

沈阳第三家工厂即将投产 宝马持续推进可持续发展战略

本报记者 陈燕南 董海华 北京报道

在“双碳”目标之下，宝马集团正向着绿色电动加速迈进。

《中国经营报》记者了解到，六五环境日当天，华晨宝马正式发布《华晨宝马汽车有限公司2021可持续发展报告》(以下简称“《报告》”)。《报告》显示，2021年华晨宝马沈阳生产基地单车生产二氧化碳排放量同比降低7.8%，

2025年投产“新世代”车型将实现零排放

事实上，在中国，沈阳生产基地自2019年起就已实现100%可再生能源电力供电生产。

在打造“最绿色”电动车的理念之下，宝马集团的BMW iFACTORY生产战略正在不断推动全球工厂的转型升级。

宝马方面表示，BMW iFACTORY生产战略是宝马集团对于未来汽车生产的总体规划，它确定了集团工厂和生产技术的未来方向，并为电动时代的生产网络转型提供一种全球化的解决方式。BMW iFACTORY生产战略将在宝马集团全球所有工厂中逐步落实，包括沈阳的三个整车工厂和一个动力总成工厂。

记者从宝马方面获悉，BMW iFACTORY生产战略主要聚焦三方面：精益、绿色、数字化。精益，即效率、精确和高度灵活性；绿色，指的是可持续性、资源的高效利用以及循环经济模式；数字化，则代表在生产中使用数据科学、人工智能和虚拟化等先进技术。

而其中，BMW iFACTORY生产战略尤其强调生产的可持续性，

2021年生产过程废钢回收量为7.1万吨，2021年回收零配件旧件重量为867吨。

宝马集团大中华区总裁兼首席执行官高乐表示：“宝马集团将可持续发展与循环经济视为中国战略的重要组成部分。多年来，宝马通过建立一套透明的报告体系，科学地衡量可持续发展目标。2021年，我们宝马集团在中国的合资企业和各个业务板块合力落实相关目标，在

即节约资源、降低能耗、采用先进技术、倡导循环经济模式。将于2025年投产“新世代”车型的匈牙利德布勒森工厂，其可持续理念的重点体现之一就是完全不使用化石燃料，实现了生产环节的二氧化碳零排放。

值得一提的是，在本次六五环境日活动中，担任此次国家主场活动贵宾车的全新BMW i3已经实现了全生命周期碳减排，包括从设计开发、供应链、生产、使用到回收阶段，如采用励磁同步电机，降低了对稀有金属资源稀土的依赖；在生产过程中，使用100%可再生能源电力，并大量运用先进设备降低能源消耗，生动诠释了宝马“绿色工厂打造绿色车辆”这一理念，以实际行动贡献清洁美丽世界。

事实上，在中国，沈阳生产基地自2019年起就已实现100%可再生能源电力供电生产。大东工厂产品升级项目的涂装车间已实现100%可再生水用于工艺过程，也将在未来进一步提升能源使用效率。

应对气候变化和资源循环利用方面取得了扎实进展。秉持“家在中国”的理念，宝马在带领汽车产业链绿色转型的同时，也将与中国经济和社会同频共进、协同发展，共建清洁美丽家园。”

与此同时，宝马集团在中国沈阳生产基地的第三个整车工厂——里达工厂将于6月下旬投产。据了解，该工厂遵循BMW iFACTORY生产战略“精益、绿

色、数字化”标准，BMW首款纯电动中型运动轿车——全新BMW i3已在这里顺利投产，这标志着宝马可持续发展战略持续落地的又一里程碑。

当前，我国正以前所未有的力度开展生态文明建设。宝马方面表示，将秉承“家在中国”的理念，全力支持辽宁的绿色转型，助力中国实现生态效益与经济效益、社会效益的共促发展。



在六五环境日活动中，担任国家主场活动贵宾车的全新BMW i3已经实现了全生命周期碳减排。

另外，虚拟化技术在BMW iFACTORY生产战略中扮演着重要角色。即将开业的里达工厂是宝马集团第一家从设计之初就完全在虚拟空间进行规划和模拟的工厂，包括厂区布局、建筑设计、生产线规划以及设备测试，都实现了虚拟化。虚拟世界和现实世界的融合，不仅缩短了规划时间，还实现了远程维护和实时协作。

同时，宝马还在生产中广泛应用人工智能(AI)技术，来确保每一台下线的BMW汽车都拥有卓越品质。比如，在沈阳的动力总成工厂，将本土团队自主研发的AI视觉检测系统应用在汽缸盖质量检测中，该系统能识别部件表面的微小瑕疵，准确率高达99.7%。目前，沈阳生产基地实现了约100项AI技术的应用。

