

上海复工复产满月考：“链式复工”带动汽车产业强劲复苏

本报记者 夏治斌 张家政
上海报道

随着复工复产提速，上海市受新冠肺炎疫情“倒春寒”影响而按下“暂停键”的诸多企业正日渐忙碌起来。

5月19日，上海市副市长张为表示，“链式复工”带动、支撑了上海、长三角地区乃至全国相关产业的持续平稳运行。作为中国制造业中心城市之一，上海市相当部分产业牵引带动作用极强，比如占全国

汽车行业重镇

上海市是全国汽车产业的核心，这是上海市整车和零部件体系布局良好的结果。

上海市不仅是中国汽车产业重镇，更是全球汽车产业的核心聚集区，不仅拥有上汽集团和特斯拉等全球知名车企，还是众多全球汽车零部件跨国企业的中国总部所在地。

中国汽车技术研究中心报告显示，在汽车行业关键核心零部件企业中，长三角地区的发动机企业占比为47%，变速器和动力电池企业占比分别达53%和56.65%，电池控制系统企业占比更是超过了70%。

业内人士表示，从某种程度上来看，上海市可以说是国内汽车行

复工复产提速

目前，生产节拍已经恢复了一半，产能正在逐步爬坡中。

随着疫情防控成果不断显现，位于上海市的各大汽车整车和零部件企业也在积极推动复工复产。以上汽集团旗下所属各企业为例，5月24日，记者从上汽乘用车方面获悉，上汽临港乘用车基地自开启复工复产压力测试以来，截至5月20日已有包括智己、飞凡、荣威和MG名爵四个品牌在内的6800余辆整车陆续下线。

上汽乘用车相关负责人告诉记者，上汽临港乘用车基地目前到岗人数超过4000人，计划采取单班工作制，目前还存在包括供应链物

三成的关键汽车零部件产业，通过龙头企业牵引，以点带链、以链带面，支持带动了一系列产业链的稳定与复苏。

4月以来，上海市打响了重点企业复工复产“攻坚战”。据了解，4月16日和28日，上海市经济和信息化委员会（以下简称“上海市经信委”）先后公布了首批和第二批复工复产重点企业“白名单”，汽车制造及配套企业所占比例较大，众多整车企业正忙于复工复产，恢复产能。

业发展好坏的“晴雨表”，重要性不言而喻。统计数据显示，2021年，全国汽车产量为2652.8万辆，其中上海市的汽车产量为283.32万辆，占全国的比重为10.68%。这也意味着，国内每生产10辆汽车，就有1辆是“上海制造”。

在全国乘用车秘书长崔东树看来，上海市是全国汽车产业的核心，这是上海市整车和零部件体系布局良好的结果。长期以来，上海市汽车行业就一直处于领军地位。“上海市汽车产业链如果受疫情影响较为明显，又会波及环沪的

通和物流保障不少的挑战和不确定性，基地将综合考虑疫情走势和压力测试结果等情况，进一步制定复工复产的动态规划。

上汽大众相关负责人亦表示，目前，上汽大众安亭汽车三厂、MEB新能源汽车工厂、发动机厂和冲压工厂正进行闭环生产；二线城市主要采取线上办公形式，全力以赴保供保产。“复工复产后，首批整车已顺利下线，包括途观L、辉昂和全新奥迪A7L等多款车型。”

“疫情前，工厂的生产节拍最高到了一小时生产45辆。目前，生

5月20日，上海汽车集团股份有限公司（以下简称“上汽集团”，600104.SH）相关负责人告诉《中国经营报》记者：“在严格做好防疫工作的前提下，公司加快推动人员返岗、供应链恢复、物流打通等重点工作的，目前在上海市的整车基地已实现单班生产，产能也在快速恢复，力争5月份产销能够尽量接近去年同期水平，努力减轻疫情造成的损失和影响。”

此外，作为中国首家外商独资

周边地区，整车厂及配套零部件企业都会受影响。”

“上海市同时拥有完善的汽车产业链。”崔东树认为，上海市在20世纪80年代引入桑塔纳并积极推动国产化建设，采取了一系列强有力的自主化配套措施，强化了桑塔纳共同体的建设，把上汽大众旗下的桑塔纳国产化变成了一个重要的汽车产业拉升机遇，推动了汽车产业链自主化配套体系的改进。这也使上汽集团汽车产业链抓住了强势增长的机会。

在麦肯锡全球董事合伙人方

寅亮看来，今年3月份以来，国内新冠肺炎疫情卷土重来，给中国汽车行业带来了巨大冲击，打乱了正常运转节奏。“吉林省长春市、上海市及毗邻的江浙地区对中国汽车产业的稳健运行至关重要。”

