

# 瞄准“奥运经济” 车企竞速体育营销赛道

本报记者 郭阳琛 石英婧 上海报道

“女排精神，燃动奥运！为女排加油，奇瑞汽车狂撒亿元。”8月6日，中国国家女子排球队官方赞助商奇瑞汽车宣布，将在官方直播间发布“女排三重福利”。

这正是车企竞速奥运营销的

## 中国车驶向巴黎

随着车企持续加速“出海”，还有多款中国车在巴黎奥运会亮相。

举办巴黎奥运会这样的大型赛事，也对当地城市交通高效、安全运营的峰值产生了考验。据官方估计，奥运盛会期间，将有超过1500万游客前往巴黎。

记者了解到，在这期间，140辆宇通客车为来自全球的观众提供舒适便捷的出行服务，成为服务用车占比最高的中国客车品牌，同时为改善巴黎公共交通服务品质、提升城市公共交通的整体效能提供强大助力。

“宇通在2011年驶入法国市场，是最早一批进入法国市场的中国品牌，这也让宇通生产的车辆有机会服务奥运会。”宇通客车相关负责人告诉记者，宇通已逐渐发展成为法国保有量最高的中国客车品牌，产品在巴黎、普罗旺斯、尼斯等

## 争抢“奥运经济”蛋糕

各大车企通过赞助国家队、签约明星运动员等方式，试图挤上“奥运经济”这趟列车。

尽管巴黎奥运会官方汽车赞助商“花落”丰田，但各大车企仍然通过赞助国家队、签约明星运动员等方式，试图挤上“奥运经济”这趟列车。

在商品战略顾问、东华大学客座教授潘俊看来，“奥运经济”确实具有巨大的魅力，它不仅为运动员提供了竞技的舞台，也为企业提供了商业机会，企业的品牌影响力在全球范围内得到了提升。

今年4月8日，奇瑞汽车和中国国家女子排球队在国家体育总局训练局中体运动员之家正式签

一个缩影。《中国经营报》记者了解到，巴黎奥运会期间，宇通客车、安凯客车和苏州金龙等中国车正式上岗，为巴黎市民和游客提供出行服务。

在宇通客车相关负责人看来，参与重大体育赛事服务，能为品牌发展带来长远的利好效应，让外界

多个城市投入常态化运营，截至目前在法国的累计销量已超过740万辆，占中国客车出口份额的68%。

“宇通客车在海外市场设有服务站，针对这次奥运服务车辆也有工作人员在巴黎提供及时的售后服务。凭借着优异的产品力、卓越的运营表现，宇通在法国高端市场树立了良好的品牌形象，产品深受当地客户的认可与信赖。”宇通客车相关负责人表示。

无独有偶，在巴黎塞纳河畔，31台安凯客车制造的新能源汽车也正式亮相。从埃菲尔铁塔出发，前往奥运会各个赛区，为来自世界各地的游客“打卡”巴黎奥运会带来全新体验。

据介绍，这批新能源汽车系全球首款敞篷纯电动双层巴士，车身

长达12米，能够一次性容纳72名乘客。整辆车分为上下两层，其中，上层采用半敞篷设计，拥有360度的观景视野；下层采用低地板和轮椅区设计。游客花40多欧元可购买一张全天不限次车票畅游奥运赛区，目前车票销售量非常可观。

“奥运会期间，巴黎提供观光旅游的车型有不少，但纯电动双层巴士仅有我们这一款。”安凯汽车相关负责人表示，这款车不仅不会排放汽车尾气，而且行驶中产生的噪音很小，能够进一步增强游客的乘车舒适度。“根据现场工作人员反馈，很多游客宁愿多等半小时，都要乘坐这款车。”

据了解，安凯客车这款车型还率先使用了全铝车身、轮边电机桥

对于品牌的信任性进一步提升。一方面，老客户有更大的可能性选择复购；另一方面，也有利于宇通拓展新的海外市场。

“弯道超车反超日本成为出口量第一后，中国新能源汽车品类的影响力在全球进一步扩大。品类带动品牌的成长，因此中国汽车品牌也将

等多项领先技术。“轻量化是新能源汽车发展主流，全铝车身设计比同类钢材产品更轻，让车辆更节能。”据安凯客车相关负责人介绍，他们放弃了传统的焊接工艺，创新采用了铆接工艺，结构件都是由孔对孔铆接上，有利于提升车身和零部件的安装精度，“这对工艺要求很高，但凡一个位置有偏差，就没法拼接起来”。