2022年量产和试生产纯电动车型预计将达15款

报告显示，2021年，华晨宝马在中国首次成为汽车产量最大的豪华汽车制造企业。

当今，全球面临着来自气候变化威胁、资源匮乏等多重挑战，共建清洁美丽世界刻不容缓。除了用先进技术和理念来支撑宝马的可持续发展战略之外，宝马还向全社会传递了公司应对全球可持续危机的积极行动与庄严承诺。

6月5日，华晨宝马正式发源自2014年以来的第九份《可持续发展报告》。报告显示，2021年，华晨宝马在中国首次成为汽车产量最大的豪华汽车制造企业，但平均单车生产碳排放实现了7.8%的降低，取得

了可持续发展治理的优异绩效。

在绿色物流方面，2021年，从大连港到沈阳生产基地的货物更多地采用铁路运输方式，其中铁西工厂有50%、大东工厂有90%的入厂货物通过火车运达；同时，宝马成为首家使用中欧铁路和成都综合保税区进行车辆进口的豪华汽车企业。

在宝马集团可持续发展战略指导下，2021年，华晨宝马可持续发展绩效依旧卓越，连续三年荣获“汽车企业绿色发展指数”榜首，沈阳生

产基地也连续第五年获得“国家级绿色示范工厂”荣誉。

致力于为消费者打造“最绿色”电动车的宝马集团，计划到2030年在生产环节将单车碳排放量较2019年降低80%。目前，宝马集团电动化进程正在提速，2022年，宝马集团量产和试生产纯电动车型预计将达15款，覆盖约90%的豪华车细分市场。随着不久前BMW i3的国产和BMW i7在中国亮相，宝马为中国客户提供的纯电动车型已达5款。

袁小林：可持续发展成沃尔沃除安全之外另一基石

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“地球只有一个，可持续发展已成为沃尔沃汽车除安全之外的另一基石。”日前，沃尔沃汽车集团全球高级副总裁、沃尔沃汽车亚太区总裁兼CEO袁小林对外如是表示。

2022年6月5日是第51个世界环境日，也是沃尔沃汽车发表汽车行业首个《环保宣言》的五十周年纪念。只有“一个地球”是1972年于瑞典斯德哥尔摩召开第一届联合国人类环境会议时的口号。这一会议将可持续发展提上了全球议程，并设立了世界环境日。

作为第一个提出环保理念的汽车厂商，沃尔沃汽车相关人员在会议上发表了汽车行业首个《环保宣言》，并表示：“我们作为问题的一部分，也必须是解决方案的一部分。”

50年后，瑞典和肯尼亚于2022年6月2日-3日举办“斯德哥尔摩+50”国际会议，并于6月5日在瑞典再次主办世界环境日。值得一提的是，今年世界环境日的主题仍然是“只有一个地球(Only One Earth)”，旨在呼吁各国对政策和选择进行变革，推动践行更清洁、更绿色、更可持续的生活方式，实现与自然和谐共生。

《中国经营报》记者了解到，在环保理念的影响下，很多国家、机构、企业等采取了一系列促进可持



沃尔沃汽车集团全球高级副总裁、沃尔沃汽车亚太区总裁兼CEO袁小林

续发展、加快能源转型等的环境保护行动，沃尔沃汽车更是身体力行。

早在1945年，沃尔沃汽车率先引入了零部件交换系统，通过专业化处理让老旧零部件重获新生。此后的近80年，沃尔沃汽车持续引领全球可持续发展：从20世纪70年代发明带氧传感器的三元催化器并第一个用于汽车，80年代针对产品设计的环保战略进行车辆生命周期评估，90年代推出全球首款不含氟利昂的车型，到2000年沃尔沃汽车成为联合国全球契约组织创始成员之一。

2017年沃尔沃汽车成为第一个宣布全面电气化的传统汽车厂

商，2019年成为全球首家利用区块链技术实现电池原材料追溯的汽车制造商，2020年建立绿色金融框架，2021年推出汽车行业首个内部碳交易定价，2022年成为全球首家签署SteelZero倡议的汽车制造商。

实际上，沃尔沃汽车已经实现了全系车型都拥有电气化的目标，并计划2025年实现全面电气化，届时纯电动车型销量占比至少达到50%；在2030年成为100%纯电豪华车企，并积极探索和电气化转型相匹配的业务模式。

