

从贴牌生产到架构赋能

## 代工模式升级 “造车新势力”求解多元化造车之路

本报记者 盛兰 张家振 上海报道

形成紧密的利益共同体,正在成为汽车产业整车代工的新模式。

“一直以来,国内的汽车代工模式以有资质企业为无资质企业直接代工模式为主。”中国汽车工业协会行业发展部主任张勇在接受《中国经营报》记者采访时指出:“但如今的汽车代工模式已与数年前不同,企业通过成立合资公司等方式,与其他企业合作研发、参与整车制

## 代工模式平台化

按照规划,双方将基于吉利最新研发的浩瀚SEA智能电动架构,在智能汽车制造相关领域展开紧密合作。

“车企开放相关平台已成为一种创新发展模式。”张勇向本报记者介绍道,“在这种模式之下,整车企业除承担制造工作外,会提供工程技术方面的支持,同时也可以不断积累智能化技术的相关应用经验,推动汽车智能化的转型升级。”

立讯精密(002475.SZ)此前发布公告称,今年2月11日,公司已经与奇瑞控股、奇瑞汽车和奇瑞新能源签署了《战略合作框架协议》。根据协议,立讯精密计划与奇瑞新能源成立合资公司。合资公司将在协议签署后的3个月之内成立,由立讯精密认缴5亿元持股30%,奇瑞新能源认缴11.67亿元持股70%。

据了解,该合资公司将从从事新能源汽车整车研发和制造。在投资者会议上,立讯精密董事长王来春表示:“此次与奇瑞合作,是协同奇瑞开拓为别人造车的整车ODM(原始设计制造商)业务。”

值得注意的是,上述协议列出的“排他业务条款”显示,上述奇瑞系三家公司今后将不能与其他汽车代工企业合作。

事实上,在业内人士看来,浙江吉利控股有限公司(以下简称“吉利”)与富士康旗下富泰华工业(深圳)有限公司之间的合作则被

造的情况越来越多。”

对于尚处于起步阶段,无自建生产基地也无生产资质的“造车新势力”而言,代工造车被视为快速越过造车“门槛”的主要途径。中国汽车工业协会行业发展部副主任尚蛟告诉记者:“几年前,互联网企业跨界造车风靡一时,但是那时候还没有出现真正的量产车。对于‘造车新势力’来说,整车生产制造技术能力较弱,而与车企进行合作是一条快

速实现量产的‘捷径’。”

不过,在代工造车模式之下,委托方也面临着诸多不确定性。随着“造车新势力”逐步进入稳定发展阶段,许多车企开始自建生产基地,并通过兼并收购传统车企等方式获得生产资质。

威马汽车创始人沈晖向记者强调:“只有自建工厂,才能从源头上控制产品质量。此外,在代工模式下数据无法形成闭环,车企数字化的优势也无法体现。”



4月26日,蔚来汽车对外宣布第20万台量产车正式下线。图为江淮蔚来合肥工厂。视觉中国/图

认为开启了国内全新的代工模式。2021年初,吉利与富士康签订战略合作协议,双方将成立合资公司,为全球汽车及出行企业提供代工生产及定制顾问服务。

天眼查显示,2021年12月底,山东富吉康智能制造有限公司正式成立。公司注册资本为1亿元人民币,经营范围涉及智能车载设备制造、汽车零部件研发等,吉利与富士康各持股50%。

与此同时,2021年,集度汽车有限公司(以下简称“集度汽车”)成立,该公司由吉利控股子公司——上海华普汽车有限公司和北京百度网讯科技有限公司(以

下简称“百度”)全资子公司达孜县百瑞翔创业投资管理有限责任公司共同出资成立。按照规划,双方将基于吉利最新研发的浩瀚SEA智能电动架构,在智能汽车制造相关领域展开紧密合作。

彼时,吉利副总裁杨学良在接受记者采访时表示,此番合作并非传统的代工模式,吉利将在集度汽车研发、制造过程中负责提供工程技术支持。集度汽车CEO夏一平也表示:“吉利的供应链能力,能够解决供应商的合作意愿和成本问题,吉利对于产品的质量也有保障。此外,吉利也将分享百度在智能化方面的能力和经验。”

## 寻找量产“新捷径”

江来制造是一种创新的合作模式,有利于把江淮蔚来的合作模式固化,更有利于品质提升和供应链管理。

一直以来,国内汽车代工模式主要是由有资质企业为无资质企业直接代工,并成为“造车新势力”快速越过造车“门槛”的主要途径之一。

典型的案例便是江淮汽车(600418.SH)与蔚来汽车之间的合作。今年4月26日,蔚来汽车对外宣布第20万台量产车正式下线。

据了解,蔚来汽车与江淮汽车的代工合作始于2016年。彼时,江淮汽车发布公告称,公司与蔚来汽车签署《制造合作框架协议》,蔚来汽车授权江淮汽车使用其商标和相关技术,而江淮汽车则负责为蔚来汽车生产双方合作的新能源汽车车型,同时联合在合肥市打造江淮蔚来制造基地。