“以上海市及毗邻的江浙地区为例，该地区整车产量约占全国的15%~20%，零部件产业规模约占全国的三成。此外，在供应链传导下，该地区密集布局的诸多主流零部件企业对下游整车企业的辐射范围远超出长三角地区，甚至遍及全国。”方寅亮表示。

“目前，供应商在尽快取得复工复产证明的同时，也在想办法确保封闭式生产的人员储备。同时，我们也正在积极对接政府部门，争取尽快打通跨省市通行的绿色通道，尽早缓解供应链保障和物流保障压力。”上汽乘用车相关负责人表示。

整车企，特斯拉同样也在积极复工复产。特斯拉相关负责人告诉记者，在工业和信息化部等相关部委和上海市政府的统一部署下，公司正陆续恢复生产工作，在确保风险可控的前提下，逐步探索出一条供应、制造、运输、交付的产业重新运转全通路。

浙商证券研报指出，从供给层面来看，上海市此轮疫情拐点预期渐强，上海市计划于6月1日起加快全面复工复产，行业全面复工复产曙光在望。

链方面，上汽乘用车临港基地目前已排摸了上海400多家一、二级供应商，并对供应商产能、库存和原材料等进行了全面摸底；同时密切关注下级供应商的人员动态、生产情况等，尽可能协助支持下级供应商加快流程推进复工复产工作。

“目前，供应商在尽快取得复工复产证明的同时，也在想办法确保封闭式生产的人员储备。同时，我们也正在积极对接政府部门，争取尽快打通跨省市通行的绿色通道，尽早缓解供应链保障和物流保障压力。”上汽乘用车相关负责人表示。

链方面，上汽乘用车临港基地目前已排摸了上海400多家一、二级供应商，并对供应商产能、库存和原材料等进行了全面摸底；同时密切关注下级供应商的人员动态、生产情况等，尽可能协助支持下级供应商加快流程推进复工复产工作。

“目前，供应商在尽快取得复工复产证明的同时，也在想办法确保封闭式生产的人员储备。同时，我们也正在积极对接政府部门，争取尽快打通跨省市通行的绿色通道，尽早缓解供应链保障和物流保障压力。”上汽乘用车相关负责人表示。



上汽临港乘用车基地，工人们在生产车间有序组织生产。

本报资料室/图

重塑供应关系

车企长久以来奉行传统价值链模式，在“缺芯”大背景下，这一模式已显得左支右绌。

事实上，业内对汽车产业链上下游关系的塑造也有了更多新的认识。

麦肯锡研究发现：“汽车供应链的突发冲击性事件虽然难以预测，但也有规律可循。不同规模和频次的突发事件对供应链的冲击不可精确预测，更遑论避免；但企业并非只能‘徒呼奈何’。”

方寅亮也表示，全行业需逐步改变传统学院式、追求成本及效率最优的供应链策略，转而以增强供应链韧性为核心目标。“面对接踵而至的各类突发事件，各级供应商及整车厂长期奉行的准时制生产方式（just in time，简称JIT）理念，可能已无法满足业务可持续性发展的需要。”

而在应对疫情过程中，国外部分企业已率先开展了诸多供应链转型的实践，试图提高供应链韧性和可持续性。

何为高韧性供应链模式？方寅亮告诉记者，高韧性供应链模式是指整车厂需要针对不同的供应品类去做动态判断。“既要考虑整个宏观大环境的变化，也要考虑和新供应商之间的溢价关系，动态调整跟供应商的合作模式，包括保供条款等，以此在安全库存方面有更好的弹性准备，确

保企业能够平稳地生产经营。”

麦肯锡全球供应链领导者调研显示，73%的企业不满意疫情前的供应链布局，并表示将通过提升关键物料库存水平，以及多来源采购等方式加以应对。同时，也有89%的企业意识到提升供应链韧性的重要性，并将持续监控供需两端的风险以提前应对。

“企业可以通过短期应急管理、中期业务连续性管理和长期构建供应链新常态‘三步走’策略，逐渐从‘救火式’应急响应，转变为‘常态化、高韧性供应链管理’。”方寅亮表示。

方寅亮进一步表示，企业还应积极介入上游核心零部件产业。“为打造高韧性供应链模式，车企可以考虑改变原本单纯的外采策略，更积极布局上游核心零部件环节，以增强相关环节能力水平并提升在产业链中的话语权。同时，对各品类采购以及介入策略开展更为动态的管理。”