“通过一系列颠覆性的原创创新，沃尔沃汽车始终致力于向价值链推广环保实践，不断拓宽业务产业边界，为全球可持续发展作出贡献。”袁小林表示。

众所周知，随着工业化进程的加深，气候问题越发刻不容缓。沃尔沃汽车在2019年发布“2040环境计划”，力求在2040年之前将公司发展成为全球气候零负荷标杆企业，成为一家循环经济的公司。

其中，气候行动在沃尔沃汽车可持续发展战略中拥有最高优先级，公司计划于2018年至2025年期间，将旗下每辆汽车全生命周期中的碳排放平均降低40%。沃尔沃汽车2022年第一季度碳排放量较2018年已下降13.4%。

据悉，2022年，沃尔沃汽车在中国的三大工厂——成都、大庆、

宝马集团也在提供电动出行服务方面不遗余力，开展充电基础设施建设，积极推广绿色电力充电，截至2021年年底，宝马集团在国内已经整合了365713个充电桩作为统一的充电网络，覆盖318个城市。

在供应链碳减排方面，华晨宝马对采购和供应链建立了一系列全方位的可持续标准和措施，为自身和商业合作伙伴提供可持续发展相关指导。通过实施“中国供应链减排计划”，采用多种方式减少全供应链的碳排放。

台州工厂，以及亚太区总部均已实现100%电能碳中和。

电气化战略及电气化产品是可持续发展的重要组成部分，沃尔沃汽车力争在2030年成为纯电豪华车企。今年第一季度，沃尔沃汽车电气化产品占总销售额的34%，其中纯电动汽车占8%，在过去两个季度里翻了一番，创下历史新高。

不仅如此，在不断深化电气化转型的进程中，沃尔沃汽车尤其关注中国动力电池等电动汽车相关行业的潜在价值，始终致力于全面打造电动汽车生态系统。今年年中，沃尔沃汽车全球电气化产品产量将提高到15万辆，电气化产品的份额也将持续增长。

而在上述规划中，亚太区工业及商业方面进一步深化的电气化布局将起到关键作用。今年的世界环境日，沃尔沃汽车旗下首款纯电动中型都市豪华纯电SUV沃尔沃XC40也迎来了全面焕新上市。新车提供四驱高性能版、长续航版和长续航PRO三个配置版本，官方直售价26.7万元起。

对于沃尔沃汽车的可持续发展，袁小林表示：“我们致力于以最高标准提供可持续发展的出行解决方案，将可持续发展放在战略决策的核心位置，通过努力实现气候中和，拥抱循环经济并开展负责任商业活动，持续促进全球进步并推动可持续发展。”

跨国零部件厂商一季度财报：营收承压 电气化成利润增长新引擎

本报记者 陈茂利 北京报道

近日，大陆集团、麦格纳、现代摩比斯、安森美等多家跨国零部件供应商发布2022年第一季度财报。

《中国经营报》记者关注到，受新冠肺炎疫情、电子元器件短缺以及采购和物流成本增加等诸多外部因素共同影响，跨国零部件供应商第一季度经营业绩

多家厂商“增收不增利”

“俄乌局势及其对本已居高不下的能源价格、紧张的物流链和大宗商品市场产生的剧烈影响，给过去的这个季度蒙上了阴影。面对多重挑战，我们采取了多种举措，从而使其对盈利的影响降到最低。”大陆集团首席执行官司徒澈(Nikolai Setzer)谈及集团第一季度业绩时表示。

大陆集团发布的财报显示，该集团第一季度销售额为93亿欧元，同比2021年增长8.2%，调整后的息税前利润为4.39亿欧元，同比下滑39.8%，调整后的息税前利润率为4.7%。

与大陆集团一样，现代摩比斯、安波福、舍弗勒等多家第一季度出现了“增收不增利”的情况。

比如现代摩比斯销售额相比去年同期增长15%至89.9亿美元，但净利润同比下滑14%至4.19亿美元。安波福销售额同比增长4%至41.8亿美元，净利润却下滑73.8%至0.73亿美元。

记者关注到，现代摩比斯、安波福、舍弗勒等零部件公司第一季度都遭遇了供应链难题，其中较为突出的问题是芯片短缺。另外，原材料价格上涨也是影响零部件公司业绩的重要原因。

