

电动汽车业务单元正式独立运营

百年福特“大象转身”：加速抢跑电动化赛道

本报记者 夏治斌 张家振
实习记者 杨让晨 上海报道

拥有超百年历史的福特汽车正全力驶入电动化赛道，以求在转型升级中抢占先机。

3月14日，福特汽车表示将在欧洲市场推出7款纯电动汽车，并且计划到2026年在欧洲市场的电动汽车销量突破60万辆。此外，福特汽车还将在德国和土耳其分别建立电池组装基地和镍电池生产合资企业，以加速推动其在欧洲电动车市场的地位。

而就在3月初，福特汽车刚宣布成立独立运营的电动汽车和燃油车业务单元，以期在这两大领域与对手展开充分竞争，其中燃油车业务单元名为“Ford Blue”，电动汽车业务单元名为“Ford Model e”。此前，福特汽车已宣布成立负责商用车和相关服务解决方案的“Ford Pro”。

“三个全新的业务单元预计将在2023年实现独立运营、自负盈亏。”福特汽车方面在接受《中国经营报》记者采访时表示，Ford Blue和Ford Model e将作为独立业务单元运营，但在一些相关技术和实际应用上也进行共享，形成规模化效益来推动运营效率的持续提升。

北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔告诉记者：“福特汽车将燃油车业务和新能源汽车业务分开管理的战略是正确的。若以后福特汽车旗下独立运营的业务单元去融资上市，从各方面条件来看都是有机会和特斯拉展开竞争的。”

业务部门“兵分三路”

“这是福特汽车历史上再一次对未来进行的重新构想，提出了我们的业务发展规划路径。”福特汽车执行董事长比尔·福特(Bill Ford)表示，“我们正面临着前所未有的机遇，有机会来引领汽车行业进入令人激动的智能网联、电气化时代，为我们的客户提供福特汽车最好的产品和服务，并为打造更加绿色的地球发挥重要作用。”

据了解，2021年5月，福特汽车总裁兼首席执行官吉姆·法利(Jim Farley)曾对外宣布了Ford+业务发

电动化转型加速换挡

在宣布拆分业务部门的同时，福特汽车也公布了公司未来发展的一系列规划。在利润目标方面，福特汽车再次确认“公司2022年调整后息税前利润目标为115亿至125亿美元”。

而在电动化转型上，福特汽车方面称，电动汽车的年产量到2026年将超过200万辆，相当于全球销量的三分之一，并预计到2030年进一步提升到全球销量的

深化中国市场布局战略

福特汽车在中国设立的全资子公司福特汽车(中国)有限公司(以下简称“福特中国”)成立于1995年，在中国市场为消费者提供多元化的福特和林肯品牌产品与服务，目前在中国市场推出了福特F-150、福特Mustang、福特Mustang Mach-E、福特EVOS、福特探险者、福特锐界Plus、福特撼路者和福特领裕等产品。

福特汽车此番公布的全新战略会对中国市场带来哪些影响？福特中国相关负责人告诉记者：“福特汽车的战略转型方案对福特

展计划，并将其称之为“自亨利·福特(Henry Ford)将T型车实现流水线规模化生产以来，公司在业务增长和价值创造方面迎来的前所未有的发展机遇”。

对于分拆汽车业务部门的原因，吉姆·法利表示：“我们在非常短的时间里就取得了巨大的进展。我们在全球推出了一系列的全新产品，我们的电动汽车，尤其是F-150 Lightning和Mustang Mach-E两款车型市场反响热烈，订单需求不断创下新的纪录。”

一半。“在福特汽车具有领先优势的细分市场里，福特电动汽车的市场份额将达到、甚至超过燃油车的份额。”

除此之外，福特汽车方面还表示，2022年公司在电动汽车业务的支出(含资本支出、费用和直接投资)将达到50亿美元，相比2021年增长200%，并再次重申了此前宣布的承诺，到2050年实现碳中和，2035年之前在全球的生产制造工

中国并不会带来额外的变化，福特中国“2.0战略计划”的四大中心布局和以消费者需求为中心的转型一直走在全球Ford+计划的前列。这一全新架构将帮助福特中国更快、更高效地发展。”

据了解，2019年4月，福特中国发布了“2.0战略计划”，并发布了福特品牌全新口号：“更福特，更中国”。目前，该战略计划也正在稳步实施中。

福特中国上述负责人进一步表示：“依靠中国快速增长的市场和生态系统优势，我们建立了

“我们将全力打造运营独立但又互补的业务单元，既可以让Ford Model e拥有初创企业的效率和速度，不受条条框框束缚进行创新，又能够让Ford Blue继续发挥我们在行业积累的经验、生产规模优势，以及造车新势力梦寐以求的经典车型品牌，比如Ford Bronco。”吉姆·法利进一步表示。

