

# “彩电大王”黄宏生的跨界造车梦

本报记者 郭阳琛 张家振  
上海报道

随着小米、华为、恒大和富士康等不同领域的龙头企业先后入局，跨界造车俨然已成为国内汽车行业中的一股潮流。

从在江苏省南京市创立开沃新能源汽车集团股份有限公司(以下简称“开沃汽车”)，到重组南京金龙客车制造有限公司(以下简称“南京金龙”)，再到先后创立江苏天美汽车有限公司(以下简称“天美汽车”)和创维汽车两大品牌，66岁的“彩电大王”——创维集团创始人黄宏生已在这股浪潮中搏击了10余年。

造车是黄宏生的“二次创业”，并陆续新增了创维汽车创始人、开沃汽车董事长等多个新头衔。近日，黄宏生宣布，创维汽车第二款新车创维HT-i混动SUV正式发布，并立下了2023年销售10万辆整车的“军令状”。

尽管“从家电延伸到电动车”这一技术路线尚未有成功案例，但黄宏生坚信背靠创维集团有着天然的造车优势。“核心还是我们的技术、品质以及供应链管理较强大。制造业出身的背景，让我们在造车方面的优势更凸显。创维集团在全球的用户近5亿人，他们对创维的软件智能化非常熟悉与信赖，也就有机会选择创维汽车。”黄宏生表示。

另一方面，在重金投资打造的拜腾汽车和博骏汽车等多家“造车新势力”发展受阻后，具有本土基因的开沃汽车正悄然成为南京市重现汽车产业昔日辉煌的重要底牌。

南京市一名负责招商引资工作的负责人向《中国经营报》记者直言，新能源汽车产业的集聚和发展离不开整车企业带动，而南京市的吸引力主要在于产业链完整以及人才优势。

## “苦行僧”二次创业

无论是在造车还是在用车领域，创维汽车都有强大的技术和丰富的经验加持。

1988年，黄宏生创办家电企业创维，并于2000年如愿在港交所主板上市，黄宏生也因此在业界被冠以“彩电大王”的称号。

黄宏生与新能源汽车结缘始于10余年前。2010年，黄宏生开启了二次创业征程，并在南京市成立了开沃汽车；2011年，开沃汽车收购重组南京金龙，发展重心转向新能源商用车领域。

但开沃汽车的梦想是“商乘并举”，最终在2017年获得乘用车生产资质。2019年，黄宏生成立天美汽车，正式入局新能源乘用车市

场。第二年，天美汽车首款SUV天美ET5上市，但该款车型因销量不佳现已停产。

天美汽车出师不利，让黄宏生想到了首次创业积累的家电基因。2021年3月26日，开沃汽车与创维集团签订相关商标转让协议，前者以2800万元代价获得创维集团对“创维品牌”第十二类商标的转让，创维汽车因此成为开沃汽车旗下的智能汽车品牌，创维汽车EV6也在2021年7月底推出。

黄宏生对于创维汽车的未来发展充满自信：“创维汽车隶属于开沃

汽车，有着12年的造车基因。相比传统车企，创维汽车还有创维集团的生态基因。因此，无论是在造车还是在用车领域，创维汽车都有强大的技术和丰富的经验加持。”

“创维汽车的发展可能要分两个阶段。第一阶段我还是要赤膊上阵，在一线呼喊，用我的苦行僧(形象)，像《西游记》里的唐僧那样，无论见了妖怪还是河流，都要往前，更多扮演这样一个精神领袖的IP。”黄宏生表示。

但创维汽车的销量并不尽如人意。有关数据显示，今年1~8



本报资料室/图

月，创维汽车累计销量为9345辆，均为创维EV6车型，其中8月份单月销量为1350辆。而公司今年定下的销售目标为3万辆。

在江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔

看来，和蔚来、小鹏、理想等头部“造车新势力”相比，创维汽车的资金投入相对较少，这导致其大多采用市场中的成熟技术，产品较为平庸、缺乏亮点，这或是销量欠佳的主要原因。

## 年销10万辆“军令状”

按照构想，在10万辆的销量中，创维HT-i混动SUV至少要占到六成左右。

“新能源汽车是带轮子的家电。”这是黄宏生一直秉持的理念。在其看来，家电和新能源汽车从技术上来看一脉相承，智能化、操作系统和万物互联等新能源汽车领域出现的名词，其实家电领域已经率先在全球布局。

正因如此，“从家电延伸到电动车”这一技术路线，深深印刻在创维汽车的基因中。今年上半年，创维汽车新增近150家销售渠道，500家销售网络的搭建目标目前已完成约80%，未来创维汽车会把家

电渠道作为发力重点。

据创维汽车常务副总裁、联合创始人贾凡透露，创维集团约有2万~3万家创维家电门店，未来会根据情况来开拓汽车销售渠道，把智能家电和车互联的场景体现出来。电视行业已发展到“软件定义电视”时代，这和汽车行业里的“软件定义汽车”“常用常新”“软件付费”等概念也是贴合的，所以两者在资源方面有很多共享的空间。

