

德国总理携“商业天团”访华 大众宝马加码中国市场

本报记者 陈燕南 北京报道

11月4日，德国总理朔尔茨开启其首次访华之旅，随行的德方经济代表团也成为国际关注的焦点。此次访华团中，来自汽车企业的两位商业领袖备受关注，分别是大众汽车首席执行官奥利弗·布鲁姆和宝马集团董事长

长奥利弗·齐普策。

《中国经营报》记者从宝马方面获悉，奥利弗·齐普策表示：“德中关系迈过50年，贸易和创新是重要纽带。我很荣幸能作为企业代表团成员随朔尔茨总理访问中国。此次访问释放了一个强有力的信号：德中两国将继续加强经贸

合作。”

中国社会科学院中德合作中心主任杨解朴对此也有相同的看法，他表示，朔尔茨此次率“商业天团”访华，是在释放加强中德经贸合作的积极信号。一方面，力求将双边关系推向以经贸为核心的务实合作轨道上来；另一方面，借此访加强中

德企业间合作，给德国的对外投资带来提振空间，给陷入低迷的经济找到更多的增长点。50年来，中德关系从深度、广度上走出了全方位、广覆盖的成果，朔尔茨有责任赓续中德关系的发展成果，将双边关系推向更加深入、更加广阔的发展空间。

12家企业随行访华

随朔尔茨来访的12位商业代表，来自大众、宝马、阿迪达斯等世界一流企业。

当天，朔尔茨在北京表示，中国是德国和欧洲的重要经贸伙伴，德方坚定支持贸易自由化，支持经济全球化，反对“脱钩”，愿同中方继续深化经贸合作，支持两国企业相互赴对方开展投资合作。

据有关媒体报道，有约100家德国企业或个人申请随行，但最终仅有12位获准，此次随朔尔茨访华的商界领袖代表的企业每年在华营收高达数百亿欧元。外界形容朔尔茨“把德国最大的品牌带到中国”。

据了解，随朔尔茨来访的12位商业领袖代表，包括大众汽车、宝马集团、阿迪达斯、德意志银行、西门子、拜恩泰科、巴斯夫集团、喜宝集团、Geo Clima Design、瓦克化学集团、默克集团、拜耳集团的高管。据悉，此次随行的12家德企分量十足，既包括来自汽车、化工、制造业等德国传统优势产业的代表，也包括德国拜恩泰科等新兴的生物科技公司，覆盖了中德经贸中的重点领域与潜力行业。

对于德中经贸关系，不少德企都表达了中国市场的重要性。奥利弗·齐普策表示，“德中商贸关系将是未来两国双边关系发展的桥梁。近期中国政府有关继续推进高水平对外开放、吸引外资、

坚持创新等表态令人鼓舞。我们看好中国市场中长期的发展前景。宝马集团将继续加深与中国企业的合作、与中国同频共进、推进高质量发展和共创共赢。”梅赛德斯-奔驰董事会主席康林松在柏林的欧洲管理技术学院参加一场活动时也进行了表态——反对疏远中国，并称那些“想放弃中国”的想法是不可思议的。他还提到，中国是世界最大的汽车市场，德国汽车行业对中国非常依赖。

杨解朴认为，这些企业都长期深耕中国市场，并且在中国拥有较大市场规模和份额，切切实实地从中国的发展中获益良多。它们是中德关系深入发展的亲历者和受益者。这些企业的随行来访，能给其他德国企业以引领作用，为促进中德企业间的交流、对话与合作发挥示范效用。同时也向外界表明，德国希望促进经贸为核心的中德关系发展的良好势头。

回顾1972年建交至今，两国经贸等务实合作硕果累累，中德双边贸易额从不到3亿美元增长至2021年的2351亿美元。目前，有超过5000家德国企业在华投资兴业，2000多家中资企业在德生产经营。两国产业链、供应链深度融合，对华出口为德国创造了



宝马集团董事长奥利弗·齐普策跟随德国总理朔尔茨访华。图为宝马最新款电动车。

本报资料室/图

近百万个就业岗位。

“德国总理来访，表明中欧经济相互依存关系依然是相当牢固的。由于各自比较优势的差异，中欧与中德经济本来就存在较强的互补性，相互经贸合作的潜力巨大，这是令德国政商精英不能忽视的。”上海外国语大学欧盟研究中心主任、上海交大国家战略研究中心特聘研究员忻华教授表

