



斥资近 600 亿元兴建新能源汽车产业基地

宝能强势入局新能源造车业

本报记者 吴小飞 刘珊珊 北京报道

1970 年出生的潮汕人姚振华，是少有的跨界“梦想家”。从驻港部队的蔬菜水果供应商到目前左手地产右手金融的资本大鳄。没有错过房地产腾飞的黄金十年的姚老板，如今又瞄准了高速发展的新能源汽车市场。

整个 2017 年，由姚振华掌舵的深圳市宝能投资集团（以下简称

抢夺“风口”

宝能的策略是要坚定的抓住“风口”，打造“民族品牌”。

宝能集团品牌负责人援引收购观致后回应社会关切的公开函告诉记者，宝能集团认为，新能源和智能化是汽车产业发展的新趋势。在自主品牌崛起，国家政策加持的背景下，国内的新能源汽车正在爆发式增长。宝能的策略是要坚定的抓住“风口”，打造“民族品牌”。

2017 年 12 月 26 日，宝能集团在广州的新能源汽车产业园开始动工。园区位于广州市黄埔区、广州开发区，项目总投资约 300 亿元，首期规划产能为 50 万辆新能源汽车，产业链产值超千亿元，一期项目预计 2019 年底落成投产。据了解，该项目将布局新能源汽车总部、整车及核心零部件研发中心、整车先进制造基地、整车销售中心和物流中心 5 大板块。实际上，该项目早在 2017 年初就开始推进。姚振华表示，宝能集团将着眼于全球开展汽车产业规划和布局。

雄厚的实力无疑给了宝能集团足够的自信，在投入伊始规划资金就达数百亿元。2017 年 10 月，宝能集团在杭州签订框架协议，拟以 140

亿元建设包括新能源汽车以及核心零部件生产项目。11 月，又与昆明市政府签订合作协议，拟在昆明经济开发区和空港经济区落地相关项目。据了解，前述两个项目投入接近 300 亿元，规划产能为 80 万辆。

2017 年 12 月末，在广州新能源汽车产业园动工奠基仪式上，宝能集团董事长姚振华首次就新能源造车发声，高扬“响应十九大”、“发展实业”的大旗，在宝能集团航空、物流、

房产、医药等七大核心实业板块之外再添一块——汽车。

一位接近宝能集团跨界造车业务的匿名人士告诉《中国经营报》记者，不管从产业政策，还是未来发展趋势看，新能源汽车正处在爆发式增长的前期，而此时国内传统车企难以集中精力投入新能源，造车新势力大多存在资金问题，现阶段有 3~5 年的时间差，就是大资本入局发展的黄金期。



2017 年，宝能集团快马加鞭布局新能源，从昆明、杭州再到广州，前后斥资近 600 亿元兴建新能源汽车产业基地。

宝能集团品牌负责人援引收购观致后回应社会关切的公开函告诉记者，宝能集团认为，新能源和智能化是汽车产业发展的新趋势。在自主品牌崛起，国家政策加持的背景下，国内的新能源汽车正在爆发式增长。宝能的策略是要坚定的抓住“风口”，打造“民族品牌”。

中国汽车工业咨询发展公司首席分析师贾新光表示，在收购万科战役之前，大家对宝能不大了解，现在也不知道其“根底”。但宝能有自己的金融机构，因此融资不是问题。

姚振华本人此前也曾自曝，宝能集团的净资产高达 1200 多亿元。

在产业配套方面，宝能集团的多个业务板块与汽车高度相关。除了拥有生产汽车变速器零部件及总成子业务的韶能股份(000601.SZ)、生产汽车精密锻件的中炬高新(600872.SH)，宝能还入主了玻璃制造商南玻集团(000012.SZ)。另外，宝能的现代物流业务未来也可能对汽车制造板块提供支撑。

比亚迪 48.49 亿元布局动力电池

顺应补贴政策调整 车企布局产业链闭环

本报记者 黄辛旭 张洪杰 上海报道

新能源汽车的快速发展让动力电池成为行业的“香饽饽”。从供应商到整车厂各方的争夺早已升级，抢占动力电池的制高点成了关键所在。“这是因为电动车的核心在于三电技术，而电池则是重中之重。”一位不愿具名的汽车分析师告诉《中国经营报》记者。

