

跨国巨头组团来华“联姻” 中国车企驶入技术输出新蓝海

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

靴子落地！继大众汽车集团入股造车新势力小鹏汽车之后，中国另一家造车新势力浙江零跑科技股份有限公司（以下简称“零跑汽车”）也获得了国际车企巨头的投资入股。

10月26日，零跑汽车宣布，Stellantis集团计划投资约15亿欧元以获取零跑汽车约20%的股权，这将使Stellantis集团成为零跑汽车的一个重要股东，并将在董事会拥有2个席位。

在此番官宣之前，行业内已有

巨头重仓新势力

零跑汽车方面表示，双方在全球范围内伙伴关系的建立将是行业首创。

Stellantis集团成立于2021年年初，由两家分别超过百年历史的前标致雪铁龙集团和前菲亚特克莱斯勒集团合并而来。Stellantis集团目前拥有14个标志性汽车品牌，2个移动出行服务单元，集团已向所有人提供环保、安全且具有性价比的移动出行自由为目标。目前，集团的客户遍布全球130多个国家，并在30多个国家开展生产制造业务。

2022年，Stellantis集团在全球范围内共销售汽车超过600万辆，实现净营收1796亿欧元，净利润168亿欧元。2023年上半年，Stellantis集团实现净营收984亿欧元、净利润109亿欧元，以其14.4%的调整后经营利润率持续成为全球汽车行业利润率最高的企业之一。

记者了解到，未来十年，Stellantis集团将在电气化领域投资500多亿欧元，以实现其在“Dare Forward 2030”战略规划中的电气化目标：到2030年，集团在欧洲售出的所有乘用车均为纯电动汽车，在美国售出的乘用车及轻型卡车中有50%为纯电动汽车。

Stellantis集团和零跑汽车的合作颇具亮点。据悉，除大中华地区以外，零跑国际独家拥有向全球其他所有市场开展出口和销售业务，以及独家拥有在当地制造零跑汽车产品的权利。

零跑汽车与Stellantis集团合作的传闻。10月25日上午，《中国经营报》记者向零跑汽车相关负责人求证上述传闻，得到的回复是“目前不予置评”。

相比于大众汽车集团收购小鹏汽车4.99%的股份，Stellantis集团此次拟入股零跑汽车约20%的股份，两者可谓是深度绑定在一起。据悉，本次交易也确定，Stellantis集团和零跑汽车将以51%和49%的比例成立一家名为“零跑国际”（Leapmotor International）的合资公司。

零跑汽车创始人兼首席执行



10月26日，零跑汽车宣布，Stellantis集团计划投资约15亿欧元以获取零跑汽车约20%的股权。

本报资料室/图

任“零跑国际”合资公司的首席执行官。对于与零跑汽车的合作，Stellantis集团全球首席执行官唐唯实（Carlos Tavares）表示：“随着中国市场上实力较强的电动车初创企业之间的整合，类似零跑汽车这样高效且灵活的少数电动车新势力企业，将占据中国电动车市场的主流细分市场，这一趋势正日益变得明显。我们认为在零跑汽车的全球扩张规划中，现在是Stellantis集团支持它并担任引领性角色的最佳时机。零跑汽车是让人印象最为深刻的电动车初创企业之一，它和Stellantis一样，有着类似的技术先导理念和创业心态。借助本次战略投资，Stellantis集团商业模式中的一片潜力领域将得到开发，Stellantis集团也将通过零跑汽车的竞争力在中国和其他市场获利。”

具体来看，Stellantis集团和零跑汽车的合作关系除了着眼于进一步提升零跑汽车在中国这个全球最大的汽车市场的销量，同时也将依托Stellantis集团在全球其他市场的成熟商业布局，大力提升零跑汽车品牌在当地市场的销量，这将首先从欧洲市场开始。

