沉浸式体验的一体融合关系。

收购魅族补短板

这是一桩不错的生意。也有声音质疑，在手机企业开始跨界造车时，吉利反向收购手机品牌，所图为何？

“一方面，在硬件层面，吉利事

实上已经落后于比亚迪等国内车企；另一方面，在软件层面，吉利毕竟是传统车企出身，万物互联它玩不转，前有互联网车企蔚来、小鹏、理想遥遥领先，后有小米、百度这些搅局者虎视眈眈，所以吉利很焦虑。”一位汽车专家说。

如果赶不上新能源汽车的这班车，可能吉利的时代就真的过去了。

根据吉利汽车（0175.HK）公布的数据，其今年1~5月累计汽车销售量为487247辆，同比下降8%。吉利汽车股价自2021年10月底以来就处于持续下行趋势，已由2021年10月26日的最高价28港元/股下跌至2022年3月15日的最低价10港元/股，短短半年内股价暴跌逾六成，市值“蒸发”近1700亿港元。此后其股价表现稍有好转，



在收购魅族之后，补强了互联网和人车互联的短板，吉利汽车已经没有任何理由不努力去做“老大”了。

>> 吉利汽车山西基地停放着即将出厂的新能源汽车。

处于缓慢回升态势，截至7月29日，报收15.50港元/股。

2021年我国新能源汽车累计销量为352万辆，占全年汽车销量的13.4%。也就是说，吉利在新能源汽车领域，无论是增速还是占比，都明显落后于大盘。

这或许与吉利汽车对新能源汽车市场不够重视有关。面对缓慢回升的股价，加上此前新能源汽车市场的失利，吉利能否重拾信心，在此一战。

“收购魅族，吉利看中的不是手机业务，而是魅族的flyme系统，是魅

族的人机交互和设计体验。如果能够把这些完美嫁接到吉利电动汽车上，至少在对抗传统车企时，在软件层面就能形成降维打击。”一位资深行业分析师表示。

魅族在手机赛道已经无力回天，系统做得再好，也需要有个好的载体。上述分析师认为，尽管不少汽车企业希望打通新能源汽车与智能手机的“入口”，但自主研发操作系统具有开发门槛高、投入资金大、周期长等特点，业界成功案例还很少见。吉利负责造车，魅族专注于系统与软件

层面的设计，让每一个吉利车主用得舒服，这就是双方的分工。在收购魅族之后，补强了互联网和人车互联的短板，吉利汽车已经没有任何理由不努力去做“老大”了。

“大哥”的落寞

说起自主汽车品牌的“大哥”，很多人第一时间想到的就是吉利汽车。论销量，截至2021年吉利汽车已经连续5年蝉联自主品牌乘用车年度销量冠军，不管是技术储备，还是产品投放，抑或是终端销量，都称得上可圈可点。

但在新能源汽车领域，吉利汽车的表现就没有那么亮眼，可谓“起了个大早，赶了个晚集”。早在2015年11月，吉利发布新能源汽车战略“蓝色吉利行动”。在这一战略中，吉利为自己设定了主攻节能与新能源汽车（油电混合动力汽车、插电式混合动力汽车、增程式插电混合动力汽车、小排量节能汽车）、纯电动智能汽车等方向，并组建了纯电动汽车公司，正面参与智能纯电动汽车市场的竞争。

吉利汽车当时的目标是：到2020年新能源汽车销量占吉利汽车整体销量90%以上，其中插电式混动与油电混动汽车销量占比达到65%、纯电动汽车销量占比达35%，“实现新能源

技术智能化、轻量化技术在行业的领先地位”。

从产品来看，吉利汽车旗下有新能源车型25款。“几何”推出了三款车，占据中端市场；“极氪”在新MPV车型问世后，继续稳固高端智能纯电动汽车市场；“睿蓝”将在换电方面为吉利汽车新能源提供新动能。

吉利控股集团总裁、极氪智能科技CEO安聪慧接受媒体采访时，曾强调“智能化不是纯电动的专利”，除了纯电动汽车，混合动力汽车乃至节能燃油车也同样被纳入吉利智能化的范畴。2021年8月，成立不到半年的极氪控股，引入了英特尔、宁德时代、B站等外部资本。

在首轮融资发布会上，安聪慧曾放出豪言，极氪拟在未来三年推出6款新车型，希望销量在2025年达到65万辆，在全球高端电动汽车市场占有率达到前三。

据了解，极氪首款产品售价在30万元左右，截至目前共交付2万辆。吉利为自己设定的目标并未达成，令外界大跌眼镜。数据显示，2021年，吉利新能源和电动化产品总销量刚刚突破10万辆，占全年销量的7.5%。据业内人士表示，这个数据只是批发量，真实交付量大概率更低。

反观比亚迪汽车，今年3月底，在一次与投资者的交流会上，比亚迪一

位高管曾表示，保守估计比亚迪今年的订单会达到150万辆，如果供应链保障得力，可能会冲击200万辆。

新能源汽车市场正在进入快速发展通道。根据中国汽车工业协会和乘联会的数据，2018年，新能源汽车的全国渗透率为4%，2020年这个数字为5.8%，2021年数字开始快速攀升，今年3月已经达到了28.2%，其中自主品牌新能源汽车的渗透率更是高达46%。