值得注意的是,工厂设备、

供应链管理和生产线的品控管理等全都由蔚来汽车负责。蔚来汽车发布的2020年财报显示,从2018年4月至2020年底,蔚来汽车共向江淮汽车支付了制造费用及亏损补偿12.339亿元。

2021年,双方再次签订联合制造生产协议。不过,此次合作方加入了第三方——江来先进制造技术(安徽)有限公司(以下简称“江来制造”)。天眼查显示,江来制造是蔚来汽车与江淮汽车在2021年成立的合资公司,两家公司分别持有49%和51%的股权。

据蔚来汽车创始人秦力洪介绍,江来制造是一种创新的合作模式,有利于把江淮蔚来的合作模式固化,更有利于品质提升和供应链管理。

## 多元化造车格局

多家“造车新势力”开始自建生产基地,并通过兼并传统车企等方式获得生产资质,造车模式也逐步实现多元化。

相关报道称,今年初,工信部邀请部分车企进行了一次内部研讨,其中一项重要变化在于:代工政策将由过去的单一资质要求变为“双资质”要求,即不仅要求代工企业需要生产资质,委托方也需有生产资质。若“双资质”政策落地执行,则意味着代工造车政策或将收紧。

2018年,工信部发布了《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》,允许道路机动车辆生产企业之间开展研发和产能合作,符合规定条件的道路机动车辆生产企业可以委托加工生产。在该政策的保障下,一些既没有生产基地也没有生产资质的“造车新势力”,把新车生产交由拥有生产资质的传统车企

进行代工。业内人士表示,尽管“代工造车”方案可以使车企在短时间内实现量产,但在这一模式下,委托方面临着众多不确定性,包括产品质量无法得到保证、生产方出现经营风险等。多家“造车新势力”开始自建生产基地,并通过兼并传统车企等方式获得生产资质,造车模式也逐步实现多元化。

以浙江零跑科技股份有限公司(以下简称“零跑汽车”)为例,公司相关负责人告诉记者:“在成立之初,零跑汽车虽然在浙江省金华市设有生产基地,但是在很长时间内都未解决生产资质的问题。”

为了解决造车资质问题,零跑汽车选择杭州长江乘用车有

限公司代工。此后,零跑汽车在2020年底通过全资收购福建新福达汽车工业有限公司获得了生产资质。

而成立于2015年的威马汽车则在起步阶段便明确表示不会采取“代工”模式,并成为国内最早一批获得生产资质并自建工厂的“造车新势力”。2016年底,威马汽车位于浙江省温州市的智能产业园开工。按照规划,该产业园建成后拥有年产20万辆新能源汽车的生产能力。

“自建工厂的路不会错,只有自建工厂,才能从源头控制产品质量。”沈晖向记者强调,“一旦车辆出现问题,能马上追查源头,看是批量问题还是个体问题,容易从根本上解决这些问题。”

不搞“碳冲锋”、运动式“减碳”

## 践行“双碳”战略 汽车产业借势转型升级

本报记者 郭阳琛 张家振 上海报道

自2020年我国提出“2030碳达峰,2060碳中和”(以下简称“双碳”)目标后,“双碳”连续两年被写入《政府工作报告》。2022年《政府工作报告》指出,能耗强度目标在“十四五”规划内统筹考核,并留有适当弹性,新增可再生能源和原料用能不纳入能源消费总量控制。

4月22日,作为备受关注的大型国际会议,博鳌亚洲论坛2022年年会圆满落幕。《实现碳中和:企业在行动》《实现碳中和:政府在行动》《建立绿色氢能的供需关系》《能源融合发展,共建绿色世界》和《构建可持续发展的ESG》等“双碳”和可持续发展等相关的话题备受关注。

《中国经营报》记者在采访中了解到,作为仅次于工业和建筑之后的第三大碳排放源,交通领域减碳减排任重道远,而汽车业任务更重。目前,汽车使用环节仍然是碳排放的最主要来源,除了大力推广新能源汽车外,各大车企也正从燃料、电池等领域努力探索减排乃至“零排放”的可能性。而在制造端,多车企也已推出工厂的碳中和时间表。

此外,建立碳交易机制也是众多专家和业内人士关注的重点话题。民进中央副主席、中国工程院院院士黄震表示,要充分认识到“双碳”对我国高质量发展的支撑和引领作用,同时要充分认识面临的挑战。“建议加快能源与碳市场体系建设,大力推进全国电力、石油、天然气和二氧化碳排放权交易系统建设。”