随着车企持续加速“出海”，还有多款中国车在巴黎奥运会亮相。例如，中车电动研制的智能驾驶C12AI公交巴士在巴黎投入服务出行；苏州金龙海格也提供了超200辆苏州金龙客车服务出行，并提供超80辆出口法国的城际客车，作为机场巴士和校车为巴黎奥运会服务。

最后，在乘用车领域，奇瑞汽车则是车企中的“出口冠军”。

相关数据显示，2024年，奇瑞继续保持中国汽车出口第一，1—6月，累计出口汽车532158辆，同比增长29.4%。

奥运会同样成为奇瑞汽车在海外市场提高声量的好机会。6月19日，奇瑞与马来西亚体育部门签署合作协议，将向马来西亚参加巴黎奥运会获奖的选手赠送一辆新车作为奖励。其中，金牌得主可获赠一辆瑞虎8Pro，银牌可获赠欧萌达E5，铜牌将获赠瑞虎7Pro。

记者了解到，奇瑞汽车对于马来西亚市场寄予厚望。不久前，奇瑞汽车位于马来西亚的全新工厂正式开始营运，首款生产新车为JAECOO J7车型。

“马来西亚是奇瑞非常重要的市场。我们对马来西亚市场的愿景是与我们的本地合作伙伴和客户长期共同成长。”在上述工厂的启动仪式上，奇瑞汽车有限公司董事长尹同跃如是表示。

尹同跃表示，除了加强奇瑞和JAECOO为客户提供的价值链，新工厂的启动对马来西亚汽车工业和经济来说是一个积极的飞跃。“马来西亚客户对奇瑞和JAECOO品牌及产品的积极响应令我们非常高兴。随着电动化未来的到来，奇瑞也期待支持马来西亚电动车的发展。”

“中国在智能科技、智能座舱、智能驾驶、智能网联方面的认知优势将会进一步扩大，同时，在市场端我们也会全面开花，为全球消费者带去极具竞争力的中国新能源汽车产品。”何松松认为，中国新能源汽车的全球化布局将会进一步提速，这个影响从心智到市场将会完成闭环，从而开启全球汽车市场的中国时刻。



本届奥运会期间，140辆宇通客车为巴黎市民和游客提供出行服务。 本报资料室/图

## 借国际赛事拓海外市场

积极参与奥运营销的背后，还透着中国车企全球化布局的野心。

在巴黎奥运会之前，宇通客车已经多次“护航”重大赛事。据宇通客车相关负责人介绍，在杭州亚运会上，T7领衔国宾车队，宇通小宇2.0服务亚运会首条自动驾驶巴士专线，宇通机场摆渡车提供赛会期间机场接驳服务，宇通高端巴士保障参赛选手及工作人员通勤；而在卡塔尔世界杯上888台宇通纯电动客车组成的“绿色军团”尤为引人注目，这是国际大型体育赛事中首次大批量引入中国新能源车客。

频繁在大赛上登场，也让宇通客车的出口销量水涨船高。最新数据显示，2024年上半年，宇通客车出口量达到6500辆，同比增长58.27%，在全球市场中的份额达到23.59%。

而在乘用车领域，奇瑞汽车则是车企中的“出口冠军”。相关数据显示，2024年，奇瑞继续保持中国汽车出口第一，1—6月，累计出口汽车532158辆，同比增长29.4%。

奥运会同样成为奇瑞汽车在海外市场提高声量的好机会。6月19日，奇瑞与马来西亚体育部门签署合作协议，将向马来西亚参加巴黎奥运会获奖的选手赠送一辆新车作为奖励。其中，金牌得主可获赠一辆瑞虎8Pro，银牌可获赠欧萌达E5，铜牌将获赠瑞虎7Pro。

