中小城市造车启示录：行业洗牌加速 投资热降温

本报记者 方超 石英婧 上海报道

“坡长雪厚”的新能源汽车产业，曾吸引诸多中小城市入局，大浪淘沙之下，小城市造车却迎来不同结局。

7月5日，全国企业破产重整案件信息网显示，安徽省铜陵市中级人民法院发布公告，2023年6月26日，根据债权人钟文明、黄文山等10人申请裁定受理安徽奇点智能新能源汽车有限公司（以下简称“安徽奇点”）破产清算一案，引发汽车行业广泛关注。

《中国经营报》记者注意到，铜陵仅是过往数年小城“造车”热潮的一年缩影，据不完全统计，仅在长三角地区，就有如皋、德清、桐乡、宜兴这4座县级城市对外公布过签约或建成新能源整车项目信息，数年时间过去，仅有桐乡等极少数小城市“圆梦”造车，不过亦有宁国、金坛等县级城市精准发力汽车细分赛道的成功案例。

多位行业人士在接受记者采访时表示，汽车产业对地方经济带动作用极大，新能源汽车产业亦被认为是城市产业重新洗牌的机会，对包括县级城市在内的不同等级城市都具有巨大吸引力，但许多小城市由于受资源禀赋等原因限制，成功者寥寥无几，在当前外界呼吁警惕“产能过剩”大背景下，小城市更应该避免盲目上马新能源汽车产业。

中小城市造车热“降温”

在数十个工业大类中，经济带动力极强的汽车制造业，成为各界竞相角逐的热门赛道。

“汽车产业链条很长，对经济拉动作用特别大”，安徽省汽车行业协会秘书长尹晓燕对记者如此直言。尹晓燕所言非虚，据报道，国家信息中心曾分析认为汽车产业（包括零部件企业在内）和相关产业的就业比例关系是1∶7，即汽车产业每增加1个就业岗位，就会带动相关产业增加7个就业岗位。

在带动就业之外，另据报道，国务院发展研究中心曾对2005年我国62个部门的投入产出流量表进行了分析，结果显示汽车制造业每增值1元，就可带动上下游关联产业增值2.64元。

而在全球汽车行业赛道切换的大背景下，新能源汽车因巨大发展潜力而更备受追捧。

“新能源汽车的发展带动的不仅仅是汽车业，还带动了所有相关的行业，能源、化工、交通、装备、建筑、信息产业全方位的带动，真的是一个‘火车头’。”中国科学院院士、清华大学车辆与运载学院教授欧阳明高近日表示。

朝阳产业、万亿赛道，蓬勃发展的新能源汽车产业，除了吸引实力强劲的一二线城市，亦成为不少县级城市的角逐目标，招揽造车新势力最为典型。

而在全力发展新能源汽车产业的县级城市中，曾招引陆地方舟、康迪电动车、赛麟汽车等三家新能源汽车整车生产企业的如皋市堪称小城市造车的典型案例，当地曾规划，“十三五”期末新能源汽车产能达80万辆，全产业链产值超千亿元。

不过，总投资178亿元、曾有“南通市单体总投资最大的制造业项目”的赛麟汽车，此后被曝出“空手套取66亿国资”并陷入停摆，而康迪电动车、陆地方舟先后陷入骗补、破产等漩涡。如皋新能源汽车产业发展遭遇挫折。

除了如皋外，江苏宜兴市亦曾在2017年2月签约帝特律电动汽车项目。当地政府官网显示，根据规划，帝特律项目当年6月奠基；2019年，公司建成并实现第一辆自主生产的汽车下线；至2020年，实现整车产能10万辆；2025年，产销规模达到50万辆；2030年，产销规模达到100万辆。

但此后，该项目陷入沉寂状态，近日记者拨打天眼查所显示的帝特律电动汽车有限公司2022年年报上的号码，一名工作人员对记者表示，“公司已经不经营，停业有好几年时间”，其同时表示，“没注销是因为还在清算过程中”。

记者梳理发现，在长三角地区县级城市中，曾经轰动一时的德清县乐视汽车项目早已消失于众人视野，而在全国范围内，昌乐县雷丁汽车、清河县领途汽车等皆陷入困局。

打造完整的智能汽车产业链

除了坐拥合众汽车的桐乡外，同在浙江省内的金华，也因零跑汽车而带动当地汽车产业发展。

今年5月30日，哪吒汽车迎来了第30万辆量产车的正式下线，在哪吒汽车因销量攀升受到外界关注之时，其所在地浙江小城桐乡市也因打造出百亿产值车企而引发市场关注。

桐乡市经信局相关负责人提供给记者的信息显示，近年来，桐乡市抢抓新能源汽车产业快速发展的有利契机，持续发展壮大智能汽车产业，初步形成了从新能源电池材料、电控、关键零部件，到整车生产的完整的智能汽车产业链。

