

# 中国汽车驶入卡塔尔 汽车出海展现智能制造新实力

本报记者 杨让晨 张家振 上海报道

中国汽车产业正借助世界杯等热点赛事打开海外市场“新世界”。

随着 2022 卡塔尔世界杯(FI-FA World Cup Qatar 2022)开幕,来自中国的新能源汽车也驶入了赛事主办地卡塔尔国。而这只是中国车企实现汽车出海的一个缩影。

据中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)最新统计数据,今年 10 月,中国汽车出口创下新高,当月汽车企业出口达到 33.7 万辆,环比增长 12.3%,同比增长 46%。今年 1~10 月,中国汽车出口 245.6 万辆,同比增长 54.1%。“这个数字已经超越德国,仅次于日本,位居全球第二。”中汽协副总工程师许海东预计,今年中国汽车出口总数有望突破 300 万辆。

《中国经营报》记者从宇通客车股份有限公司(以下简称“宇通客车”,600066.SH)方面获悉,宇通客车为今年的世界杯提供了约 1500 辆赛事服务用车,其中包括

## 组团亮相卡塔尔

赞助世界杯和参赛球队以及借助世界杯话题开展营销,也是中国车企扩大影响力的重要途径之一。

卡塔尔世界杯正成为中国车企和汽车走向世界的窗口之一。

据了解,宇通客车提供了约 1500 辆客车为世界杯赛事提供人员通勤服务保障,其中包括 888 辆纯电动客车。

“为确保服务保障任务顺利进行,针对卡塔尔首都多哈复杂的公共交通出行需求,宇通提出了‘干线公交+支线微循环+长续航客旅团’的纯电动综合解决方案,更好地服务与赛事相关的 7000 多名工作人员、志愿者以及超过 140 万名球迷,为从全世界聚集而来的游客提供更全面、更优质的出行体验。”宇通客车相关负责人告诉记者。

值得注意的是,除了提供运营车辆外,宇通客车还向卡塔尔派出了由 126 名工作人员组成的经营服务团队,负责赛事保障车辆的 PDI 检查、日常维护保养、故障诊断、技术指导、远程支持等车辆全生命周期管理。

除宇通客车外,位于江苏省苏

800 余辆电动客车。“这是新能源客车首次作为主力服务世界杯赛事,也是国际大型体育赛事中首次大批量引入中国新能源客车。”宇通客车方面表示。

此外,包括解放卡车、中国重汽和上汽红岩等在内的多个自主品牌,也在借助世界杯等热点话题造势营销。在江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔看来,世界杯可以为车企带来流量。“对于车企而言意义比较重大,世界杯的采购价相对较低,车企愿意通过‘薄利’等方式将产品通过世界杯这一舞台展现给世界。”

惠誉评级亚太区企业研究董事杨菁则告诉记者,多数中国汽车品牌在海外尤其是发达国家市场发展需要面对的第一道坎便是品牌知名度不高。近期,热点赛事也是车企高调进入海外市场的营销手段之一,主要目的是打响品牌知名度,在潜在消费者群体心中占据一席之地。

州市的金龙海格客车也为本届世界杯提供了交通保障车辆。资料显示,金龙海格客车针对卡塔尔的路况、高温炎热和沙尘气候,在隔音、隔热、空调制冷、发动机进气、车辆防腐蚀、车载智能网联、夜间行驶等多个方面持续进行产品适应性优化和改善,此次还针对卡塔尔世界杯需求,专门定制了动力、内饰、座椅等配置。

此外,赞助世界杯和参赛球队以及借助世界杯话题开展营销,也是中国车企扩大影响力的重要途径之一。记者梳理发现,上汽集团旗下品牌名爵 MG 就赞助了世界杯参赛球队之一的威尔士队。

资料显示,名爵 MG 作为英国知名的百年运动汽车品牌,于 2005 年被南京汽车集团有限公司收购,2007 年收归上汽集团。在英国,名爵 MG 具有广泛的影响力。上汽名爵 MG 曾赞助过威尔士联赛杯,并在 2019 年正式成为威尔士队的官方合作伙伴。

## 技术引领出海

我国在新能源汽车的供应链建设方面优势明显,这是自主品牌车企出口增长的主要原因。

在亮相世界杯等国际赛事舞台背后,中国车企在汽车制造方面也积累了不俗的技术实力。

以上汽集团为例,今年 1~10 月,集团实现销售整车 427.4 万辆,继续保持国内领先地位;海外市场销售 77.2 万辆,同比增长 46.1%。

张翔分析认为,传统燃油车销量目前呈下滑趋势,多国鼓励车企向新能源汽车转型,我国在新能源汽车的供应链建设方面优势明显,这是自主品牌车企出口增长的主要原因。

而在杨菁看来,中国汽车出口量近年来实现快速增长另有原因,主要得益于燃油车和电动车的同时推动。“一方面,海外出行需求反弹,而海外汽车产业链受缺芯等因素影响造成供给不足,市场处于供不应求状态。另一方面,欧洲大力推动电动化,叠加特斯拉加大中国产车型的出口,导致中国新能源汽车出口大幅增长。”

