

小米汽车股权架构：116 万辆 SU7 召回背后，你该懂的风险与逻辑

来源：叶佳慧 发布时间：2025-11-17 23:18:46

小米汽车近期因召回 11.6 万辆标准版 SU7 引发热议，不少车主疑惑：为啥不退定金？没提车就要缴尾款？召回真是“版本升级”吗？要弄清这些问题，得先看懂小米汽车的股权架构——这里面藏着风险隔离的关键，也关系着消费者权益。

先看核心架构：小米集团注册在开曼群岛，用的是科技公司常见的 VIE 架构。简单说，若负责生产的小米汽车有限公司破产，清算时只拿它的生产线、库存等资产还债，小米集团通过多层控股，能把风险完全锁在这家公司里。也就是说，供应商或车主想追责，只能找小米汽车有限公司，法律上没法让小米集团“兜底”。



更关键的是雷军专门设的 4 家造车公司，分工把小米汽车有限公司变成了“空壳”：

小米汽车科技有限公司：握有智能驾驶、三电系统等核心专利，是技术核心；小米景熙科技有限公司：拥有北京亦庄工厂等重资产，小米汽车有限公司只租来用；小米景明科技有限公司：管销售和钱，车主付的定金、车款都进它账户；小米汽车有限公司：只跟车主签合同、对接交付问题，却没专利、没资产、没现金流。

这就解释了车主的疑问：不退定金，是因为签合同的“空壳公司”没钱，钱在小米景明科技手里；催缴尾款，是因为按规定要每 60 天给供应商结款，但库存周转超期，只能靠催尾款补资金；而 SU7 召回，官方说是“版本升级”，市场监管总局却点明是“安全与环保缺陷”——“空壳公司”依赖其他企业供技术、资产，质量把控难免存隐患。

至于为啥营销时要绑小米集团？一是靠集团名气让车主放心，二是为融资。小米集团 2018 年 IPO 募 240 亿港元，后续通过回购、增发又融 291 亿港元；2024 年 3 月股价高位时，雷军减持套现 400 多亿，热度高的小米汽车，其实是调节市场情绪、助力资本运作的一环。

当然，用股权架构隔离风险不是小米独有的，这是合规操作。咱们拆解这些，不是要攻击谁，而是想让消费者看清权益边界——消费时多了解背后逻辑，才是保护自己的第一步。

HTML版本：[小米汽车股权架构：116 万辆 SU7 召回背后，你该懂的风险与逻辑](#)