而据桐乡市经信局相关负责人提供给记者的数据，2022年，桐乡以合众新能源汽车为主要代表的整个产业链规上产值在260亿元左右，其中，合众汽车累计生产155460辆汽车，实现产值124.77亿元，同比增长118%。据悉，在浙江每4辆下线的新能源汽车中，就有一辆产自桐乡。

引发外界关注的是，在诸多角逐造车赛道的县级城市中，为何桐乡最后脱颖而出呢？

记者注意到，除了坐拥合众汽车的桐乡外，同在浙江省内的金华，也因零跑汽车而带动当地汽车产业发展。

相关信息显示，零跑汽车工厂坐落于金华，据当地媒体《金华日报》报道，2022年，零跑汽车交付量达11.12万辆，比上年增长154%，成为金华“市本级第一个百亿级企业，企业全产业链产值破200亿元”。

值得注意的是，在新能源整车企业的成功带动下，桐乡、金华正在全力加码新能源汽车产业赛道。据报道，金华市当地规划以英伦整车以及零跑汽车等重大已建成投产项目为依托，以及一批在建项目、规划项目为载体，推动金华加快构建新能源汽车全产业链生态，着力打造千亿级新能源汽车及零部件产业集群。

竞逐细分领域千亿级赛道

在为数不多成功培育发展起新能源整车企业的小城市外，也有不少县级城市瞄准新能源汽车零部件等细分赛道，剑指千亿产值规模。

今年7月13日，2023长三角G60科创走廊新能源和智能网联汽车产业协同发展大会在安徽省宁国市举行，上海、杭州、合肥等G60科创走廊九城市有关部门负责人、整车生产企业和汽车零部件企业负责人、相关协会负责人等参会，长三角多城参与的行业会议，让这座皖南小城的汽车产业受到外界关注。

“宁国最开始时候是上海‘小三线’建设所在地，上海思想比较开放，培育了一批汽车零部件企业，后来加上宁国政府政策扶持、企业家自身创新精神等，让宁国汽车零部件产业慢慢发展壮大起来”，宁国当地一位汽车行业人士近日对记者如此介绍。

“宁国汽车产业在最开始阶段的定位，就没有定位于整车产业，我们就专注于汽车零部件”，上述宁国汽车行业人士同时对记者表示，宁国汽车零部件产业以密封件、金属件等汽车零部件为基础，慢慢发展起来，现在发展到制动系统、转向系统、底盘系统以及新能源三电系统等。

宁国市经信局相关负责人提供给记者的信息显示，汽车零部件产业是宁国“1+4”产业集群中的首位产业，至今已有40余年历史。2022年，宁国工业总产值652亿元，汽车零部件产值238.9亿元，增长24.8%；其中新能源汽车零部件产值约30亿元，占比12%左右。

无独有偶，瞄准汽车零部件千亿赛道的不仅仅有宁国，还有同处安徽的肥西县。据悉，新能源汽车是肥西县“首位产业”，当地新能源汽车产业集群已集聚了上下游产业链龙头企业20余家，涵盖整车及“三电”系统等核心零部件，总投资超500亿元，满产产值超1500亿元。

记者注意到，瞄准新能源汽车细分赛道、成功培育起零部件产业集群的还有溧阳等县级城市。相关数据显示，目前溧阳动力电池产业集聚70余家配套企业，2022年产值已突破千亿，产量分别占全国的15%、江苏全省的38%。

引发外界关注的是，在当前多城角逐新能源汽车产业的大背景下，小城市应该如何突出重围呢？

“小城市发展汽车产业还需要专注细分领域”，上述宁国汽车行业人士对记者表示，新能源整车行业目前发展比较好，但可能四五年之后就迎来大洗牌，“新能源电池、电机、电控这三方面，电池产能目前严重过剩，聚焦电机、电控某些细分领域可能还有发展机会”。

“汽车产业链、供应链确实很长，不比房地产链条短，从初端到终端，具备拉动很大消费的能力，但中小城市还是要根据自身情况来发展”，在尹晓燕看来，小城市一定要找准自身定位。

“小城市应该根据自身发展优势、平台资源和当地工业发展条件、区位等进行考虑，汽车行业并不简单，它需要很强的技术支持、很长的链条支撑”，尹晓燕表示，小城市“不能盲目地都来走这条路，一定要因地制宜，根据自身优势来确定发展方向”。