示，能源危机导致欧洲内部滞胀严重，制造业成本高企，处境艰难，不得不对外寻找可以转移制造业资本的场所，而中国恰好是能吸收德国这种资本转移较好的投资目的地。此次朔尔茨访华，必然能够推动中德经贸合作关系得到大幅度提升，双边贸易额和德国对华投资额都会有一定幅度的增长。

纬湃科技顾睿华：

未来五年纯电和插混总量将超过燃油车

本报记者 陈燕南 北京报道

“电气化已经成为未来的趋势，并且正在全速推进。在全球市场上，预计2027年纯电和插混总量将超过燃油车。为此我们制定了清晰的财务指标，在‘电气化解决方案’业务领域提高盈利能力。目前纬湃科技电气化销售额

正在稳步增长，电气化业务预计将于2024年实现收支平衡。到2026年，电气化业务销售额将达到50亿欧元；到2030年，将达到100亿~120亿欧元。”近日，纬湃科技中国区总裁顾睿华（Grengoire Cuny）对《中国经营报》等媒体记者宣布了其对于2026年的展望以及电气化战略。

据了解，纬湃科技原属于大陆集团动力总成事业群，2021年成功完成从大陆集团拆分，并于当年9月独立上市，交易市值达24亿欧元，并于12月被纳入德国SDAX指数。这是汽车行业变革大潮中，供应链企业寻求转型突破的一大例证。为此，其独立后的发展表现也备受行业关注。

计划在2023财年进行首次分红

“我们之所以看好电气化长远发展出于三个原因：第一，全球主要地区在立法上对于电气化的要求越来越严格。第二，预计2027年 would 达到转折点，届时纯电和插混的总量将超过燃油车的总量。第三，就电气化目前的市场表现来说，我们已经看到非常强劲的增长。”顾睿华表示。

纬湃科技在去年3月曾有两点预测和观察：2021~2024年纯电和插混的增速会非常快，到2024年大约将达到70%的高速增长，同期，内燃机车型中48V中混和强混的车型增速将达到110%。

“实际上，市场的走势已出乎我们意料，比原先预计的增速更快。有关数据显示，在全球市场上，2022年电气化的比例大概是24%，到2025年将会高达45%，2030年进一步增长到70%。尤其是纯电车型占比的变化较大，2025年纯电车型的占比比我们预计高出了80%，2030年纯电的比例比预测要高出120%。”顾睿华表示。

根据顾睿华介绍，从2021年

下半年到2022年上半年，纬湃科技已经在电气化业务上斩获了100亿欧元规模的订单。其中包含主力产品：电池管理系统、多合一车载充电器、高压逆变器、电动轴驱系统。而100亿欧元当中，中国市场占了非常重要的一部分。

顾睿华表示：“2020财年新增订单是86亿欧元，2021财年是112亿欧元，2022年上半年已经达到了83亿欧元。预计2022财年的新增订单有望远超2021财年。实际上，在2020财年中，我们订单的一半左右跟电气化直接相关。尽管2021年有所波动，占比近45%，但今年上半年电气化业务订单的比例正在快速增长并且高达81%。”

对于2026~2030年的中期目标，顾睿华表示，2021年纬湃科技电气化技术在销售上大约是9亿欧元，2026年预计会高达50亿欧元，2030年将会快速增长到100亿~120亿欧元。因此，一方面预计年复合增长率在4%~6%左右，另一方面电气化业务的增长率高达40%，而这两项数据是完全通过

内生生长来实现的，依靠的是公司已有的产品、生产工艺和技术来实现的高速成长。整个集团计划在2023财年进行首次分红。

纬湃科技最新财报数据显示，尽管受到半导体短缺、疫情反复等不利因素影响，2022年上半年纬湃科技依然实现了正增长，销售额达44.2亿欧元；净利润也逆转了2021年上半年净亏损3150万欧元的局面，达2540万欧元。

