

# 戴姆勒将缩小规模，靠软件挣钱

本报记者 林安东 综合外媒

特斯拉给传统汽车行业带来的压力，不容小觑。康松林表示戴姆勒将在动力总成方面对工业领域进行根本性的改变。戴姆勒正在招聘许多新的软件工程师，以及电池化学、电气化方面的专家。此外，戴姆勒还希望向客户提供新的数字服务，例如辅助驾驶功能和信息娱乐服务，以便在2024年推出新的车载操作系统时，可以利用软件服务来获利。

据了解，为实现碳中和愿景，梅赛德斯-奔驰加速推进“电动为先”战略，在48伏智能电机技术、插电式混合动力汽车、纯电动汽车等各个领域全面发力。梅赛德斯-奔驰将在2021年推出大型纯电动车型架构（EVA）平台，生产全新纯电动车型。此外，梅赛德斯-奔

驰计划到2025年实现25%以上的销量为纯电动车型；到2030年，插电式混合动力及纯电动车型销量占全球销量的50%以上。

不只是戴姆勒，大众集团旗下豪华汽车品牌宾利也于近期宣布将在2030年前完全实现电动化。11月5日，宾利宣布，到2023年将推出首款纯电动车型；2026年，公司将完全实现电动化，仅保留插电式混合动力车型（PHEV）或纯电动车型（BEV）；到2030年，公司将全部生产电动车。

## 缩小规模的第一步

“成为一家规模较小的公司”意味着裁员。据德国《明镜周刊》报道，今年7月，戴姆勒就宣布将裁员3万人，并考虑关闭部分海外工厂。由于利润下滑导致亏损，戴姆勒考虑扩大裁员规模，进一步缩减成本。

《明镜周刊》指出，戴姆勒于去年发起的缩减成本计划比最初启动时涉及范围更广。接近该计划的人士透露，戴姆勒内部广泛流传，此次裁员还将包括许多管理职位。2019年11月，戴姆勒公司曾宣布将在2022年年底之前，在全球范围内裁员至少1万人，削减员工支出约14亿欧元，同时包括削减全球10%的管理职位。今年6月，戴姆勒计划在2025年年底前再裁员1万人。

裁员，一方面是由于全球汽车市场行情持续疲软，企业运营成本居高不下；另一方面，向新能源汽车全面转型，意味着制造环节对于人工要求开始下降。

全球知名投行荷兰国际集团（ING）的分析师指出，与传统燃油车相比，电动汽车的生产环节更少。电池和电动机只有大约200个零件，而燃油车光内燃机和变速箱就有

至少1400个零件。传统燃油车有超过3万个零件，而电动车明显少很多。

在康林松看来，汽车制造商想要加倍提高效率就必须放弃传统燃油汽车，这样就能腾出资源来生产电动汽车和自动驾驶汽车。“我们正在招聘很多新的软件工程师，以及电池化学、电气化方面的专家。”康林松表示，裁员的背后就是新鲜血液的补充。

相关数据显示，预计到2025年，该公司固定成本、资本支出和研发成本相较2019年的水平将削减逾20%。同时，该公司希望削减现有车型阵容，并将业务范围转向电动汽车。此外，管理层还希望利用奢侈品牌的优势来增加每辆车的附加值。

据了解，新的战略调整将从明年开始，戴姆勒旗下梅赛德斯·奔驰品牌的大型电动汽车架构（EVA）将推出四款全新纯电动车型。新的EQS将首先启用专用电动车架构，续航里程超过700公里。按照计划，“由于高共通性、可控投资以及电池系统成本的持续下降，我们的目标是从2025年开始，为所有新架构提供强劲的利润率。”



图片来源：路透社

据路透社报道，德国当地时间11月12日，戴姆勒股份公司（梅赛德斯-奔驰母公司）董事会主席康林松表示，戴姆勒在五年后将成一家规模较小的公司，加速向电动化和自动驾驶方向转型，专注于通过软件服务获取经常性收入。

## 靠软件挣钱的第一步

自主开发软件的紧迫性，来自于以特斯拉为代表的造车新势力的冲击。对于传统汽车制造商来说，必须迎头赶上。在康林松看来，缩小规模也符合新时代的需要，在这个新时代，产品不再以“多”取胜，而是以可持续性来定义。