记者从上汽名爵 MG 方面获悉,今年 7 月,首批 1000 辆“全球纯电超能跨界车”MG MULAN 在上海海通码头集结,开启了抢攻欧洲市场的征程。相关统计数据显示,今年上半年,上汽名爵

## 加速打开国际市场

得益于技术实力和性价比等的加持,我国汽车出海未来或许还将加快步伐。

据宇通客车方面介绍,针对此次世界杯的赛事专项服务保障措施,宇通客车做了专门的详细规划,技术和服务团队制定了全面的培训和试运营计划,并在赛前进行了充分演练。

“截至今年 6 月,我们先后给客户培训了 200 多名维修人员、2000 多名司机,让他们提前熟悉电动车的构造,了解电动车和柴油车的不同之处,帮助他们在驾驶过程中把电动车的优势发挥到极致。”宇通客车相关负责人告诉记者。

此外,以达成“四个零”的保



卡塔尔从宇通客车采购了 888 辆新能源客车,为世界杯赛事提供通勤绿色出行服务。图为宇通客车行驶在卡塔尔街头。 本报资料室/图

MG 在欧洲的销量已超过 4.5 万辆,并跻身瑞典、挪威等国纯电动汽车市场 TOP10,在今年 7 月达成了累计销量 100 万辆的目标。

“MULAN 作为上汽名爵 MG 投向全球市场的全新产品,将在今年四季度抢滩欧洲市场,并计

障为目标,宇通客车海外驻点直服团队也已完成配件储备工作,及所有车辆的保养和预防性维修检查工作。在卡塔尔世界杯开幕前,宇通客车还联合卡塔尔运营商 M 公司进行多次模拟保障演练,做好各场景的联动保障。目前,宇通客车已参与到卡塔尔政府对公共交通全面电动化的规划制定中,并且还成功签订了 1002 辆客车的销售合同。

杨菁告诉记者,随着中国新能源汽车品牌出海步伐加快,欧洲及其他部分地区电动汽车市场也存在一定缺口,中国新能源汽

划在明年进军澳新、中东、墨西哥、南美等国家和地区,加速名爵出海进度。”上汽名爵 MG 相关负责人表示。

此次保障卡塔尔世界杯赛事的宇通客车,在新能源技术研发方面也颇有造诣。相关资料

显示,宇通客车目前已掌握了纯电、混动和氢燃料电池三大新能源技术。早在 2016 年,宇通客车的电控技术就获得了国家科技进步奖,“三电”(电池、电机和电控)系统防护做到了行业最高等级。

政治上等因素影响。事实上,已有车企在海外建厂方面先行一步。记者从宇通客车方面了解到,宇通客车已和卡塔尔相关部门合资成立了电动客车制造厂,力保在 2030 年前实现卡塔尔公共交通全面电动化,助力当地新能源交通事业的发展。

在张翔看来,未来一段时间,新能源汽车仍将是我国汽车出海战略的聚焦点。“而在传统燃油汽车领域,我国车企在技术方面还欠缺优势,但我国新能源汽车产业起步较早,应当利用这一优势尽快打开国际市场。”

# 自研自产、合资建厂 汽车供应链加速重构

本报记者 于典 石英婧 上海报道

在电动化、智能化趋势之下,汽车供应链体系也在加速变革。

随着汽车行业电动化、智能化驶入快车道,越来越多的车企通过自研、自产、合资建厂等方式切入动力电池领域,主机厂瞄准电池的同时,也在加码芯片投资、软件自研等,全产业链垂直整合渐成主流。

以上汽集团开发的魔方电池为例,其创新采用 LBS 躺式电芯和先进 CTP 技术,带来更高的整车空间利用率和安全性能。据悉,上汽集团旗下的智己、飞凡、荣威、名爵等品牌后续车型,均有计划选用魔方电池。与此同时,造车新势力中的蔚来、零跑也开始了自动驾驶芯片自研进程。

业内人士指出,车企拿出“真金白银”加码产业链投资,不仅仅是为了应对成本压力,本质上所体现的是汽车供应链关系正在重塑。在新能源领域,车企应当重新审视与供应商之间的关系,能否在核心零部件上掌握话语权,意味着车企在竞争中能否拥有主动权。

## 车企争夺产业链话语权

与下游的车企相比,产业链上游的各类企业在利润分配上明显占优。乘联会秘书长崔东树曾表示,“锂矿企业和电池企业上半年业绩总体不错,龙头企业的锂矿业务的利润率在 70% 左右,电池企业的利润率在 8% 左右,而整车企业的利润率在 5% 左右甚至更低。”

事实上,芯片短缺、原材料价格上涨等是全行业面临的共同问题,车企绩分化反映出整车企业在供应链把控、零部件话语权等方面存在一定差距。而随着汽车行业智能化、电动化加速,产品竞争激烈,转型慢的车企或会面临逐步被淘汰出局的风险。

