

## 汽车制造商蜂拥投资共享出行应用

## 车企搬起石头想砸谁脚？

推荐阅读

首席记者 李修惠综合外媒

5月底，有三家车企做了同一件事——投资一家共享出行服务商。

丰田与Uber、大众与Gett在同一天宣布与对方合作，加上此前通用与Lyft合作，2015年全球销量最大的三家汽车制造商现在都分别手握一个出行应用。

就当众人还在消化丰田和大众的大新闻时，宝马也传来了注资Scoop的消息，福特与戴姆勒也在自己孵化汽车共享出行项目。

一夕之间，汽车企业又有了新的分类方法：涉足共享出行的车企和尚未涉足共享出行的车企。可以料想，马上会有更多的车企加入到前一个阵营中。

## 为什么要拉拢共享出行？

其实车企和出行应用之间的关系很微妙。消费者一旦依赖于出行应用，其购车的意愿就会薄弱，所以车企有些忌惮出行应用。而出行应用希望消费者都去“共享”车，而不是“拥有”车，这样他们才会更频繁地使用应用。但同时，它也需要更多的人开着自己的车成为应用平台的司机，这样出行应用的规模才能逐渐做大。

德勤中国汽车行业管理咨询主管合伙人Marco Hecker认为，客户消费行为的改变已经使汽车行业面临一个重要拐点，即客户从传统的“购买汽车产品”转变成为对“移动方式”的消费。比起拥有一辆车，不少人开始觉得每天打车也是一种选择。

## 研发投入远超车企

## 华尔街分析师找到了苹果造车的证据

首席记者 李修惠综合外媒

日前，有多家外媒称，苹果公司正在调研电动汽车的充电情况，并与多家充电服务供应商进行接洽，还聘请了几位来自该领域的工程师。

## 不造车，先建桩？

这些举动表明，苹果很可能会以电动汽车最关键的缺点——充电问题为切入点，进入汽车制造领域。尽管特斯拉、宝马等企业已经开始在世界各地布局建设充电配套设施，但公共充电桩数量不足、各品牌充电桩互不兼容，以及慢充状态下充电时间过长等缺点还是阻碍消费者购买电动汽车的主要原因。

分析师预计，电动汽车的充电问题恰好能够成为苹果切入汽车市场的一大机遇。擅长以简洁设计理念打造良好用户体验的苹果如果真的推出电动汽车充电业务，那将会对行业现状造成极大的改变。

很长一段时间以来，苹果一直



消费者和出行应用，总有一方需要拥有车。既然现在的消费者已经不那么在乎汽车的所有权，那车企就选择出手投资出行平台，希望能够借此稳住销量。

以丰田与Uber合作为例，双方达成了投资和汽车租赁协议，丰田金融将为Uber司机提供新的租车服务，租车费用会直接从Uber司机开专车赚到的钱中扣除。其实，这就等于丰田把车租给了Uber，来解决后者缺车、缺司机的现状。

也有不同的声音表示担忧。他们认为车企现在投资出行应用无异于在养白眼狼，“传统车企争着投资的科技公司满足了大众的打车需求，削弱了一部分人买车，甚至是学车的愿望。它们在占领一个小的新兴市场时，可能失去了一块更大的地盘。”

不过，车企显然是做足了调研

工作才拍板投资出行应用的，异见者所谓的“市场”虽新，但绝对不小。斥资3亿美元投资了Gett的大众集团明确表示，其参与汽车共享的目的是凭借这一新兴商业模式，到2025年实现销售额的大幅增长。

## 有更大的野心

传统车企的野心甚至不止于此。在今年年初向Lyft投资了5亿美元的通用已经流露出了新的想法。除了Lyft，通用还以10亿美元的价格收购了自动驾驶技术开发商Cruise Automation，而通用旗下的电动汽车雪佛兰Bolt即将于明年上市，其对手是已经有40万份订单在手的特斯拉Model 3。通用明显不打算和特斯拉硬碰硬，转而将Bolt推向了电动出租汽车市场。