2017 年 12 月 26 日晚，比亚迪发布公告称，公司与盐湖股份等合作成

再扩电池版图

事实上，比亚迪做电池起家的背景也为它布局电动化做好了铺垫。郭伟男表示，长期来看比亚迪还会坚持磷酸铁锂与三元锂并行。在郭伟男看来，大巴领域磷酸铁锂还具有非常大优势，乘用车领域，随着轻量化等技术要求提高，绝大部分会转成三元锂电池。

“比亚迪向三元锂电池转型的部分原因是源于补贴政策的调整。”上述汽车分析师称。国家的补贴政策纳入了对电池能量密度的要求，

大浪淘沙

而在动力电池领域积极布局的不止比亚迪一家，受国家政策影响，新能源汽车产业发展已经呈现不可阻挡之势，而其关键部件电池就类似于传统汽车的内燃机。因此制造核心零部件的动力电池行业出现了较大的增幅，截至 2017 年三季度，中国前 20 家动力电池企业合计产能为 102.2GWh，其中宁德时代、比亚迪、沃特玛位列前三。

根据中国电池网对 2016 年初到 2017 年上半年锂电池及其上游材料投资扩产及并购重组情况的统计，纳入统计的 143 个投资项目中，有 123 个项目公布了投资额，总额

立的“青海盐湖比亚迪资源开发有限公司”设立后，将启动建设“年产 3 万吨电池级碳酸锂项目”。近日，该项目已经取得青海省经信委备案通知书，项目总投资 48.49 亿元。青海盐湖比亚迪资源开发有限公司的注册资本金人民币 5 亿元由各股东以现金方式出资到位，其中比亚迪持有 49% 股份，现金出资人民币 245 亿元，青海盐湖工业股份有限公司持有 49.5% 股份，现金出资人民币 2475 亿元，深圳市卓域成投资有限公司持有 1.5% 股份，现

补贴金额与电池容量挂钩。客车不得低于 85Wh/kg，乘用车不得低于 90Wh/kg。如此一来，政策推动动力电池向能量密度高，价格贵的三元锂电池转变。

郭伟男强调，根据市场情况比亚迪产能数据可能会不断刷新。截至 2017 年年底，比亚迪动力电池总产能将达 16GWh，其中 10GWh 磷酸铁锂电池，6GWh 三元锂电池。2017 年 4 月，比亚迪宣布拆分动力电池业务，并对外出售。而比亚迪已经和很

超 2307 亿元；纳入统计的 63 个重组项目中，有 60 个项目公布了交易金额，总额达 1306 亿元。

同时各方之间的争夺已逐步升级，目前行业出现投资扩产、并购重组热潮，龙头企业间的竞争加剧。2017 年以来，多家车企分别以入股、合资等形式入局动力电池产业。宁德时代启动 IPO 上市，与上汽、东风、长安等车企抱团发展，半年估值突破千亿元；力神电池也在 2017 年制定了“双百亿元”目标——产能过百亿元，销售额过百亿元；比克电池 11 月初也宣布，投资 143 亿元在山东济宁经开区建设比克产业园。

金出资人民币 750 万元。“比亚迪目前动力电池产能可达 16GWh，根据规划，2018 年至 2020 年将陆续达到 29 GWh、34GWh、39 GWh。”比亚迪动力电池工厂项目部经理郭伟男介绍，比亚迪在动力电池上的布局早已成形。

在著名经济学家宋清辉看来：“比亚迪在行业中占据着规模优势，劣势则是在核心技术方面仍相对欠缺。究其根源，或在于我国的核心技术、制造能力和管理水平与三星 SDI、LG、松下相比，尚存在明显差距。”

多主机厂在谈，发现原先规划的产能远远不够，未来将进一步扩大产能。

根据比亚迪规划，到 2020 年计划产能能达到 39 GWh。此外在动力电池产业，比亚迪坚持全产业链，从上游锂资源到主要原材料开发，再到电芯、模组、BMS，包括电子系统、回收等，百分之百覆盖。未来，比亚迪动力电池业务将主要从系统角度，考虑能量密度提高、成本降低，以及高安全性、可靠性、长寿命三大问题。