# “玻璃大王”曹德旺胞妹掌舵 正力新能闯关港交所

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

日前，江苏正力新能电池技术股份有限公司(以下简称“正力新能”)向港交所提交上市申请书。而在向港交所递交的2天前，正力新能刚完成B轮融资，投后估值达182亿元。

正力新能冲击港股上市之所以备受关注，与其高管过往的从业经历息息相关。招股书显示，正力新能的董事长兼执行董事为曹芳，今年已经66岁。正力新能的执行董事兼总经理为陈继程，今年已经53

## 成立5年闯关港交所

“我们是中国动力电池前十企业中极少数拥有汽车零部件基因的(根据弗若斯特沙利文报告，按2023年装机量计)。”正力新能在招股书中称，得益于核心管理层深耕汽车零部件行业，具有对汽车行业的深刻洞见，公司围绕主机厂客户对产品安全、质量、性能和成本的综合最优需求，构建了基于集成产品开发(IPD)流程的“5—3—1”研发策略体系。

正力新能提到的核心管理层深耕汽车零部件企业，其中少不了的就是曹芳和陈继程在福耀玻璃的工作经历。记者查询福耀玻璃2014年年报获悉，曹芳自1997年至2011年11月任福耀玻璃董事，而后自2011年2月至2014年4月3日任福耀玻璃副总经理。2014年，曹芳离任福耀玻璃副总经理，福耀玻璃在2014年年报中称是“个人年龄原因”。

而在2016年4月，陈继程因个人原因向福耀玻璃董事局提出辞去董事、副总经理职务，并自2016年4月26日起生效。据悉，陈继程于2003年10月加入福耀玻璃，在2003

岁。两人的共同点是均在福耀玻璃(600660.SH)工作多年。

其中，曹芳是福耀玻璃创始人、“玻璃大王”曹德旺胞妹。除了高管与“福耀系”的关系外，正力新能近几年的发展也较为迅猛，从2019年成立到成为百亿独角兽，仅用时5年。

回归到公司自身的经营数据上，招股书显示，2021年至2024年3月31日(以下简称“报告期内”)，正力新能的营业收入在逐年增长，但营收增长的背后，是其始终难逃亏损。

10月至2004年4月任福建万达副总经理，于2004年4月至2004年11月任福耀玻璃商务部副总经理，自2015年10月至2016年4月任福耀玻璃执行董事，自2011年2月至2016年4月任福耀玻璃副总经理，并自2004年11月至2016年4月担任福耀玻璃商务部总经理。

对于核心管理层的从业背景，中国企业资本联盟副理事长柏文喜表示，正力新能创始人曹芳与福耀玻璃的关联可能会给公司带来一些积极影响。曹芳在福耀玻璃的任职经历有助于公司建立汽车整车厂的客户基础，这对于公司在动力电池领域的业务拓展至关重要。“曹芳的背景也可能为正力新能带来品牌信誉和管理经验，有助于公司在市场竞争中获得优势。”

2013年3月，曹芳与陈继程创办常熟新中源创业投资有限公司。2016年8月，二人创办常熟正力投资有限公司(以下简称“正力投资”)，从事电动汽车核心部件领域的投资。

2019年2月11日，正力投资以

1.60亿元认购江苏塔菲尔新能源科技股份有限公司(以下简称“江苏塔菲尔”)6.78%的注册资本，对其进行少数股权投资。同年2月26日，正力投资和江苏塔菲尔分别持有正力新能70%和30%的股权。2020年5月29日，正力投资取得江苏塔菲尔控制权后，又以2.38亿元将其持有的正力新能70%股权出售给江苏塔菲尔。

正力新能成为江苏塔菲尔全资子公司。据悉，2021年12月28日，江苏塔菲尔全体股东按所持股权比例，收购江苏塔菲尔持有的正力新能100%股权，总代价为25.38亿元。2021年12月30日，上述股权转让完成后，正力新能不再为江苏塔菲尔的全资子公司。

而后在2022年2月10日，江苏塔菲尔当时的股东决议将业务及江苏塔菲尔及其子公司所持若干资产转让予正力新能及其子公司，资产总对价为18.55亿元。至此，江苏塔菲尔不再开展任何业务运营，而由正力新能全面承接江苏塔菲尔的技术、产品和客户关系。