“以备受瞩目的汽车半导体为例，车企长久以来奉行传统价值链模式，在‘缺芯’大背景下，这一模式已显得左支右绌。不同车企应结合自身业务实际，探索参与半导体价值链环节的可能性，更积极应对汽车半导体‘保供’挑战。”方寅亮举例称。

引领电动化、智能化“新时代” 车企暗战新能源MPV市场

本报记者 杨让晨 张家政
上海报道

借着汽车行业电动化、智能化的“东风”，各大车企正争相抢食新能源MPV（多用途汽车）市场蛋糕。

据了解，今年以来，已有多家车企推出了新能源MPV车型。东风汽车集团有限公司（以下简称“东风公司”）旗下高端新能源汽车品牌岚图汽车提供的资料显示，公司第二款战略车型岚图梦想家已于5月7日正式上市，并致力于引领MPV进入电动化、智能化“新时代”。

此外，上海汽车集团股份有限公司（以下简称“上汽集团”，600104.SH）旗下乘用车品牌荣威也于日前发布了首款新能源MPV车型——荣威iMAX8 EV。上汽荣威相关负责人告诉《中国经营报》记者，荣威iMAX8 EV的座椅在造型与功能等方面均已提升舒适性。“目前，座椅已配备了通风、加热、按摩等功能，搭配集成控制面板实现分级调节，能够满足不同场景的需求。”

对于诸多车企暗战新能源MPV市场的原因，全国乘用车市场信息联席会（以下简称“乘联会”）秘书长崔东树告诉记者，新能源MPV市场的未来发展值得看好，自主品牌在未来MPV市场也有一定的发展空间。“与此同时，把车造好，品质技术达到一定水平才是最关键的。”

不同品类销量涨跌互现

乘联会数据显示，今年一季度，国内MPV产量为20.2万辆，较2021年同期下降15.4%；MPV批发量为20.4万辆，同比下降7.8%，销量则比2021年同期净减少1.7万辆。同时，MPV在狭义乘用车市场的渗透率仅为3.7%，比2021年同期再度下降了0.7个百分点。

中国汽车工业协会（以下简称“中汽协”）数据显示，今年1~4月，包括MPV在内的乘用车三大类销量均呈下降趋势，其中

中高端市场需求旺盛

资料显示，MPV源自英文“Multi-Purpose Vehicle”，意为多功能用途车，最初是强调集轿车、商务旅行车和厢式货车于一身的车型，逐渐发展成为“保姆车”和商务接待用车。

近年来，众多车企开始对MPV车型做出一系列调整，在家庭适用性方面也得到了进一步拓宽。不过，艾瑞咨询在今年4月份发布的《中国家用MPV市场洞察报告》中分析认为，虽然家用MPV具有功能多、空间大和安全性高的优点，但同时存在着不少亟待解决的使用痛

车企扎堆布局MPV市场

在多重利好因素的共同影响下，众多自主品牌车企正借助电动化和智能化等“东风”探索解决MPV消费者痛点的新路径。

“越来越多品牌重视家用MPV市场，开始布局家用MPV产品，并推出符合家庭需要、驾乘体验舒适、内部空间宽敞、智能配置丰富、安全配置完善、外观时尚大气的车型来满足家用MPV消费者的需求，推动了家用MPV产品的创新和完善。”艾瑞咨询方面表示。

MPV的降幅更为明显。中汽协方面分析称，由于4月份国内新冠肺炎疫情形势复杂多变，行业内企业正常生产经营受到阻碍，生产供给不足，汽车市场也受到了影响，消费能力和信心均呈明显下降趋势。

不过，这并非MPV品类销量出现首次下滑。自2017年以来，MPV市场需求开始下降，结束了自2013年以来持续4年多的增长趋势。而在沉寂约4年后，2021

点，具体包括油耗偏高、不易操控、第三批座椅乘坐舒适感低、行李舱载物空间不足、通过性不如轿车等。

“在购车时，安全性、舒适性和性价比等是车主主要关注的因素，驾乘舒适性、安全性、车身稳定性是车主的主要诉求。”艾瑞咨询方面表示，现阶段家用MPV产品仍有可改善之处，目前正朝着智能化、网联化、高端化、节能化、年轻化的方向改进升级。

艾瑞咨询通过调研描绘出的家用MPV车主画像显示，MPV车主身份为中基层管理人员的比例达

而布局新能源MPV市场，则是多家车企寄望在这一细分领域实现弯道超车的首选。岚图汽车方面提供的信息显示，区别于以往的传统燃油MPV，岚图梦想家诞生于ESSA原生高端智能电动架构，是基于全球首个双动力高端原生电动架构打造的MPV。“ES-SA是国内电动汽车首个完全自主模块化架构，具有天生智能、极致安全、随心操控、全方位舒适四大优势。”