据悉，双方认为零跑汽车的电动车产品与Stellantis集团现有的技术和品牌产品组合形成互补，它们将为全球客户带来更多的具有性价比优势的出行解决方案。Stellantis集团将在零跑汽车董事会拥有2个席位，并由Stellantis集团委

官朱江明表示：“今天是零跑汽车发展历史上的重要里程碑，我很高兴能和唐唯实先生及他的团队共同见证这一重要时刻。通过我们自主及涵盖全域的技术研发实力，零跑汽车以最具成本竞争力的方式为市场带来了同级别最优的电动车产品。”

“我们相信在市场瞬息万变的环境中形成的强强联合，将给双方带来互惠双赢的伙伴关系。和Stellantis集团一道，我们将继续在技术和商业协同领域保持创新，并将零跑汽车的产品销往全世界。”朱江明说道。

中国新势力全球化提速

慕尼黑车展是零跑全球化战略的起点，零跑的全球化将是产品和技术的全球化。

“慕尼黑车展是零跑全球化战略的起点，零跑的全球化将是产品和技术的全球化。”今年9月，在“LEAP TOGETHER 共享科技未来”全球战略发布会，朱江明如是说道。

根据规划，未来2年，零跑5款全球化产品将在欧洲、亚太、中东、美洲等地同步销售。此次能够吸引到Stellantis集团大手笔投资入股，无疑是零跑汽车全球化战略的重要里程碑。

为什么零跑汽车能成为国际汽车巨头的“香饽饽”？这与其背后的技术实力息息相关。创立之初，零跑便始终坚持核心技术的全域自研，是目前中国造车新势力中唯一具备全域自研自造能力及垂直整合度最高的智能电动车企当前自研自造比例占据整车成本的70%。

据悉，通过聚焦于中国规模最大和增长最快的中高端新能源汽车市场，零跑汽车在2022年实现交付新能源汽车11.1万台，跻身中国造车新势力第一梯队。未来3年，零跑汽车将基于一个技术架构、三个整车平台，打造A级

反向输出正当时

进入到新能源汽车时代，中国的新能源车企开始以技术合作的形式反哺海外车企。

在中国汽车产业的发展历程中，“以市场换技术”曾是长期采用的主要市场策略之一。但进入到新能源汽车时代，中国的新能源车企开始以技术合作的形式反哺海外车企。

在Stellantis集团和零跑汽车合作前，小鹏汽车和大众汽车集团在7月共同宣布，双方就战略技术合作签订框架协议。同时，大众汽车集团对小鹏汽车进行战略少数股权投资签订股份购买协议。大众汽车集团向小鹏汽车增资7亿美元，以持有小鹏汽车4.99%的股权。

据悉，在战略技术合作方面，小鹏汽车和大众汽车集团将基于各自核心竞争力和小鹏汽车的G9车型平台、智能座舱以及高阶辅助驾驶系统软件，共同开

发两款B级电动汽车车型，以大众汽车品牌在中国市场销售。相关车型预计将于2026年开始投产（即“SOP”）。

10月12日，小鹏汽车董事长何小鹏发文称：“过去几个月，我们联合开发的车型已在加速推进，双方的技术团队像一支创业团队一样，为了共同的目标，全情投入、全速前进。”除了小鹏汽车外，大众汽车集团也于今年7月宣布，奥迪与上汽集团签署战略合作备忘录，进一步深化现有合作。双方将通过共同开发，快速、高效地拓展高端市场智能网联电动车产品组合。

为何中外车企会有上述转变？申港证券研报曾指出，中国新能源产业已逐渐成为全球新能源变革的技术输出中心。中

国自主品牌利用电动汽车发展的技术优势和市场规模弯道超车，在与外资品牌的合作中逐渐拥有话语权，合作模式由“市场换技术”变为“技术输出”。同时，中国汽车制造商所拥有的电动汽车低成本、高效率的制造和投放能力也备受青睐。