锂矿巨头入股整车企业 新能源产业链融合驶入“快车道”

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

近年来，新能源汽车产销量在保持高速增长的同时，整个产业链上下游也在不断加速融合，“你中有我，我中有你”的利益交融格局也逐渐成为新能源汽车行业发展的大趋势。

7月13日，新奢智能纯电汽车品牌smart宣布计划从资本市场募集2.5亿~3亿美元A轮融资，本轮融资由锂矿巨头天齐锂业股份有限公司（002466.SZ/9696.HK，以下简称“天齐锂业”）领投，其计划投资金额为1.5亿美元（折合人民币约10.73亿元）。

smart相关人士向《中国经营报》记者表示，smart的这次A轮股权融资由天齐锂业领投，是双向选择的结果。“我们双方不仅在产业链上下游相关联，并且天齐锂业正在进行产业链延伸布局，与smart长远规划相契合，在后期发展中将增进产业协同的效益。”

实际上，除了天齐锂业，此前在广汽埃安和岚图汽车的A轮融资名单中，也出现了另一位锂矿巨头江西赣锋锂业集团股份有限公司（002460.SZ，以下简称“赣锋锂业”）的身影。

惠誉评级亚太区企业研究董事杨菁向记者表示，“目前看到锂矿企业对车企的投资都是战略投资。一方面是在去年锂价高涨时期赚取利润后，为手头现金寻找投资标的。”

“另一方面是绑定下游需求，扩大产业链朋友圈，同时为锁定车企未来回收电池带来的潜在锂资源而提前部署。对车企来说，与上游锂企以股权绑定的形式建立战略性合作关系，有助于保障及稳定锂资源供给。”杨菁补充道。

锂矿巨头天齐锂业投资smart

smart品牌诞生于20世纪90年代。2020年1月，吉利和梅赛德斯-奔驰宣布组建的smart品牌全球公司，即智马达汽车有限公司（以下简称“智马达”）。

天齐锂业公告称，公司全资子公司天齐锂业香港拟以认购新增注册资本的方式与smart Mobility Pte. Ltd.（以下简称“SM”）签署《股份认购协议》，以1.50亿美元的自有资金参与SM的A轮股权融资，认购其发行的17605633股A类普通股。

据悉，SM是一家根据新加坡法律注册成立的股份有限公司，为智马达的控股股东，智马达的主营业务为新能源汽车的制造与销售。SM现有主要股东为浙江吉利控股集团有限公司（以下简称“吉利控股集团”）及梅赛德斯-奔驰股份公司（以下简称“梅赛德斯-奔驰”）。

SM本轮融资的总计额度为2.50亿~3.00亿美元。在本次融资前，SM的股东分别是梅赛德斯-奔驰、Sunrise Mobility Limited、ZMD Capital Ltd.、其他股东及预留股份，持股比例分别是46%、41.4%、4.6%、8%。其中，Sunrise Mobility Limited系吉利控股集团的境外子公司，ZMD Capital Ltd系吉利控股集团的关联方。

获得融资之后，天齐锂业香港持股比例为2.83%，而吉利控股集团相关方和梅赛德斯-奔驰的持股比例均为43.397%。对于本次融资，smart方面表示，“在本轮募资计划执行完毕后，梅赛德斯-奔驰和吉利合作伙伴双方全力支持该融资计划，仍将按同等股比共同控股smart品牌全球公司，双方对于smart品牌的未来发展充满信心。”

数据显示，SM在2022年年末资产总额为104.4亿元，净资产33.7亿元；2022年营业收入为18.6亿元，净利润为14.6亿元；2023年上半年营收为52亿元，净利润为6.6亿元。

为何选择投资新能源产业链下游车企，天齐锂业方面称，受益于全球新能源汽车景气度提升，全球动力电池对锂资源的需求大幅上涨。根据国际能源署发布的《2023年全球电动汽车展望》，目前全球绝大多数电动汽车销量集中在中国、欧洲和美国。2022年，中国市场占到全球电动汽车销量的60%，目前全球已售出的电动汽车一半以上在中国。同年，欧洲和美国的电动汽车销售额分别同比增长15%和55%，欧洲新销售汽车中电动汽车占比超过五分之一。根据国际能源署预测，基于现有政策和汽车行业目标，全球电动汽车2030年销售份额展望已增加至35%。在中国、欧盟和美国，到2030年电动汽车占总汽车销量的平均份额预计将上升到60%左右。“在上述背景下，公司拟通过全资子公司天齐锂业香港投资新能源产业链下游车企，为公司业务拓展带来新的触角和反馈。”