其中，纬湃科技电气化战略取得了不错的收效。相关数据显示，2021年纬湃科技销售额为83.49亿欧元，其中电气化产品销售额达8.88亿欧元。2022年上半年营收44.2亿欧元中，有4.98亿欧元来自电气化相关产品。

电气化业务的突飞猛进，也令纬湃科技对2022年充满信心。尽管2022年将继续受到芯片短缺的不利影响，但是在全球汽车行业电气化趋势推动下，纬湃科技方面认为，2022财年销售额有望达86亿~91亿欧元，预计2022年调整后的息税前利润率将在2.2%~2.7%之间。

主机厂外采规模到2030年将有8~11倍的增长

“我们正在寻找机会，将一些非核心技术尽快剥离出去。比如催化剂和过滤器的部分业务已经实现了逐步退出。”顾睿华表示。

根据顾睿华介绍，纬湃科技将旗下业务分为新能源科技、电子控制、感知与驱动以及委托生产四个事业部，依照战略规划，纬湃科技就将四大事业部的所有产品按照电动化、内燃机进行了划分，如此一来，原来的四个事业部将缩减为新能源和内燃机动力总成两个事业部，即Powertrain Solutions（暂命名：动力总成解决方案事业群）和Electrification Solutions（暂命名：电气化解决方案事业群）的决议，新成立的组织架构将于2023年1月1日生效。

据了解，内燃机汽车时代，汽车行业形成了一个以整车厂为核心的金字塔式、多层级较长的产业链。

“转型的尽头是纯电技术”

“不管是48V技术、强混技术还是插电混动技术，都是过渡型的技术，转型之路的尽头都是纯电。48V、强混或者是插混这样的技术，目前在细分市场仍有一席之地，可以帮助解决例如功率密度以及充电速度等问题，但是随着技术的发展，这些问题都将被克服。与此同时，这些技术有其本身的复杂性，也有一定的成本，它们只是在企业转型过程之中充当着独特的角色，最终都会被纯电产品所替代。纬湃科技在所有电气化的技术上都有储备，且具备高度的灵活性，我们会根据市场的变化快速切入新技术，在资源配置上尤其是纯电技术上，我们已经做好了准备。”顾睿华表示。

他还表示：“纬湃科技2026~2030年将会推出更多新的技术，包括高功率密度产品，比如400~

加大在华投资

中国市场在德国企业的战略中发挥着至关重要的作用。

目前，完备的智能电动车产业生态、优质可靠的本土化供应 商和长期稳定的产业政策已经让中国成为全球企业投资的热土。“对汽车厂家而言，中国早已不只是‘最大单一市场’，而是创新发展的动力源泉。”中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳表示。

大众汽车是欧洲最大的汽车集团，也是在中国布局时间最长的德国企业。“过去近40年，大众汽车集团携手中国各界创造了令人瞩目的成就。未来，我们期待塑造智能、可持续发展的移动出行新时代，并持续推动中德两国在经济领域的紧密交流。”大众汽车集团（中国）执行副总裁、公共事务与合资企业事务部负责人刘云峰在进博会上表示。

事实上，中国在大众汽车集团NEW AUTO战略落实过程中发挥着至关重要的作用。“至2024年，大众集团将携手在华合资伙伴，在电动出行领域共同投资约150亿欧元，全速推进电动化转型进程。至2030年，大众汽车集团（中国）旗下各品牌车型中新能源汽车占比有望超过40%。”大众汽车方面对记者表示。

值得关注的是，10月13日，大众汽车还迎来了40年来在华的最大一笔单项投资，大众汽车旗下CARIAD与地平线成立合资企业。其中，合资公司将由CARIAD持股60%，注资约24亿欧元（折合人民币约为167.85亿元），交易预计将在2023年上半年完成。

而宝马集团也早在1994年正式进入中国，其在中国的合资公司华晨宝马明年即将迎来20周年的日子。今年以来，宝马沈阳生产基地迎来两个重大扩建项目的竣工——大东工厂产品升级项目和华晨宝马生产基地大规模升级项目。全新BMW i3已在这里下线。