黄河科技学院客座教授张翔告诉记者，中国的新能源汽车品牌近些年发展迅猛，已成为全球汽车市场不可忽视的重要力量，海外车企巨头不得不加以重视。“从大众入股小鹏、Stellantis集团入股零跑汽车等案例来看，中国本土的汽车厂商逐渐具备向海外巨头反向输出技术的能力，这是值得庆贺的。但也不能骄傲自满，我们与海外汽车强国还有很大差距。”

江淮拟45亿转让部分资产 蔚来或将告别“代工模式”

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

一则资产转让的公告，将安徽江淮汽车集团股份有限公司（600418.SH，以下简称“江淮汽车”）和造车新势力蔚来汽车双双推向舆论的风口浪尖，外界纷纷揣测双方关系的变化。

10月20日，江淮汽车发布公告称，为进一步优化自身资产结构，经公司八届十二次董事会会议，公司拟通过公开挂牌方式转让部分资

江淮转让蔚来工厂

作为国内老牌的车企，江淮汽车已有近60年的历史。从一家汽车配件厂起步，江淮汽车已经成长为集全系列商用车、乘用车及动力总成研产销和服务于一体的综合型汽车集团。

据悉，江淮汽车现有主导产品涵盖重、中、轻、微型卡车、多用途商用车、MPV、SUV、轿车、客车，专用底盘及变速箱、发动机、车桥等核心零部件，已形成燃油&新能源动力的整车业务（乘用车、商用车、客车）、核心零部件、汽车出行、汽车服务四大核心板块。

2022年，江淮汽车销量突破50万辆；其中，乘用车销售30.2万辆，同比增长19.64%，增速高于行业；商用车销售19.84万辆。此番转让资产的公告一出，引得业内广泛关注。

记者了解到，江淮汽车本次交易拟分三个资产包进行。具体来看，一包为安徽江淮汽车集团股份有限公司乘用车公司三工厂存货、固定资产及在建工程。二包为安

徽江淮汽车集团股份有限公司乘用车公司三工厂房屋建筑物、在建工程及土地使用权。三包为安徽江淮汽车集团股份有限公司乘用车公司新桥工厂构筑物和设备资产。

公告发出后不久，便有媒体报道称，江淮汽车上述公告转让的两家工厂就是江淮汽车和蔚来汽车合作的两座工厂，也就是江淮蔚来先进制造基地和江淮蔚来第二先进制造基地。

对于外界关心，在10月20日的蔚来制造日上，蔚来联合创始人、总

裁秦力洪对外明确表示，江淮汽车资产转让公告中涉及的资产确为江淮和蔚来合作的工厂相关设备和资产。

与此同时，外界也有消息称，蔚来或将收购上述江淮汽车资产，并进一步谋求独立生产资质。针对此消息，秦力洪在10月23日向《中国经营报》记者表示：“这个事情对蔚来的生产和经营不会产生任何影响，目前还不便透露其他情况，等到合适的时候，我们再沟通。”

“接盘方”，黄河科技学院客座教授张翔告诉记者，江淮汽车部分资产的转让是想“变现”，蔚来汽车收购上述资产的可能性接近百分之百。“如果被其他的车企收购了蔚来工厂，这对蔚来汽车来说，又多了一个不可控的因素。”

“江淮和蔚来已经合作了很多年，还是比较成功的，彼此之间也是互相信任的。如果被第三方公司收购了蔚来的工厂资源，那么蔚来汽车在生产上就要和这家公司进行磨合，这必然会浪费蔚来的时间，降低了蔚来的生产效率，也会增加蔚来产品的不确定性。”张翔说道。

中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉亦告诉记者，蔚来汽车去收购江淮汽车公告的工厂资产可能性很大。“这两个工厂都是生产蔚来的汽车产品，如果被别家收购了，那蔚来的汽车怎么办？别家是否还给蔚来代工？因此，蔚来收购的可能性很大。”