年，我国MPV销量开始逐渐恢复正向增长。

根据乘联会统计，今年一季度，国内在册统计的MPV企业共有32家，国产MPV市场现有42款在售MPV产品，其中TOP15产品的销量为16.4万辆，同比下降8.0%，市场集中度为80.1%。

从集团属性来看，今年一季度，上汽集团、广汽集团和东风公司在整个MPV市场中的占比分别为40.7%、25.3%和15.0%，“在MPV

到了41.2%，平均月收入超过了1.3万元，83.0%的车主已婚有孩子，同时45.1%的车主在消费时注重品质。

不过，上述家用MPV车主画像与目前国内MPV市场的车型布局及价格区间形成了鲜明对比。数据显示，今年4月，上汽通用别克GL8和广汽传祺M8占据了MPV市场销量榜单前两名，销量均突破了8000辆。其中，上汽通用别克GL8的售价在23万~42万元区间，广汽传祺M8售价则主要集中在20万~35万元区间。

而国产品牌在35万~60万元

智能化也成为岚图梦想家有别于传统燃油MPV的一大亮点。岚图汽车相关负责人表示：“在智能化方面，岚图梦想家使用了最新的L2+级智能驾驶辅助功能以及ECALL碰撞智能呼救系统，用户在驾驶过程中能够更安全。”

除岚图汽车外，上汽荣威也于5月初发布了旗下新款新能源MPV产品——荣威iMAX8 EV。

在电动化和智能化方面，上汽荣威也给出了自己的解决方案。

市场拥有绝对的话语权”。

“具体到新能源MPV市场，共有13款电动MPV在售，但销量都不大。”乘联会统计数据称，今年1~3月，电动MPV合计销量为3552辆，同比下降52.1%；同期，插电混动MPV共有3款在售车型，合计销量为2783辆，同比增长65.8%。

此外，MPV中的混合动力汽车（HEV）尽管仅有3款在售车型，但今年一季度的累计销量已达到

价格区间的产品布局较少，出现了一定的市场空白。同时，国内自主品牌在MPV市场中也常年占据中低端市场。以MPV销量较好的五菱宏光为例，尽管销量靠前，但价格多在20万元以下。

“高端车在TOP15的销量中占近一半，中低端MPV大幅萎缩，MPV市场呈现出‘倒金字塔型’的趋势。”艾瑞咨询分析认为。

另一方面，生育政策持续放宽也为中高端MPV市场创造了潜在的消费需求。艾瑞咨询在上述报告中表示，家用MPV市场的发展得益于政

上汽荣威相关负责人告诉记者，荣威iMAX8 EV拥有550~570KM的续航和30分钟快速充电30%~80%的电动性能，百公里成本已低至5元。

“对于电池安全，目前荣威iMAX8 EV采用独有的扁式排布电芯设计，7×24h远程监控体系能够实时监控电芯电压和温度等多维度状态，一旦发现异常，将立刻主动开启水循环为电芯降温，并且还能确保单个电芯热失控不发生

3.7万辆，同比增长了88.5%；在MPV市场中的渗透率达到18.3%，同比增长了9个百分点。“混合动力汽车表现超乎预期，是现阶段一个比较合适的过渡性产品。”

乘联会分析认为，由于MPV载人载货并举，有些还需要长距离行驶，所以插电混动MPV要比电动车简单易行，可操作性更强，没有里程焦虑，优势凸显，这是插电混动车型销量高增长的原因之一。

策、经济、技术和社会等多方面的红利，尤其是近年来不断开放的人口政策，成功使得我国家用MPV市场从一个冷门细分市场蜕变成各大品牌和厂商都争相涌入的新兴热门市场。

另据易车研究院日前发布的《自驾游车市洞察报告（2022版）》，目前MPV已成为引领用户自驾游诉求的产品车型，诉求百分比已经达到了42.86%。“相较于SUV，MPV空间优势更突出，再加上中国式自驾游以大城市周边为主，也能较好包容MPV的通过性。”易车研究院方面表示。

“骨牌效应。”上汽荣威上述负责人表示。

值得注意的是，极狐、上汽大通、合创汽车和腾势等自主品牌也在规划布局高端MPV车型。有分析人士指出，新能源车型已成为自主品牌车企扎堆布局MPV市场的重点，国产高端MPV以新能源之名冲击40万元左右的价格区间，有望一举打破合资和进口车型长期主导MPV市场的旧有格局。