“就像iPhone一样。”康林松表示，未来汽车通过软件更新，可以包含新的服务和功能，这将是一种常态。

此前，戴姆勒宣布与英伟达达成战略合作，并宣布从2024年开始，在梅赛德斯-奔驰的整个产品线启用全新的“软件定义”系统，实现OTA更新自动驾驶功能和其他安全功能。

“以后，我们需要考虑新功能的发布周期是几天甚至几个小时，而不是传统车企几个月甚至几年的更新频率。”戴姆勒研发部门首席信息官席格马尔·哈西斯强调。

与此同时，这家汽车制造商希望自主投入研发未来的汽车软件操作系统，来控制“未来汽车的大脑和神经系统”。

据《汽车新闻》报道，今年1月的CES展期间，戴姆勒表示将推出自己的操作系统MB.OS。该集团希望在公司内部培养软件开发能力，而不是将其外包给外部供应商。

第一款类似的代表性系统，就是戴姆勒的MBUX多媒体系统，并率先搭载于梅赛德斯·奔驰的新一代紧凑型A级车。

这套Linux系统的开发，正是得益于戴姆勒在早

前加入的AGL（开源汽车级Linux联盟）。戴姆勒是全球第10家加入AGL联盟的汽车制造商。

此后，包括大众汽车在内的多家汽车制造商也宣布加入AGL联盟。跨行业采用开放平台使汽车制造商和供应商能够共享和重用相同的代码库，这将降低开发成本，减少新产品上市的时间，并减少整个行业的碎片化。

然而，对于戴姆勒来说，这只是第一步。作为传统汽车制造商，戴姆勒对于软件开发掌控权的布局其实远远超出行业的认知。

比如，作为戴姆勒旗下的全资软件开发公司，2017年成立的MBition正在建设“软件工厂”，使负责整车开发的系统工程师能够快速开发高质量的软件，“就像在装配线上”。

目前，MBition大约有200名员工，他们来自各行各业，比如电脑游戏行业。扁平的等级制度、个人责任感和友好的工作氛围使他们能够充分发挥自己的潜力，并支持戴姆勒朝着成为软件公司的方向发展。

《纽约时报》评论指出，在未来，汽车行业不再依靠每隔几年向用户出售一次新车，而将通过软件升级赚钱。未来，汽车制造商因为软件升级而产生的利润回报可能以相对较快的速度达到数亿美元。拥有未来操作系统的主控者，将决定自己的命运。对于汽车制造商来说，这就是选择“软件”还是“制造”的分岔口。

## 英国2030年禁售燃油汽车和货车

据报道，11月18日，英国首相伯里斯·约翰逊在英国《金融时报》发表的一篇专栏文章指出，英国将提前到2030年禁售燃油轿车和货车，旨在满足该国零排放的气候目标，这比其2月承诺的2035年又提前了5年。混动轿车和货车将于2035年禁售。

约翰逊表示：“这是为了让人们知道自己正在帮助英国变得更清洁、更绿色、更美丽，从而感到满意。”

约翰逊透露，政府将投资逾28亿英镑发展电动车，这些资金将用于建设充电桩和加强电池生产，这将助推该国实现2030年禁售燃油车。此外，英国还将将发展更清洁的公共交通，包括上千辆环保公交车和数百英里的新自行车道。

在最新计划中，到



2030年，英国将动用120亿英镑的政府资金，以及来自私营部门的资金来创造和支持25万个高技能的环保岗位。

而另外2亿英镑将用于创造产业集群，旨在到2025年集合技术来捕获、储存和使用二氧化碳排放；到2030年，英国还将建设两个中心，产业集群累计投资金额达10亿英镑。

约翰逊承诺2030年将英国海上风力发电量从现在的10千兆瓦提高至40千兆瓦，并将投资5亿英镑支持包括家庭取暖和烹饪在内的氢能源项目，还将助力发展大型和小型核电站。

## 德国拨款30亿欧元支持汽车业

据报道，德国政府于11月17日表示，将提供30亿欧元为环保汽车的研发和生产提供支持。当前，汽车行业正在努力应对新冠肺炎疫情和全球气候危机带来的挑战。

德国汽车行业面临来自中国和美国对手日益激烈的竞争，外界普遍认为，在电动汽车领域，这些对手领先德国一步。新冠肺炎疫情导致的消费需求崩溃，也对德国汽车行业造成了严重的打击。德国政府为此推出了一揽子计划，核心内容是拨款10亿欧元，将为购买电动汽车消费者提供的补贴计划延长至2025年，该计划原本于明年结束。

消息人士透露，另外10亿欧元将用于针对老旧卡车的旧车报废计划，从而帮助私营物流



企业和市政当局实现车队的现代化。计划中的补贴金额会在旧卡车报废后，消费者购买新卡车的时候支付，车主在购买新款柴油卡车的时候也可以享受补贴，在购买电动或氢动力卡车时，补贴金额更高。

在车企和政府部门为讨论救助计划举行的峰会召开后，德国经济部长表示，这些措施意味着德国汽车行业将有能力应对其所面临的挑战。环境部长表示：“我们要把走出经济危机的道路，与走出气候危机的道路结合在一起。”