目前，宝马集团在中国有超过460家供应商，仅华晨宝马的本土采购额在2021年就达到714亿元人民币。数字化方面，宝马集团已经在中国建立了德国之外最大的研发和数字创新体系，并与百度、阿里巴巴、腾讯在内的中国高科技企业合

作，积极加入中国生态圈。

事实上，近年来，不少德企在增加对中国的投资。根据总部位于纽约的研究公司荣鼎集团的一项研究，梅赛德斯-奔驰、大众汽车、宝马集团和巴斯夫在2018年至2021年期间共占欧洲对华投资总额的1/3。根据德国经济研究所今年8月发布的数据，今年上半年，德国在华投资约为100亿欧元，创历史新高。

“中国一直也是梅赛德斯-奔驰全球最重要的市场之一。中国不仅已成为梅赛德斯-奔驰非常重要的创新中心，更是全球汽车行业转型的先锋。”梅赛德斯-奔驰方面对记者表示。

随着中德两国在汽车工业与可持续发展领域的合作加速，梅赛德斯-奔驰集团股份有限公司旗下公司——戴姆勒大中华区投资有限公司宣布与清华大学签署为期5年的全面合作协议，将2012年成立的“可持续交通联合研究中心”升级为“可持续交通联合研究院”，携手扩展双方在智慧交通、智能汽车、交通新能源、本土化等领域的研究。

此次深化合作是梅赛德斯-奔驰在华本土研发的又一里程碑。据了解，中国在梅赛德斯-奔驰全球研发网络中扮演着举足轻重的角色。从2005年梅赛德斯-奔驰E级车作为首款国产车型投产以来，梅赛德斯-奔驰在过去17年间不断加强本土研发能力。2021年，总投资超过11亿元人民币的中国研发技术中心在京正式投入运营，进一步加速新车型的本土化。2022年3月，梅赛德斯-奔驰宣布在上海设立研发中心，专注于自动驾驶与智能互联技术，不断强化其本土创新实力。

“2022年恰逢中德建交50周年，我们有幸见证并参与了两国经贸关系的不断发展。未来，梅赛德斯-奔驰将加速在电动化和数字化领域的创新转型，携手本土伙伴推动汽车产业升级，为深化中德合作作出贡献。”梅赛德斯-奔驰集团股份有限公司董事会成员、负责大中华区业务的唐仕凯表示。



纬湃科技中国区总裁 顾睿华

不过在新能源汽车时代，车企也开始深入供应链领域，通过自研、战略合作、入股等多种方式布局，以期最大程度掌握电动化的“灵魂”。

顾睿华表示：“电机方面，虽然主机厂比较倾向于自研，但到2030年仍有40%来自外部供应，且外采

比例有所上升，而电池管理系统和逆变器则仍以外采为主，到2030年外采比例分别为65%、70%。”

顾睿华还表示：“从外采的角度来说，蛋糕是非常大的。相比2021年，外采的规模到2030年我们推算将有8~11倍的增长。再者，主机厂在自研的过程中也需要一些关键的零部件，于Tier 1来说还有巨大的机会，这就是为什么我们在电动轴驱和热管理系统方面逐步发力的原因。对于主机厂来说，Tier 1的执行能力和交货的确定性也是非常重要的指标，这也是我们擅长的领域，这对纬湃科技来说是一个新机会。此外，主机厂和Tier 1的关系也发生着战略性的变化，主机厂希望自己的影响力和市场能够向供应链前端逐渐推进。对Tier 1来说，也要主动融入主机厂的新理念。”

们全球销售额中占据18%的比例，2030年预计中国轻型车产量在全球的比例将达到35%~40%，所以我们应该稳步扩大中国市场在全球业务当中的比例，对此我们信心十足。”

他还表示：“我们在中国深耕27年，并且拥有四大生产基地和七大研发中心。在庞大规模的支持下，我们可以在中国更加快速实现增长。过去三年间我们实施了诸多重要的生产和研发项目。2019年至今在中国总投入达5亿欧元，并且还会进一步扩大投资。中国本身就是纬湃科技全球最大的单一市场。我们也秉持‘在中国，为中国’这一理念，在中国的研发、设计和生产在国际主机厂部署的基础上，将研发资源倾斜于中国本土的主机厂，其中既包括传统主机厂也包括造车新势力。”