据了解，Ford Blue和Ford Model e是两个既独立运作，又相互依赖的汽车业务单元。而Ford Pro则为商用客户和政府客户提供

厂实现100%使用本地可再生电力。

“在这个交通出行的新时代，这一全新的业务架构将增强我们的能力，实现行业领先的业务增长、利润以及现金流。”福特汽车首席财务官罗礼祥(John Lawler)表示，“通过充分发挥现有的能力，新增所需的技术实力，简化业务流程，持续降本增效，将让我们在传统燃油车和电动汽车业务的资金分配和预期回

明确的四大业务单元：乘用车、电动车、林肯和商用车，以及推出Ford Select高端智能电动车专属品牌，以全方位升级的用户体验，直接面向客户销售高端智能电动车。”

此外，福特中国全面布局的中国创新中心、设计中心、产品中心和新能源中心，都已全部落成启用。福特中国上述负责人称：“以Ford+计划为指导落地的福特中国‘2.0战略计划’将更深入聚焦电气化、智能化和客户体验三大领域的快速发展和升级，推出更多



福特Mustang Mach-E已在国内市场正式开启交付。

本报资料室图

专属的一站式服务，包括全系的燃油和电动汽车产品，全套的软件系统、充电和服务。Ford Model e和Ford Blue还为专注移动出行业务的Ford Drive提供服务支持。

吉姆·法利表示，“Ford Model

e将是福特汽车未来的创新和业务增长核心。它汇聚了一批全球最好的软件、电气化和汽车人才，可以打造能够真正让新一代消费者感到惊艳的电动汽车和数字化体验。”

报方面取得更加显著的效果。最重要的是，我们相信这将带来新的业务增长，并为我们的投资人创造更高的价值。”

值得注意的是，随着Ford Blue和Ford Model e的创立，福特汽车也宣布了一系列的高层管理团队任命。其中，吉姆·法利将兼任Ford Model e总裁；道格·菲尔德(Doug Field)被任命为Ford Model e首席电动汽车和数字产品官，全面

负责产品开发。

“要设计出能够真正惊艳消费者的纯电动、软件驱动的汽车产品，并且打造出消费者甚至无法想象的体验，都需要我们打破传统，采取全新的思路和方法。”道格·菲尔德说，“我们正在组建这样一个业务机构，它一方面发挥福特汽车多年以来积累的经验 and 能力，同时也能行动迅速，充满壮志，创造具有革命性的产品。”

上述负责人称，福特按照中国的法律法规等要求收集和存储用车数据和用户个人信息，并对用户信息的保护贯穿数据整个生命周期，包括从数据产生、运用到销毁。

“所有针对数据的采集，福特都将遵循法律法规要求，做到告知并经用户授权；针对所收集到的用户个人信息，也将根据法律法规的要求在适用的情况下通过加密和脱敏等方式进行保护。因此，即使数据不幸被窃取，对网络黑客来说也将是一串无效数据。”上述负责人表示。

航空企业立航科技上交所主板上市

2022年3月15日，成都立航科技股份有限公司(603261.SH,以下简称“立航科技”)正式在上海证券交易所主板挂牌上市。公司首次公开发行规模为1925万股，发行价格为19.70元/股，发行市盈率为22.59倍。招股书显示，立航科技首发募集资金将主要用于航空设备及旋翼飞机制造项目以及补充流动资金。

立航科技前身“立航有限”成立于2003年，成立之初，公司主要为航空工业下属单位供应试验设备、测试设备等产品，2005年开始从事飞机地面保障设备的研发和生产，2010年开始从事飞机零件加工业务，2013年开始从事飞机工艺装备研发和生产以及飞机部件装配业务。公司自成立以来，主营业务和主要产品为航空工业相关配套产品及服务。

市场需求强劲

随着“两翼齐飞”公共运输航空和通用航空的发展推进，“十四五”时期将是航空设备高速发展的更好时代，航空设备费用或将保持高速增长。中国民航运输市场发展迅速，运力需求的快速增长将促进航空产业的发展。波音公司曾在2019年《当前市场展望》报告中预测，随着中国国内航空租赁公司、低成本航空公司等新兴商业模式的不断成熟，以及消费者消费方式的持续演进，中国将引领世界航空

技术积淀深厚

在航空领域，我国经过几十年的自主创新，已基本掌握航空产品设计、试制、试验和批产的关键技术，并已形成具备自主研发能力、相关产品配套比较齐全的工业体系，形成了内部配套企业为主，科研机构、合资企业和民营企业有效补充的市场竞争格局。