面对发展道路上的新挑战,整

## 产业链整合渐成趋势

除了“贵电”,“缺芯”也同样成为影响新能源汽车行业的关键因素。随着汽车智能化的快速发展,芯片对于汽车行业的重要性不言而喻。

根据汽车行业数据预测公司 AutoForecast Solutions 的最新数据,截至 11 月 27 日,受芯片短缺影响,今年全球汽车市场累计减产约 411.76 万辆。

东方证券研报指出,芯片国产化是智能汽车关键部件供应链自主可控的关键一环,近年来国际关系的不稳定使得“缺芯少核”的痛点持续暴露,这也让主机厂意识到芯片供应链韧性的重要性,汽车芯

车企业也加快了对产业链的垂直整合,下场布局电池产能。

日前,蔚来电池科技(安徽)有限公司成立,该公司主要业务是电池制造与销售,注册资本为 20 亿元,由蔚来控股有限公司 100% 控股,董事长为李斌。对此,蔚来 CEO 李斌表示,“汽车厂商做电池是正常的战略。”而这也意味着,蔚来将正式涉足电池制造的业务。

上汽集团公司也在投资者互动平台上表示:“公司与宁德时代合资成立了上汽时代(电池)和时代上汽(电芯)两家公司。时代上汽一期建成产能已达 26Gwh,2021 年已启动二期 16Gwh 电芯产能建设,计划 2022 年底开始陆续投产,从总体上看,公司动力电池供应有

片也迎来国产替代的窗口期。

值得注意的是,由于芯片行业的重要资产属性,无论是人才的集聚还是高端制造业的引入,都需要大量的前期投入和建设。未来,资源优势、产业优势、地域优势带来的整合优势或将促进汽车产业集群式发展。

在近日举办的中国汽车论坛上,上海市经济和信息化委员会副主任汤文侃表示,上海将全力打造产业规模最大的汽车产业集群,到 2025 年,上海智能网联汽车年产量 200 万辆,产值超过 5000 亿元。

在落实国家战略部署、着力稳住产业链供应链方面,上海将汽车

保障、成本也具有较强的市场竞争力。此外,公司还对新一代锂电池、固态电池等进行前瞻布局,不断提升公司面向未来的长期竞争优势。”

面对成本控制和供应链安全的挑战,车企深入上游产业链保障供应链稳定的同时,也能够进一步降本增效。

“碳酸锂单价每下降 10 万元,毛利率会提升 2%;目前碳酸锂单价在 60 万元左右,如果能下降到 40 万元,我们能涨 4 个点毛利率。”李斌指出,对于大众化市场,如果没有垂直整合能力,达到 20%~25% 的毛利率会非常困难。

华安证券研报指出,车企向上布局电池领域,旨在增强产业链话

作为“3+6”新型产业体系的重点产业之一,着力提升产业链韧性,已布局 8 家整车企业、600 余家国内外主要零部件企业。

“面向汽车产业变革新机遇,上海进一步加强全产业链布局,培育智己、飞凡等智能新车型,攻关汽车核心芯片、车载操作系统等产业链短板,加快构建高端、新兴、智能、开放的现代化汽车产业体系。”汤文侃指出。

与此同时,车企同样在芯片领域加快布局,力求实现芯片国产化,推动车规级高性能芯片的开发应用。

在蔚来三季度财报电话会议

语权,有利于保障电池供应及降本增效。此举一方面印证电动车及锂电行业高景气;另一方面或将加剧行业竞争,头部电池厂有望凭借技术、资金、产能及客户优势应对全球竞争。

值得注意的是,市场格局的转变也使得车企对于产业链的把控和议价有所变化,相较于过去通过选择多个供应商来平衡零部件成本,车企也在越来越重视对于关键零部件的自主研发和产能自建。

“未来整车为王是汽车行业发展必然趋势,整车企业要做产业链链长。新能源车企想有盈利,产业链控制能力非常重要。特别是电池产品,必须掌控在自己的

上,李斌表示:“蔚来从去年开始也在积极地研发 AD 芯片,目前已经有一个 500 人的团队。AD 芯片与算法强相关,结合蔚来的算法来定制芯片效率会更高,并且将提高毛利率。”

而上汽集团继今年年初与上海微技术工业研究院开展战略合作,设立数十亿元规模的国产汽车芯片专项基金后,于 7 月宣布与芯片企业地平线深化战略合作,合力打造搭载地平线全新征程 5 芯片的智驾计算平台以及搭载地平线下一代大算力芯片征程 6 的舱驾融合国产计算平台,预计将于 2023 年、2025 年依次实现落地。

上汽集团在互动平台上表示:“车用芯片类型和需求数量与具体车型有关,公司在售主力车型所需芯片种类多、数量大,目前全球车用芯片供应仍有结构性短缺问题,公司已在积极抢抓芯片资源,并加快推进芯片国产化,努力追赶产销进度。”

张翔在接受《中国经营报》记者采访时表示:“近年来出现的‘缺芯贵电’主要由于上下游供需错配导致,各类核心零部件的涨价幅度较高,车企需要深化供应链合作来实现降本增效。与此同时,产业链的重塑也需要综合全面地评估,以免造成产能过剩。”