结合了通用、Lyft，以及Cruise

Automation三者技术的Bolt成为了一辆带有无人驾驶功能的电动汽车，而这辆车最近已经开始在旧金山的街头路测了。

据说，将来在Lyft的应用中就可以让用户选择无人驾驶汽车。乘客可以通过Lyft告知无人驾驶汽车行程何时开始以及何时结束，汽车会自动行驶至目的地。

摩根士丹利很是看好通用汽车在该领域的努力，于上个月将其评级从减持上调为持股观望。

在不到半年的时间里，通用就已经成功地让一辆Bolt无人驾驶车出现在了路上，速度之快令人咋舌。通用自身有强大的制造优势，通过投资和收购的手段缩短了研发时间过长的短板。

攫取出行应用的优势，学习互联网企业的思维，这才是车企投资出行应用的终极目的。



## Automotive News

## 美国考虑新设后排假人撞击测试

美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）计划在其车辆五星安全评级测试中加入后排假人撞击测试，旨在敦促车企更好地保证后排乘客，特别是儿童的安全。新的测试项目如果通过，将于2019年开始执行。

现在，后排假人主要用于车辆的侧面撞击测试，以及前部或者侧杆碰撞测试。车辆安全倡导组织呼吁NHTSA与美国公路安全保险协会（IIHS）关注后排乘客的安全，这部分危险往往容易被忽视。

另外，Uber、Lyft等打车软件日渐流行等原因，后排乘客的安全被提上了日程。美国交管局目前正在对此事进行探讨，尚未出台详细的测试流程细节。

## Bloomberg

## 标致与法国政府会面商讨股权

标致集团与法国政府举行非正式会谈，讨论双方在标致雪铁龙集团（PSA）中的持股问题。

标致家族、法国政府和东风集团各自拥有PSA 14%的股份。现在，法国政府欲降低其持有的股份比例。

法国政府计划把减持得到的资金资助处于困境中的核能集团阿海珐（Areva）。自法国政府花费8亿欧元（约合人民币58.6亿元）支持濒临破产的PSA之后，两年内，其针对PSA的股权价值几乎翻了一番。

2014年，法国政府和东风集团采取措施拯救PSA脱离金融危机，标致家族放弃了对PSA的控股权。根据财政救援计划协议，标致家族原本25.4%的股权和38%的表决权被稀释，并和政府及东风集团处于平等位置，失去了家族企业控制权。

## Green Car Reports

## Model 3不能再享受终身免费充电服务

特斯拉推出的最便宜车型——Model 3的免费服务范围将有所缩水。特斯拉CEO埃隆·马斯克表示，不会为Model 3用户提供终身免费充电服务。

特斯拉公司建设的超级充电站目前为特斯拉车主提供免费充电服务。马斯克对此表示，超级充电站不会为Model 3用户提供终身免费服务，除非用户购买“服务包”。不过，他并未指明这种服务包是什么，随车购买需要额外支付多少费用。

(单位：十亿美元)



在招募电动汽车方面的人才，所以外界一直猜测苹果会进军汽车制造，但苹果官方从未确认过这个消息。

## 财报出卖了苹果野心

苹果对自己在汽车领域接下来的动作一直神秘兮兮、三缄其口。但华尔街的分析师却从苹果的财务报表中找到了蛛丝马迹。

摩根士丹利全球汽车研究部门的报告显示，苹果从2013年到2015年在汽车领域投入的研发资金高达

47亿美元。摩根士丹利把苹果的研发阶段按照产品来划分，并根据财报数据整理出了一个图表（见图）。

研究报告认为，从2004年到2006年，在iPhone发布之前，苹果的研发资金主要投入在iPhone上，数额大约是2亿美元；2007年到2009年主要的资金投入对象是iPad，其研发资金增长到了6亿美元；2010年到2012年，苹果在智能手表上多花了20亿美元的研发费用；而在最近三年，苹果先后砸了47亿美元用在汽车和相关服务的研发上。