立航科技聚焦围绕航空器的



市场发展。波音预测，未来20年中国将需要8090架新飞机，总价值达1.3万亿美元。其中，单通道飞机需求持续强劲，截至2038年中国市场需要5960架单通道飞机，占飞机交付总量的74%；宽体飞机的需求也将高达1780架，将使中国的宽体机队规模扩大到当前的三倍。

另一方面，在航空器需求增

生产、维护、保障开展业务，成为了一家以飞机地面保障设备、航空器试验和检测设备、飞机工艺装备、飞机零件加工和飞机部件装配等专业研发、设计、制造、销售为一体的高科技企业。

由于航空领域现代化地面保障设备具有技术密集的特点，需要较长时间的积累和技术储备，所以

长加速的背景下，我国自主飞机谱系建设初具雏形。自主飞机谱系的建设为我国飞机零部件制造行业的发展提供了更为广阔的市场空间。

此外，作为民用航空产业的两翼之一，通用航空的发展也初见成效。中国民航局发布的《2018年民航行业发展统计公报》

显示，截至2018年末，我国获得通用航空经营许可证的通用航空企业422家，通用航空企业在册航空器总数2495架。但整体上，受制于空域管理的限制，中国通航飞机数量、飞行小时数、航空机场数量仍远远落后于发达国家，整体空域尤其是低空空域利用率较低。2014年7月，国家下发《低空

域管理使用规定》(试行)征求意见稿；2016年5月13日，国家印发了《关于促进通用航空业发展的指导意见》。可以预见，限制中国通航发展的制度性障碍将逐步消除，随着空域的开放，通航产业将迎来巨大的发展机遇，进一步带动民用航空制造业及飞机零部件制造业的发展。

显示，截至2018年末，我国获得通用航空经营许可证的通用航空企业422家，通用航空企业在册航空器总数2495架。但整体上，受制于空域管理的限制，中国通航飞机数量、飞行小时数、航空机场数量仍远远落后于发达国家，整体空域尤其是低空空域利用率较低。2014年7月，国家下发《低空

域管理使用规定》(试行)征求意见稿；2016年5月13日，国家印发了《关于促进通用航空业发展的指导意见》。可以预见，限制中国通航发展的制度性障碍将逐步消除，随着空域的开放，通航产业将迎来巨大的发展机遇，进一步带动民用航空制造业及飞机零部件制造业的发展。

域管理使用规定》(试行)征求意见稿；2016年5月13日，国家印发了《关于促进通用航空业发展的指导意见》。可以预见，限制中国通航发展的制度性障碍将逐步消除，随着空域的开放，通航产业将迎来巨大的发展机遇，进一步带动民用航空制造业及飞机零部件制造业的发展。

统已成功应用在国内重要的机型飞机生产线中。

从招股书中可知，立航科技注重研发投入，2018年至2020年及2021年1-6月，研发投入占营业收入的比例分别为4.99%、4.16%、4.74%、6.71%。截至2021年6月30日，立航科技一共有91名技术人员，占总员工比例为17.37%。

业务体系完善

立航科技在长期的生产经营过程中，坚持航空装备产品原创设计和自主制造，形成了产品生产、产品研制和产品预研协同发展的局面，为未来长期发展奠定了基础。

招股书显示，立航科技在飞机部件装配领域处于民营企业中较为领先的地位，部件装配业务有望持续稳定发展，整体具有良好的盈利能力，2018年至2021年，营业收入分别为25888.80万元、23752.04万元、29303.15万元和30981.77万元，净利润分别为7664.24万元、6816.84万元、6932.98万元和7382.02万元。

立航科技在市场竞争中发展至今，通过多年努力，积累了丰富的产品研发经验，形成了较为丰富的产品线，包括飞机地面保障设备开发制造、航空器试验和检测设备开发制造、飞机工艺装备开发制造、飞机零件加工、飞机部件装配等。凭借良好的设计、研发、制造能力，持续取得新订单，整体上具备可持续发展的能力。

随着公司的研发和制造能力得到客户的认可，公司在报告期内不断开拓新的业务机会，报告期内公司航空器试验和检测设备开发制造业务、飞机工艺装备开发制造业务和部件装配业务均实现了较快的发展。

从未来发展前景来看，随着国家战略“中国制造2025”不断深入推进，中国将从制造走向智造。在发展机遇面前，立航科技表示，公司将致力于智能制造的高点，以核心技术为原点，以高品质为保障，以高效服务为宗旨，推动公司各平台向智能化方向发展。 广告