2023年上半年，smart在中国市场累计交付量为23540辆。 本报资料室/图

天齐锂业进一步表示，SM的现有主要股东为吉利控股集团及梅赛德斯-奔驰。通过吉利控股集团和梅赛德斯-奔驰的影响力，有利于SM触及中国和欧洲两大新能源汽车市场。

根据smart对外公布的数据，2023年6月，SM在中国市场交付量为3829辆，环比增长近46%；2023年上半年在中国市场累计交付量为23540辆。海外市场方面，SM旗下精灵#1车型已在德国、法国开启交付，并计划在其他欧洲市场陆续上市并交付。

对于此番融资，smart品牌全球公司CEO佟湘北表示：“感谢梅赛德斯-奔驰与吉利的支持，smart品牌正在加速实现全球发展和业务运营。同时，我们非常欢迎以天齐锂业为代表的全球行业领袖的投资。我们相信，此举不仅将进一步拓宽smart的品牌视野，更有助于强化smart品牌在全球市场的竞争力。”

产业链上下游加速融合

“天齐锂业是全球领先、以锂为核心的新能源材料企业，该公司一直贯彻全球化产业布局的理念，始终以开放合作的态度，与价值链上下游头部企业建立多种形式的战略合作。”smart方面表示，此次战略募资是smart品牌在发展进程中的重要里程碑。

众所周知，国内新能源汽车赛道入局者众多，既有造车新势力活跃在造车舞台上，也有传统车企孵化的“创二代”奋力抢夺市场份额，也有互联网巨头的跨界入局造车行业。

天齐锂业投资产业链下游的smart也不是孤例。2022年10月20日，广汽集团发布公告称，广汽埃安在广州产交所公开挂牌，实施增资扩股，完成A轮融资引战，引入了53名战略投资者。同年11月18日，岚图汽车宣布完成A轮引战融资协议签署和交割，融资的投资方共10家。上述两家整车企业的A轮融资投资方均包括赣锋锂业。

浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林告诉记者，上游锂业企业参股下游车企，不是为了控股，而是为了对冲锂材价格波动的风险，如果锂材价格高，则锂业企业受益，如果锂材价格低，则下游的汽车企业成本下降，也能获益。

“成本是（影响）汽车企业业绩的重要因素，很多汽车企业的产品定价是稳定的，不会经常调整。所以锂业企业投资汽车企业可以对冲锂材价格波动风险。”盘和林说道。

实际上，新能源产业链下游的车企也在布局上游锂矿产业。以蔚来为例，去年便有消息传出，蔚来计划投资一家总部位于澳大利亚的矿石开采公司——Greenwing Resources Ltd，总金额最高或超过6亿元。获得融资后，Greenwing将加快其阿根廷San Jorge锂项目的开发。

杨菁告诉记者，“去年车企布局锂矿的意图和计划大多与上游锂资源价格暴涨有关，主要是为了保障供应链稳定与锁定锂资源供给。今年锂价大幅下跌后，预计这类投资的动力已然减弱，但不排除部分车企为了长远考虑会继续用投资锂矿的方式保障长期战略资源安全。”

值得注意的是，新能源产业链上下游在互相交融的同时，位于产业链上的动力电池企业也在加速布局产业链上下游企业。譬如动力电池龙头企业宁德时代便投资了多家车企。

盘和林告诉记者，宁德时代往锂业上游布局，是因为在中游电池领域份额很高，想获得锂材的定价权，对抗全球跨国资源供应商。“而向下游，宁德时代是为了绑定客户，让一些参股企业能够稳定留存在自己的供应链当中。未来新能源汽车会围绕上下游进行深度整合，但各家的主业都不会变，只是上下游进行风险平衡。”

在中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉看来，新能源产业链上下游互相交融互动，无外乎两个原因，第一，无论是上游企业投资下游企业，还是下游企业投资上游企业，这都是围绕新能源来拓展各自的业务，让自家的业务更加多元化；第二，通过上下游深入的交融互动，企业能够通过实际的情况，对经营状况和战略发展进行过早、过深的考虑。

“在供应链部分环节遭遇产能瓶颈的时期，产业链各环节向上下游拓展、参股是为了维持供应链稳定，保持产业链话语权，追求成本优势最大化。”杨菁告诉记者，“这一策略在产业链趋向产能过剩后或有所变化。随着电池产业链产能扩张、已量产技术趋向成熟、供给需求关系反转，未来新能源汽车的电池产业链可能会向分工合作的模式发展。股权绑定是产业链上下游建立合作关系比较常见且相对稳固的方式。”