“创维汽车还将打造独特的技术生态，将实现线控底盘技术、智能

座舱、HT-i智能混动技术以及2.0主动健康系统的不断迭代，实现人车的高度融合。”黄宏生表示。

随着创维HT-i混动SUV的入市，黄宏生也为创维汽车立下了明年销售10万辆的“军令状”。按照其构想，在这10万辆的销量中，创维HT-i混动SUV至少要占到六成左右。

“创维汽车要实现这一销售目标还存在一定的难度。”张翔指出，一方面，当前市场上20万元档的新能源汽车基本都配备了多屏幕、激

光雷达和自动驾驶等功能，而这些技术亮点创维HT-i混动SUV基本上都没有配备；另一方面，创维汽车走的混动路线处于“淘汰”阶段，国家层面已经在限制对混动车的补贴额度，上海等城市也即将停止向混动车型发放绿牌，因此混动平台的生命周期不会太长。

据记者了解，接下来，创维汽车将布局纯电和超级智能混动两大新能源市场，未来3~5年将重点进入新能源B级、C级SUV和B级、C级轿车四个重要新能源乘用车市场。

与此同时，创维汽车也正筹划上市事宜。据黄宏生透露，除了集团本身的资金投入之外，创维汽车已融资几十亿元。目前，公司准备启动C轮融资的金额在50亿元左右，此轮融资结束之后便准备启动上市进程。

张翔进一步表示，和手机相比，家电产品的用户黏性较弱，因此从家电延伸到造车领域，目前在中国乃至全球都还没有成功案例，黄宏生的“二次创业”能否成功还有待时间的检验。

## 南京汽车产业“新王牌”

开沃汽车追根溯源也是南京市的本土车企，对南京市而言显得尤为宝贵。

开沃汽车官网显示，位于南京市溧水开发区的南京金龙汽车生产基地，总投资50亿元，可年产2万辆大中型客车、20万辆轻型客车。在新能源汽车领域，南京金龙纯电动客车累计销量已连续多年位列全国前三位；而创维汽车则全部由位于江苏省徐州市的江苏开沃汽车有限公司运营。

记者在采访中了解到，开沃车所在的溧水区，汽车产业尽管起步较晚，但俨然已扛起南京市新能源

汽车产业发展的大旗。仅溧水开发区就聚集了比亚迪和南京金龙等6家整车企业，还有100余家关键零部件企业，集中了南京市80%以上的新能源客车产能和70%以上的新能源汽车零部件配套产能。

近年来，南京市新能源汽车产业保持快速增长态势，主要整车企业分别生产和销售新能源汽车4.54万辆和4.52万辆，同比分别增长85.0%和87.8%；新能源汽车产业256家在库规模以上企业实现营收804.56亿元，同比增长

实现营收1456.1亿元，同比增长15.5%；新能源汽车整车产量7.95万辆，同比增长3.2%；新能源汽车产业规模以上企业合计实现利润总额53.7亿元，同比增长35.8%。

今年上半年，南京市新能源汽车产业仍保持快速增长态势，主要整车企业分别生产和销售新能源汽车4.54万辆和4.52万辆，同比分别增长85.0%和87.8%；新能源汽车产业256家在库规模以上企业实现营收804.56亿元，同比增长

19.2%，高于全市规模以上工业营收增速13.6个百分点。

“我们引进的很多广东企业，进入华东地区后，首先考虑的是城市周边区位，下游零部件企业是否完备，是否能够迅速制成品供给整车企业。”上述南京市招商引资负责人告诉记者，南京市所在的华东地区汽车零部件配套体系很完备，这对相关整车企业的布局而言很有帮助。

该负责人进一步指出，人才也

是南京市的核心优势之一。“在新能源汽车领域，我们主要是和周边的常州市、苏州市和无锡市等地的企业竞争，在人才引进方面更有吸引力。”

“开沃汽车追根溯源也是南京市的本土车企，对南京市而言显得尤为宝贵。”张翔建议，南京市应尽量帮助开沃汽车开拓市场，例如当地在采购公交车、出租车和网约车时可以优先考虑，帮助处于初创期的创维汽车打开销路，实现地方和车企互利共生的目标。

河南省2025年推广目标达5000辆以上

# 燃料电池汽车示范应用提速 多地争抢氢能汽车市场蛋糕

本报记者 杨让晨 张家振 上海报道

以郑州市为龙头的河南省“1+5”燃料电池汽车示范应用城市群建设正持续加速推进。

“可以看到，以郑州为牵头城市、以宇通集团为优势企业，郑州燃料电池汽车城市群示范应用取得了明显成效。”日前，郑州市燃料电池汽车示范应用领导小组专家委员会专家在宇通集团调研时表示。

与此同时，河南省氢能及燃料电池汽车产业链对接会在郑州

市和洛阳市等地举行，郑州市燃料电池汽车示范应用领导小组专家委员会针对河南省燃料电池推广及氢能产业链的现状和发展情况进行了讨论。

资料显示，《郑州城市群燃料电池示范应用实施方案》(以下简称“《方案》”)在今年初获得财政部等五部委正式批复，河南省包括郑州市、洛阳市、开封市、安阳市、焦作市和新乡市等在内的6座城市入选。

