

战新产业·新能源汽车 系列报道①



从“制造”到“智造”，新能源汽车的五年新考

近日,《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》(以下简称“《规划纲要》”)对外公布。《规划纲要》中进一步明确了中国未来制造业核心竞争力提升的关键领域范围。其中,关于汽车制造工业,新能源汽车与智能(网联)汽车被重点提及。

当前,新能源汽车和智能(网联)汽车是全球车企追逐的焦点,中国也希望在这条赛道上实现弯道超车。站在“十四五”开局的特殊节点上,《规划纲要》对汽车产业核心竞争力提升做出了规划,指出要突破新能源汽车高安全动力电池、高效驱动电机、高性能动力系统等关键技术,加快研发智能(网联)汽车基础技术平台及软硬件系统、线控底盘和智能终端等关键部件。



王利博制图

全球最大市场的发展隐忧

全球新能源汽车代表企业特斯拉 CEO 马斯克日前在接受央视连线采访时指出:“未来十年,中国经济发展向好。它还致力于实现一个可持续能源为特点的未来。我们生产汽车,从长远来看,中国将成为我们最大的市场,也是我们生产最多车辆、拥有最多客户的地方。”

马斯克所述不假。

3月1日,工业和信息化部部长肖亚庆介绍,我国新能源汽车产销量连续6年蝉联世界第一,累计销售550万辆。近年来,我国相继发布了约60多项支持政策和举措,新能源汽车产业发展取得了积极成效,基础材料、基础零件、电机、电控、电池以及整车等各方面都取得了实质性突破。

但在生机勃勃的发展现状背后,中国新能源汽车产业的隐忧无法忽视。

2021年是“十四五”开局之年。而“十四五”,

对于我国汽车产业而言,是产业转型升级由大变强的战略机遇期,也是压力空前、任务艰巨的深度调整期。

当前,中国汽车产业在产业链和供应链核心技术领域,仍有一些短板和“卡脖子”问题亟待突破。中国汽车产业需要走出“舒适区”,增强产业链和供应链自主可控能力,针对产业薄弱环节进行关键核心技术攻关。

在新能源汽车及智能(网联)汽车电子电气架构与软件算法、中央计算芯片、功率半导体等核心“卡脖子”环节,国内主机厂与供应商由于积累薄弱,目前处在跟随理解阶段。

一位汽车行业资深人士此前表示,决定汽车电动化、智能化、网联化核心竞争力的关键零部件资源主要分布在国外;整车层面的电自动技术、热泵技术,主要由国外企业掌握;车规级的IGBT也大多数掌握在国外企业手中。

智能制造推动行业升级提速

面对现状,如何破题转型升级、增强中国汽车产业的国际话语权,成为行业关注和讨论的焦点话题。国家有关部门负责人亦多次在公开场合表明态度,要补短板、突破行业发展瓶颈。

“中国汽车产业应在‘十四五’时期重新审视自身产业链的完整性和安全度,必须面向未来产业生态进行科学系统布局,针对新旧关键软硬件、工艺、材料及装备等重点领域和主要短板,加大力度实施有针对性的填平补齐,全面提升全产业链的综合实力。”中国汽车工程学会名誉理事长付于武表示。

在近期公布的《规划纲要》指出,聚焦新能源汽车等战略性新兴产业,要突破新能源汽车高安全动力电池、高效驱动电机、高性能动力系统等关键技术,加快研发智能(网联)汽车基础技术平台及软硬件系统、线控底盘和智能终端等关键部件。

在2020年11月发布的《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》中,国务院办公厅也表示要加大关键技术攻关。

在新一轮科技革命和产业革命的驱动下,智能网联汽车已成为全球汽车产业发展的重要战略方向,进一步推动智能网联汽车产业发展也是

我国汽车产业发展的重要组成部分。虽然我国智能网联汽车早已经走出实验室,并进入到了封闭园区物流、公交、环卫、末端配送等场景示范应用上,但是从目前来看,我国智能网联汽车尤其是高度自动驾驶(HA)级智能网联汽车还缺乏清晰的商业化落地条件,关键零部件仍然受制于人。

“对于我国智能网联汽车的发展而言,芯片、安全和操作系统三大问题的协同发展至关重要,中国汽车产业势必要打造出一个自主可控、开源开放的操作系统。”今年初,在中国电动汽车百人会论坛(2021)上,全国政协经济委员会副主任、工业和信息化部原部长苗圩强调。