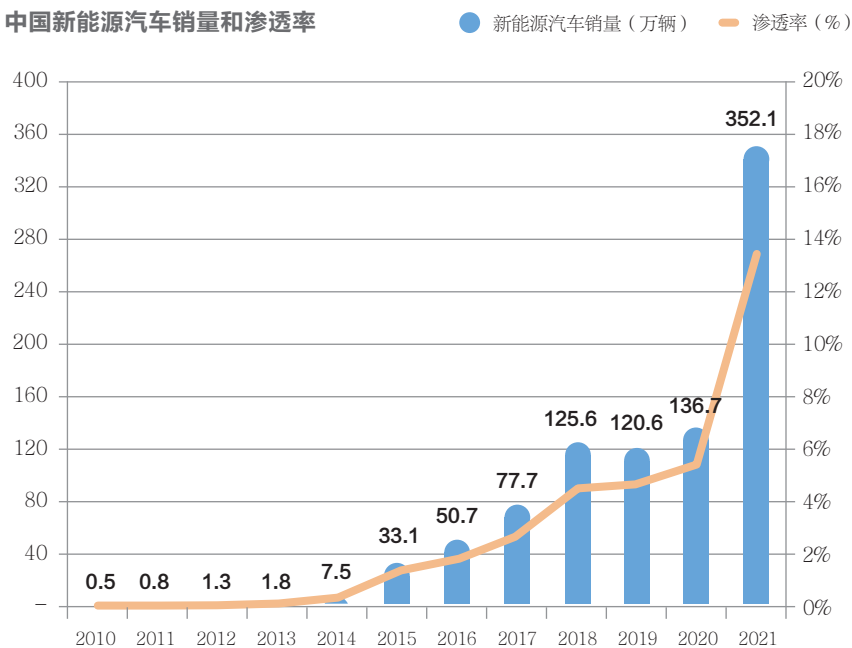
吉利新能源汽车起步虽早但发展不利，智能化自主研发也历经坎坷。2021年年初，李书福在吉利集团内部发表了一篇万字公开信，被外界认为是变相承认“蓝色吉利行动”战略失败。但是，李书福认为战略方向并没有错误。

布局“天地一体化”

吉利汽车近年来增长疲软，净利润已连降三年，其新能源汽车发展更是明显落后于国产车企领先者的表现。

根据吉利汽车发布的财报显示，2021年全年，吉利汽车实现营业收入1016.1亿元，同比增长10.3%，睽违三年，再次突破千亿元门槛；实现净利润43.5亿元，同比下降22%；归属公司股东净利润48.5亿元，同比下降12%；每股盈利0.48元，同比下降

中国新能源汽车销量和渗透率



>> 数据来源：中国汽车工业协会

15%。

从最初的沃尔沃、宝腾、路特斯，再到如今的手机、低轨卫星、飞行汽车甚至芯片，打造一个堪比特斯拉的帝国，已经是李书福掩藏不住的雄心。

据透露，未来的吉利有望打造出以汽车、手机为终端，联结更广阔生活空间的全新出行场景。收购魅族后，吉利的手机将能够配合吉利的低轨卫星系统，实现卫星通信功能，在“天地一体化”出行生态中设计应用

场景并实现多生态链接的闭环。

李书福在7月4日的签约现场表示，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与生态融合势在必行，“通过布局手机业务，消费电子产业与汽车产业深度融合，跨界打造用户生态链，可以实现超级协同”。

“大变局下必有大机遇，‘电动化、智能化、网联化、共享化’就是汽车行业的新历史机遇，全球各大汽

车公司已经展开了新一轮的布局。”李书福放言，吉利正在布局未来天地一体化智慧立体出行生态，在新能源科技、汽车芯片、低轨卫星、飞行汽车等前沿技术领域不断探索。

吉利控股集团消息称，6月2日12时，“吉利未来出行星座”首轨九星在西昌卫星发射中心以一箭九星方式成功发射，卫星顺利进入预定轨道。此次发射的九星中的一颗被命名为“亚运中国星”，是亚运会首次冠名商业卫星。通过“吉利未来出行星座”建设，吉利控股集团将构建“天地一体化”高精时空信息系统。

李书福早在2010年就公开表示：“人类应该以更加大胆和科学的态度，不断探索与加快探索太空世界与宇宙未来，在保护与发展地球经济的同时，开拓更加广阔的宇宙世界。”

面对低迷的市场表现，吉利汽车在星辰大海之下，更需要解决现实的问题。在7月11日的“极氪进化日”上，安聪慧宣布“极氪”汽车将为新老用户免费升级高通8155车机芯片——这次的更新带来CPU算力提升177%、GPU算力提升94%、内存带宽提升100%，让消费者享受到了实打实的实惠。下一步，何时能在自家汽车上出现具有自主知识产权的芯片？或许，携手魅族后的吉利汽车会给消费者带来惊喜。■