“由于缺乏半导体零部件导致汽车产量下滑，原材料价格上涨推高汽车钢材价格，以及向(现代摩比斯)海外工厂运送汽车零部件的空运费增加，季度净利润下降。”现代摩比斯发言

电动化业务成新增长引擎

虽然一季度遭遇了疫情、供应链中断以及原材料价格上涨等难题，但也有零部件供应商财报非常亮眼。记者查阅财报发现，电气化业务订单成为这类公司业绩增长的新引擎。

纬湃科技2022年第一季度财报显示，该公司第一季度销售额达22.6亿欧元，与2021年基本持平。但其调整后的营业利润同比却大增164%至4520万欧元。第一季度的净利润为-1130万欧元，与去年同期相比亏损大幅收窄。

记者从纬湃科技方面了解到，该公司第一季度业绩改善主要有两方面的原因：一方面是对严峻的市场环境，该公司实施了严格的成本控制；另一方面是其在电气化领域斩获多个新订单。

事实上，从大陆集团剥离后，纬湃科技电气化业务进展顺利，先后获现代汽车、北美大客户和国内长城、东风以及造车新势力企业的多个电气化订单。

正在推动业务向电动化转型的博世集团，今年第一季度整体销售额增长了5.2%。其中，业务规模最大和销售额最高的汽车与智能交通技术业务销售额同比增长4.8%。

结合博世集团2021年财报，更容易看出该集团在电气化转型上的效益。2022年博世集团的销售额增长10%，达到788亿欧元。集团息税前利润增长超过50%。其中，汽车与智能交通技术业务2021年销售额增长7.5%。

对于在电动化方面的规划，博世集团董事会主席史蒂夫·哈

受到挑战，多家供应商出现“增收不增利”，甚至营收、净利润双降的情况。

不过，在电气化领域收获可观订单成为部分厂商业绩报表中的亮点。纬湃科技首席执行官安朗(Andreas Wolf)针对一季度业绩表示：“我们在电气化领域新增订单屡创新高，2022年第一季度，我们取得了近37亿欧元的电气化订单，我们倍感自豪。”

人表示。

相关数据显示，今年第一季度全球乘用车和轻型商用车产量与去年同期相比下降了4.5%至1970万辆(2021年第一季度为2070万辆)。其中，欧洲乘用车和轻型商用车市场汽车产量为380万辆，同比下降19.1%。北美汽车市场汽车产量为360万辆，同比下降1.8%。中国乘用车和轻型商用车的产量同比增长610万辆，增幅6.1%。

不过，与大陆集团、麦格纳等零部件巨头“增收不增利”相比，得益于全球车用功率半导体的短缺局面，半导体厂商安森美一季度营收同比大增31%至19.45亿美元，净利润为5.3亿美元。

在芯片发运时，在全球短缺的大背景下，安森美却在为产能担心。有安森美深圳工厂内部人士透露，其车用绝缘栅双极晶体管(IGBT)订单已满且不再接单，但不排除订单中存在一定比例的超额下单。

安森美总裁兼CEO Hasane El-Khoury针对一季度的业绩如此说：“我们的重点战略为安森美的利润率和增长带来了持续的成果，凭借高度差异化的智能电源和智能感知产品组合、长期供应协议带来的强大能见度，以及应对汽车功能电子(ADAS)、能源基础设施和工厂自动化等大趋势，安森美在保持发展势头处于有利地位。”

通(Stefan Hartung)在近期博世举行的新闻发布会上透露，博世将在未来三年内投资约30亿欧元开发电气化和氢能等气候中立技术。另外，未来三年，博世计划额外投资100亿欧元开展业务的数字转型。

“以绿色电力为基础的电气化是实现气候中立的最快路径。这正是博世不断推进可持续出行的主要原因。”哈通对外表示，“2021年，博世的电气化出行相关订单首次超过100亿欧元。”

舍弗勒也正在加速去内燃机化，向电气化转型。早在2020年，舍弗勒便围绕电驱动业务制定了2025年战略，明确逐步退出或剥离低投资回报率的发动机、变速器零部件业务，引入燃料电池业务，积极发展双极板技术和电解氢技术。2021年8月，舍弗勒宣布，将旗下内燃机链传动系统业务打包出售给慕尼黑私募股权基金Lenbach Equity Opportunities II。

舍弗勒一季度业绩亮点是，新增订单36亿欧元(约合人民币254.4亿元)，其中20亿欧元是电驱动订单。

根据舍弗勒2025年战略，该公司电驱动业务年增长订单目标为：2020—2021年15亿~20亿欧元，2022年之后为20亿~30亿欧元。对比下来，今年仅一季度订单就已经完成全年增长订单目标。

“舍弗勒中国电驱动业务发展目前正在按照企业的战略规划继续加大投入，进入快速发展阶段。”舍弗勒相关负责人表示。