《中国经营报》记者从宇通集团方面获悉，作为河南省本土企

业，宇通集团已围绕整车与燃料电池关键技术产品研发，组建了一支拥有25名整车和燃料电池汽车相关领域博士、300余名专业工程技术人员组成的研发团队。

对于郑州城市群在燃料电池示范应用方面的建议，河南省汽车行业协会秘书长刘晓明表示，郑州市应该在原有客车、物流用车等应用场景基础上，学习其他省市的经验，继续扩大应用场景。“氢能发展要跳出车的应用，站在整个国家能源战略的角度去考虑。”

氢燃料电池汽车，后来将这一目标增加到了650辆。“目前来看，这一目标基本能够顺利实现，之所以主动加压，还是希望能够发挥好郑州市的龙头带动作用。”

在洛阳市举行的河南省氢能及燃料电池汽车产业链对接会上，刘晓明表示，通过举办对接会，能够实现郑州市和洛阳市互联互通、共享共用的合作关系。“此举有助于积极贯彻河南省‘豫材豫用’和‘产业链共同发展、优势企业重点扶持’的指示精神，有利于实现两地氢能及燃料电池汽车产业错位发展和可持续发展。”

宇通集团方面则表示，公司将坚持创新驱动和市场导向，完成新能源和整车解决方案布局，为城市氢能产业生态协同发展贡献力量，全面加速中国商用车行业“新能源化”进程。“宇通集团将与洛阳市的产业合作伙伴、高校通过产学研合作，助力新能源、燃料电池核心技术自主可控。”

元。省级、市级、企业及社会各类型资金总投入约285亿元，以确保示范应用任务圆满完成。

同时，根据《规划》确定的目标，到2025年，河南省将推广各类氢燃料电池汽车5000辆以上，车用氢气供应能力达到3万吨/年，氢气终端售价降至30元/千克以下，绿色低碳比例不断提高，建成3~5个绿氢示范项目。

另据此前公示的信息，郑州市为此次郑州城市群燃料电池汽车应用示范的牵头城市、宇通集团旗下的宇通客车股份有限公司(600066.SH)为优势企业。具体来看，郑州市确立了“到2025年实现累计产值超过300亿元，燃料电池整车制造、核心材料、关键零部件达到国内领先水平，建设成为集研发创新、装备制造、示范应用于一体的氢燃料电池汽车产业新高地”的目标。

郑州市相关负责人告诉记者，郑州市原计划年内新增500辆

## 核心技术、产品研发提速

在郑州城市群合力推进燃料电池示范应用工作背后，河南省在氢能产业发展等方面拥有良好的产业基础。

据河南氢能与燃料电池汽车产业研究院院长、宇通集团燃料电池专业首席工程师张龙海介绍，河南省氢能产业基础发展良好，目前已拥有较完备的燃料电池产业链条，在整车与零部件方面有宇通集团和意昂新能源汽车科技等龙头企业。

具体来看，宇通集团已在国内实现氢燃料电池客车的规模化推广应用，整车技术和性能处于国内领先水平。同时，焦作市、安阳市和洛阳市等城市工业副产氢资源丰富，相关企业工业副产氢年产量超过1亿Nm<sup>3</sup>。

在采访中了解到，目前宇通集团已完成了三代燃料电池客车的开发工作，整车寿命、低温启动、经济性、续驶里程能力得到逐步提高。搭载第三代氢燃料电池客车技术的车型具备氢耗低、长寿命、高安全、环境适应性强等特点。

据介绍，该氢燃料电池客车单次加氢仅需8~10分钟，续航里程超过500千米，可实现-30℃低温启动，百公里氢耗约4.3千克。宇通集团方面表示。

新能源汽车产业中的氢能源赛道正迎来市场规模超万亿元的新蓝海。

作为我国能源战略的重要组成部分，氢能将纳入我国终端能源体系，与电力协同互补，共同成为我国终端能源体系的消费主体，带动形成十万亿级的新兴产业规

模。”干勇分析认为。

巨大的市场蓝海引来了全国各地的争相布局和提前规划。除河南省专门出台文件支持氢能产业发展外，北京市、辽宁省和陕西省等地也都出台了相关政策。

其中，《辽宁省氢能产业发展规划(2021~2025年)》提出，到2025年，全省氢能产业将实现产值600亿元，培育10家左右具有核心竞争力和影响力的知名企业，建成国内顶尖、世界一流的氢能产业研发与创新基地。

北京市则将目光投向了氢能产业生态建设方面。《北京市关于支

持氢能产业发展的若干政策措施》提出，鼓励新建和改(扩)建符合北京市发展规划的加氢站，对北京市行政区域范围内建成(含改扩建)的加氢站，按照两档分别给予500万元和200万元的定额建设补贴。

对此，中汽政研新能源汽车政策研究部姚占辉表示，今年3月，国家出台的氢能规划不仅翻开了我国氢能产业发展的新篇章，也坚定了行业发展氢能的信心。“可以预见，越来越多的企业、资本将集聚到氢能产业，未来氢能产业将成为推动我国产业转型升级的新动力，以及国民经济新的增长点。”