但热潮背后行业的问题也开始凸显。“2017 年动力电池行业出现了兼并、重组的特点。”上述汽车分析师称。随着行业的不断成熟，未来从粗放式转向精细化，一些在质量或价格上没有竞争力的小企业会面临临牌的危机。根据不完全统计，目前我国动力电池企业约为 150 家，在过去的三年里，已经有包括四川、山东、广东、河南等地 70 余家锂电及相关企业相继破产。

“除了行业竞争带来的淘汰压力，另一个问题在于新能源汽车发展必然带来大量的废旧电池，如何做好回收也是关键。”上述汽车分析师直言。

机遇背后

对于宝能来说，布局新能源汽车的风险来自两方面，投资的风险和业务经营层面的风险。

乐视汽车的惨淡经营似乎能让让人一窥跨界造车之难，而观致的羸弱现状也在某种程度上暗示，不是优质的人才和技术就能打造受市场欢迎的产品。除了百年积淀的跨国车企，在新一轮跨界造车者中，尚未出现绝对的成功范本。所有的困难，对宝能亦然。

“对于宝能来说，布局新能源汽车的风险来自两方面，一方面投资的风险，另一方面是业务经营层面的风险。”一位就职于“四大”会计事务所、从事汽车产业研究的证券分析人士说。据该人士介绍，作为投资方，宝能首先要面对的可能是投资风险的分散，为了“不把鸡蛋放在同一个篮子里”，宝能在每个项目落地时，都不单只是引进整车厂，而是尽

多元混战

此时大资本的入局，对于行业来说除了扮演“鲑鱼”角色，更进一步挤压了小微企业的生存空间。

除了宝能的强势入局，2017 年 12 月，华夏幸福董事长王文学以个人认缴出资 3.3 亿元收购合众新能源近 53.4% 股份；10 月，碧桂园拿下佛山、顺德两宗地块。不过地块竞得人须在 3 个月内，引进至少 5 家新能源汽车相关企业。此外，互联网巨头 BAT 也已全部涉及新能源业务。

记者采访获悉，对于大资本方的入局，多为业内人士均持较为积极的态度。国际上所谓的大集团，都是以金融资本为核心或背景，而国内的集团一般只有产业，特别是汽车产业，没有金融，没有除了产品以外的造血机能。贾新光说，而“汽车产业正在转型，急需资金，没

量延伸产业链，囊括上下游。另外就收购风险而言，被宝能“押宝”的也不止观致一家。据前述匿名人士介绍，除了网传的宝沃、扬子江客车，宝能正在加快收购步伐，目前“还有几家正在谈”。

同时，“对于新进入者来说，最大的挑战来自于时间和市场。”前述分析人士说。在他看来如何引进人才、组织生产，协同各个环节，这需要很长的时间，犯很多的错误才能打磨出来。新人局需要在短时间内拿出产品，打出品牌，还要保证质量和可行性，体现自己的差异化，与时间赛跑，这对于他们来说极具挑战。“巨人转身的时差一定要把握住，否则很容易被团灭”。

此外，将要耗资 300 亿元的广州新能源产业园项目，虽借力羊城

有资金投入就会“病危”。

另有汽车行业资深分析人士认为，目前市场入局者鱼龙混杂，良莠不齐。大资本方的进入能激发市场活力，一方面帮助成长型企业顺利过渡转型期，另一方面也能加速竞争，淘汰低水平的重复建设，节约资源。但最终的效果如何，还要落实到具体的产品上。

事实上，相对于自主品牌“大象转身”的步履缓慢，“鲑鱼”并非仅来自境内。2017 年 11 月，外交部表态，中国将在 2018 年 6 月前在自贸试验区范围内放开专用车和新新能源汽车外资股比限制。届时外资的规模进入，将使竞争更趋白

热化。多年的工业积累和资源集聚，但新划定的项目基地并非完全集聚天时地利人和。广州划分的广河高速以南、九龙大道以西的 27.5 万平方米的产业用地位于黄埔区、广州开发区，临近的大型项目仅有正在规划建设以科技、环保为目标的开发新区——中新广州知识城。