## 描绘碳中和路线图

博鳌亚洲论坛2022年年会发布的《可持续发展的亚洲与世界2022年度报告——绿色转型亚洲在行动》(以下简称“《可持续发展报告》”)指出,亚洲是全球重要的增长引擎,碳排放已超过世界总排放量的一半,对全球经济绿色复苏和公正转型意义重大。

据了解,截至2021年底,已有25个亚洲国家作出了碳中和承诺。在亚洲最大的7个经济体中,

## 抓住汽车减碳“牛鼻子”

在“双碳”目标下,各行业正面临着较大的减碳压力,而汽车行业作为碳排放“大户”,已在节能减排领域做出了诸多探索和尝试。

究其原因,北京亿特阳光新能源总裁祁海坤表示,汽车全生命周期碳排放最多的在于使用环节,尤其是化石燃料燃烧。而在汽车生产制造环节,与其他工业机械品差距不大。因此,汽车产业若要节能减排,减少化石燃料的使用便是其“牛鼻子”。

“但现在的电动汽车所需99%以上的电能都是通过烧煤获取的,所以也并不是真正的‘零排放’。”江

## 推动建立碳交易机制

“当前,汽车行业碳减排主要还是通过新能源积分和补贴来实现的。一方面,鼓励车企多生产新能源汽车;另一方面,出售新能源积分对于特斯拉和蔚来汽车等车企来说也是一大笔收入,尤其是特斯拉出售积分所得可以占到其营收的15%。”张翔告诉记者。

据了解,新能源积分与平均燃油消耗量积分,共同组成了现行“双

积分”。不过,“双积分”交易正在给车企的经营业绩带来影响,购买“双积分”的费用正蚕食车企的利润。

因此,建立碳交易市场机制迫在眉睫。黄震在今年全国两会期间便建议,应加快能源与碳市场体系建设,大力推进全国电力、石油、天然气和二氧化碳排放权交易系统建设。

黄震认为,通过碳配额、碳排

放权交易和碳税等,推动能源“双控”向碳排放总量和强度“双控”转变,发挥市场机制,形成有效的激励约束机制,让碳排放成本越来越高,减碳收益越来越大,不断降低绿色溢价。

无独有偶,威马汽车CEO沈晖也呼吁,为尽快有序推进“双碳”工作,落实碳达峰行动方案,中国需尽快构建符合国情的碳交易市

场、逐步建立碳交易机制,推进绿色低碳技术研发和推广,完善减污降碳激励约束政策。

沈晖认为,一方面,可切实带动企业在研发制造、零售流通等过程中的全链路减碳行动,促使产业升级。另一方面,在补贴退坡和最终取消之后,减碳收益也将降低企业研发与制造成本,间接降低新能源汽车的市场售价,降低消费者购

买成本,加速新能源汽车普及,助力绿色出行和绿色交通行动。

“我国已初步形成全国统一的碳市场,接下来需要优化市场激励机制。”在周小川看来,优化的方向应该是从现货走向远期市场,激励机制在中长期的目标主要是引导投资,通过引导资金投入找到新技术、设备、工艺。“这需要一个过程才能达到大家期望的功效。”

家气候援助资金加快补齐落地,需要更多的绿色技术支持与资金的投入。

具体到中国,中国金融协会专业委员会主任、北京绿色金融与可持续发展研究院院长马骏强调,实现碳中和需要有路线图。中国在设施路线图方面,在发展中国家是领先的,国家层面有规划,同时能源、交通、建筑、制造业等很多行业框架性的路线图已经比较明晰。

杰狮H6氢能重卡采用了氢燃料电池、电机和电控组成的三电系统,取代了传统燃油车的燃油动力系统,真正实现零排放、零污染,有效缓解尾气排放问题。

“氢能汽车的‘万辆时代’很快就会到来。预计到2025年左右,氢燃料商用车可以期待达到每年1万辆的销量。”祁海坤指出,氢燃料电池车可以称之为未来新能源车终极解决方案之首,“产业化发展”是降低氢能电池电堆、系统制造成本和提高能量利用效率最为有效的发展路径。

上汽集团是国内率先实施“纯电、插电、燃料电池”三条技术路线并驾齐驱的汽车企业。在上汽集团赋能下,上汽红岩已实现纯电重卡全系布局、氢能重卡行业引领,推出了多能源、全场景覆盖的产品。

其中,号称“氢能第一车”的红岩杰狮H6氢能重卡最具代表性。据上汽红岩相关负责人介绍,红岩

“在实现碳中和的‘路线图’上应有最优激励机制,引导合理投资,把握好节奏,按照既定时间表实现碳中和目标。”博鳌亚洲论坛副理事长周小川进一步表示,实现碳中和最优激励机制在于国家制定的任务目标能否合理分解到每个地方、部门、行业。各地方、行业可以自行制定一些任务来契合国家目标,也可以设置一些机制来分解任务。