车企合作模范案例

作为国内造车新势力的代表，蔚来汽车从不缺乏外界的关注。此前一档节目中，蔚来创始人、董事长、CEO李斌曾因一句“保时捷工厂比不上江淮的汽车厂”备受外界质疑。

而江淮汽车与蔚来汽车的合作可追溯至2016年。当年4月，与蔚来汽车签署战略合作框架协议。双方联合打造的世界级制造工厂，采用“互联网+智造”模式，拥有国内第一条高端全铝车身生产线，实现了喷涂无人化、冲压生产无人化、焊装整体自动化率达到97.5%。

记者了解到，上述智造工厂通过工业互联网、大数据、云计算等技术实现了自动排产、自动质量检测，可满足客户定制化生产需要。江淮与蔚来的工程技术人员共同攻克了包括热融自攻铆接、自冲铆接、铝点焊等在内的7种连接工艺难题，相继生产出高性能电动SUV蔚来ES8、ES6两款产品，填补了中

转让背后各取所需

“本次通过资产转让可进一步优化资产结构，本次资产处置不会影响公司的正常生产经营，不涉及人员安排。若本次交易顺利实施，将对公司财务状况和经营业绩产生积极影响，具体以最终转让价格和年度审计结果为准。”江淮汽车在公告中指出。

实际上，如若蔚来汽车确实是江淮汽车上述资产转让的“接盘方”，其也将通过此次交易中获得自身想要的东西。因为与当下造车新势力第一阵营的理想汽车、小鹏汽车等相比，蔚来汽车至今没有生产资质，这也是蔚来汽车一直谋求

国高端新能源汽车的空白。

据悉，江淮和蔚来合作的第一款产品蔚来ES8是一款高性能智能电动7座SUV，于2017年12月16日在北京举行了上市发布会并开启销售。第二款合作车型ES6于2018年12月15日（NIO Day 2018）在上海东方体育中心发布上市。第三款车型Fury（EC6）于2019年8月5日确认导入JAC-NIO新能源汽车工厂生产，并于2020年2月25日在安徽省合肥市政府的见证下启动量产项目。第四款车型ET7于2022年3月实现量产，交付客户。

2021年3月，江淮汽车与蔚来汽车继续达成深度合作，成立江淮先进制造技术（安徽）有限公司，双方将在新能源整车制造、服务模式、管理机制等方面做出积极创新和探索，并以此为基础构建网络化和平台化、大数据、人工智能等技术平台的“先进制造+工业互联网”新业态，进一步推动中国绿色产业

和新能源汽车产业的持续发展。

方正证券研报曾指出，江淮汽车代工蔚来，成立江淮制造，打造全新“江淮制造”商业模式，构建“先进制造+工业互联网”新生态，为公司转型新能源领域提供了有力保障。

2022年4月26日，江淮蔚来生产基地第20万台汽车下线。有关数据显示，自2017年11月8日工厂一期项目建成并实现第一款整车ES8下线到目前为止，双方已顺利合作6款车型。截至目前，自江淮蔚来项目合作以来，工厂已实现生产整车超40万台。

江淮汽车方面表示，江淮蔚来合作创造了汽车界合作的典范，合作的同时公司学习研发先进的全铝车身、车身轻量化及空气悬架等制造工艺技术和国际化的产品路线，对助力江淮汽车实现转型升级、开拓中高端市场、品牌向上的战略目标意义重大。

来自自己掌握了生产线资源，在汽车的设计上自由度更大，也可以更好地满足市场需求。”

今年9月，蔚来汽车共交付新车15641辆，同比增长43.8%；第三季度共交付新车55432辆，同比增长75.4%，创历史新高。1—9月，蔚来汽车共交付新车109993辆。

颜景辉告诉记者，如若蔚来收购江淮拟转让的工厂资产，就意味着蔚来拥有独立的生产资质，这样蔚来就可以从代工模式走向独立生产。“研发、生产、销售等产业链就形成闭环。”