尚处于“规划中”意味着目前该项目基地周边配套设施的相对不完善。广州社科院一位区域经济研究员告诉记者，宝能的项目位置在吸引高端人才、特别是研发人才来说并不是十分理想。“广河高速以南、九龙大道以西的位置比较偏，在引进人才方面宝能更需要政府的配套优惠政策，比如家属就业、医疗以及配套基建等问题。”该人士说。

值得注意的是，宝能集团的造车计划中，并非只有新能源汽车。在回应持股观致问题时，宝能相关负责人表示，将延续观致汽车于 2016 年制定的“两栖战略”，一方面提升燃油车型的竞争力；另一方面不断推进新能源车战略。宝能认为，燃油车仍有较大市场发展空间，且姚振华的致辞中也包括优化提升燃油车业务。有分析人士称，未来新能源的走向并不确定，电动车也许只是过渡阶段，氢燃料或将成为终极清洁能源。这条携巨额资本而来的“大鲑鱼”，似乎在攻守之间都给自己留足了后路。

2017 年东风本田销量突破 72.7 万辆 三年实现“三级跳”

文/李大月

最新数据显示，2017 年东风本田全年累计终端销量超过 72.7 万辆，同比增长 22%，超额完成目标。

从 2015 年年销 40 万辆，到 2016 年 59 万辆，到 2017 年超越 72 万辆，短短三年时间，东风本田实现了销量“三级跳”，并保持两位数的年增长态势。

“2017 年是东风 Honda 聚力进取的一年。”东风本田方面表示，4 款改款及新产品的推出，对

构建产品梯队

2017 年，东风本田推出了新杰德、新思铂睿、UR-V 及全新一代 CR-V 多款改款及全新车型，提升了企业竞争力，并进一步完善产品矩阵，形成了两大产品梯队。

其中，第十代 CIVIC（思域）、CR-V、XR-V 为首的三款明星车

与年轻消费者对话

自 2014 年发布“Stay ahead.”志在先端品牌行动口号以来，东风本田开始注重与年轻人的沟通，努力打造“年轻、时尚、运动”的品牌基因。无论是产品和技术，还是创新性的新车发布活动等，都致力将其品牌精神融入其中，打造“全新的、有趣的、超酷的”企业形象。

突破产能极限 优化渠道建设

通过新产品的导入，东风本田为经销商扩大市场份额输送了有力的“武器”。

与此同时，东风本田针对经销商进一步加强供给侧改革，打造健康的渠道体系。

在 2017 年 72 万辆的销售业绩下，东风本田两个生产工厂的合计年产能仅有 51.2 万辆。产能高压下，东风本田在加班生产的



品质的高度重视，市场和渠道的全面发力，东风本田在 2017 年

型组成了第一方阵，承担着销量的重任。数据显示，2017 年，CR-V 年累计销售 187,641 辆，同比 100.3%；第十代 CIVIC（思域）累计销售 176,457 辆，同比 195%；XR-V 累计销售 163,550 辆，同比 99%。三款车型累计销量为 527,648 辆，占

东风本田 2017 总销量的 72.57%。第二方阵则涵盖了满足高端精英人群的 UR-V、艾力绅、思铂睿，满足年轻个性人群的哥瑞、竞瑞、新杰德在内的多款车。肩负着提升品牌形象重任的同时，还满足不同消费者多元化的购车需求。

和全新一代 CR-V 锐·混动，展开了“为爱走天涯”以及全国巡游活动，两款车型都创造了最低油耗值 3.0L 和 2.2L，用实际行动诠释了东风本田强大的混动技术。通过互动体验活动，东风本田进一步拉近了与消费者的距离，并巩固了在混动市场的领先地位。

库存”，以大获全胜的姿态收官。此外，2017 年 1~11 月东风本田累计年产量达到了 1092.2 亿元，成为武汉工业史上年产值破千亿的单体企业。东风本田方面表示，2018 年，东风本田还将继续保持十足的干劲，注重品牌和基础管理建设，努力为消费者提供更为优质的服务，为构建百万级车企体系奠定坚实基础。