在3月7日,全国政协十三届四次会议第二次全体会议的大会发言环节,苗圩再次强调,中国仍处于全球制造业第三梯队,实现制造强国目标至少还需30年。

用数字化,用最新科技赋能制造业,这就是智能制造,也是中国制造业在今天转型的关键。《规划纲要》在包括5G技术在内的新型基础设施、交通强国、智慧城市等领域作出了诸多部署,这也将进一步推动新能源和智能汽车行业升级提速,科技赋能让中国成为智能制造的强国。

“强芯补链”助新能源汽车扬帆出海

产业变革吸引了大量的资本竞逐新能源赛道。“我们新的时代发展到今天,汽车产业发生了概念性的变化,汽车已不是传统意义上的汽车了,实际上是一种移动座舱、移动环境,移动环境需要大量的互联网数据、互联网思维、物联网的智能,这种带有互联网概念的移动终端,应该讲是人类未来一种新的生活方式的变革。”长江产业基金管理公司党委书记、董事长陈忠认为。

据清科研究中心的数据,从融资事件数和披露的金额来看,2020年新能源汽车品牌融资事件数比上年下降了18.3%,但披露的融资金额同比大涨159.4%,达到1292.1亿元,近十年来首次突破千亿。

在资本市场,虽然目前几家造车新势力成立至今时间最长的也只有5年,但随着自身业绩的逐步改善,蔚来、小鹏、理想已在美股上市的造车新势力公司股价水涨船高,相继跃身成为明星公司。

与传统车企的估值不同,资本市场对于智能新能源车企估值是按照“车企营收+科技股的利润率”来进行,智能新能源车企不再是传统的汽车生产商,他们被赋予了更多的科技属性,“横跨了两条赛道”。这种发展模式,注定了造车新势力要走得更远,不仅需要硬科技创新的能力,也要有硬创新落地的能力。而创新落地对整个汽车产业的产能迭代提出了更高要求。

全国乘用车秘书长崔东树此前曾经谈到一个观点,“如果说苹果是智能手机的半壁江山,那么特斯拉在新能源汽车里的地位,就相当于手机界的苹果。”按照他的说法,特斯拉之于具有百年历史的传统汽车产业,带来的颠覆和引领并不止于消费层面,还包括整个产业链的创新和升级。

在新能源汽车领域,中国经过几年的发展已经在全球新能源汽车的市场格局中占有了一席之地。从销量来看,2020年欧洲市场新能源车在全球销量中占比第一,为43.6%;中国市场约占41.3%,排名第二。欧洲2020年势头猛进,欧洲主要国家新能源汽车补贴强度高于中国,这就为用户的需求提供了强力保障,同时为碳排放政策长效护航。欧洲销量排名前六国家中,除挪威、荷兰以外均有较强度度的补贴政策以及配套的税收优惠政策。而眼下,包括威马、爱驰等车企,已经通过智能电动车的优势,成功登陆欧洲市场,达成了传统汽车时代中国品牌近30年仍在努力的目标。

中国智能电动车能够顺利进入欧洲市场,客观来说,一方面得益于欧洲对于新能源汽车的大力补贴,以及目前中国车企更擅长,也被公认为未来方向的纯电动车型,欧洲市场的竞争对手尚不多。在欧洲频频登上销量冠军之位的雷诺ZOE和特斯拉Model 3,都是上市超过四年的老将,中国车企推出的多样化产品满足了当地市场的需求。

但另一个层面,确实不应该忽略中国品牌尤其是造车新势力们在前瞻技术和体验方面的努力以及所积累的优势。欧洲的电动车产品更加注重驾驶体验和驾驶智能化,但中国造车新势力的智能汽车将驾驶体验和车联网以及娱乐智能化集中在一起,丰富了消费体验。另外,中国完善的电动车产业链以及服务体验上的创新,也为新造车势力进入欧洲提供了契机。

华泰证券表示,以蔚来、威马汽车为代表的造车新势力推动了行业电动化、智能化的进程。造车新势力推出车型以纯电动车为主,强调高端智能驾驶配置,将会拉动新能源汽车零部件的需求,对零部件厂商定制化需求增强,推动零部件商向新能源化转型。新能源汽车上游产业链和汽车电子零部件供应商将从中获益。而产业链的完善以及中国市场的规模化效应,将助力整个中国汽车乃至制造业的进一步强大。(本报记者郭志明综合整理)