## 3年亏损27亿元

近些年来，国内新能源汽车产业始终保持着高速发展的态势，动力电池行业也迎来发展高潮。根据弗若斯特沙利文报告，近年来动力电池市场稳步增长，预计全球动力电池装机量将以37.5%的复合增长率从2023年的716.0GWh增至2028年的3513.1GWh。预计中国动力电池装机量将以37.9%的复合增长率从2023年的389.0GWh增至2028年的1943.3GWh。

正力新能于2019年成立，开发多技术路径电池产品组合，提供电芯、模块、电池包、电池簇、电池管理系统的一体化方案，并拓展电化学产品在陆海空互联全场景下的大规模应用。

根据弗若斯特沙利文报告，2023年，按动力电池装机量计，正力新能在中国动力电池市场排名第十，在磷酸铁锂动力电池市场排名第七，在三元动力电池市场排名第八。

对于正力新能冲击港股上市背后的考量，中关村新型电池技术创新联盟秘书长于清教告诉记者，目前动力电池行业竞争异常激烈，正力新能作为国内动力电池装车量前十公司之一，仍处于亏损阶段，且毛利率明显低于其他前十公司的平均水平，且在产能建设、产品和技术开发、客户开拓等多个方面需要大量且持续的资金支持，选择上市融资，不仅能为公司提供资金支持，也有利于提升管理水平和品牌形象。“A股IPO审核趋严，上市门槛明显提升，且也有不少产业链企业冲刺A股IPO失败的案例，选择港股上市，相对稳妥一些。”

于清教告诉记者，国内市场竞争格局是宁德时代、比亚迪、中创新航这前三家企业处于相对稳定的状态，但第四至十名一直处于调整中，而在影响排名的因素中，客户的稳定性以及搭载车型销量的提升是关键因素。“从今年上半年装车量来看，在前十企业中，半数上市公司，正力新能如果能成功上市，肯定更利于其客户开拓，从而提升竞争力。”

正力新能的动力电池客户包括大型央企、造车新势力及跨国领先整车企业，其在一汽红旗、广汽传祺、零跑汽车、上汽通用五菱、上汽通用等车企核心车型的电池产品供应份额持续提升。

截至2024年3月31日，正力新能对零跑汽车核心BEV车型的销售渗透率及对上汽通用核心PHEV产品GL8陆尊的销售渗透率达50%以上。此外，正力新能还与德业股份围绕储能电池开展合作，并积极寻求与航空、船舶领域的客户推进产品的量产合作。

在报告期内，正力新能来自前五大客户的收入分别占公司同期总收入的89.1%、90.4%、77.8%及86.6%。其中，来自最大客户的收入占比达55.2%、29.3%、28.3%及47.0%。

在财务数据方面，招股书显示，2021年至2023年，正力新能实现营业收入14.99亿元、32.90亿元、41.62亿元；但也难逃亏损，其同期亏损分别为4.02亿元、17.2亿元、5.9亿元。

对于亏损的原因，正力新能

也在招股书中给出了相应的解释。正力新能表示，公司亏损由2021年的4.02亿元增至2022年的17.2亿元，主要由于客户取消采购订单。“我们的亏损其后减至2023年的5.9亿元，主要是由于销量增加及形成规模效益令运营效率提升。”

正力新能亏损并非孤例。于清教表示，动力电池行业整体增收不增利，头部企业也不例外。销量保持增长态势，但降成本、去库存、海外市场拓展、产品安全等挑战和压力较大。

对于公司何时能够盈利的相关问题，正力新能也在招股书中提到：“由于我们仍处于成长阶段，尚未实现盈利，且无法保证我们是否会实现盈利及何时会实现盈利。我们日后的盈利能力将不仅取决于我们的产品销售工作，亦取决于我们对成本的控制。倘若我们无法在控制营运相关成本的同时充分扩大我们的销售规模，我们日后可能会继续遭受亏损。”

正力新能还在招股书中表示：“我们未来的增长和盈利取决于我们扩大产能以迎合持续增长的市场需求的能力。截至最后实际可行日期，我们仍在积极扩大产能，目前的规模尚未达到最佳规模经济效益。”据悉，产能扩张便是正力新能募集资金的主要用途之一。

对于目前动力电池行业的整体产能现状和正力新能的产能扩张，于清教表示，行业的整体情况是产能过剩，但企业的产能布局要适度超前，具体还要看在手订单和储备客户情况。