



新能源汽车“代工模式”能走多远?

■ 本报实习记者 杨梓



随着新能源汽车产业快速发展,国内造车新企业不断涌现,新产品层出不穷,新能源汽车代工需求也在不断增长。工信部近日表示,将有序放开新能源汽车代工生产,遏制盲目投资和重复建设。蔚来汽车、小鹏汽车、零跑汽车等均有传统车企代工经历。那么,代工新能源汽车会成为传统车企的新业务吗?

需求互补、互惠共生

目前,汽车代工主要有两种模式——OEM(定牌及贴牌生产)和ODM(委托设计与制造或原始设计制造),其中,ODM是先行设计和制造了样机,由甲方购买或买断后修改;OEM则意味着纯粹的生产,不参与设计。如给传统汽车代工的麦格纳是典型的ODM商,给蔚来、小鹏等新能源车代工的主机厂则为OEM商。

业内人士认为,对造车新势力而言,在尚无生产资质前代工生产可实现轻资产运营,在产品上市、打造出品牌影响力之前也无需承担建厂风险与资金投入,从而避免资源浪费;对传统车企而言,代工将使原有的闲置产能得到有效利用,同时还有利于拥有较强新能源汽车制造能力的车企快速实现产能爬坡。

盈亚证券咨询指出,智能电动车的零部件数量较传统燃油车大幅减少,仅占汽车价值的40%,制造难度大幅降低。在这样的背景及国家政策支持下,智能电动车代工模式或逐渐成为趋势。

中金公司研报也指出,在汽车硬件或制造端利润长期处于低位的背景下,类似服装、箱包、电子、半导体行业中常见的代工模式成为值得考虑的选项。

蔚来和江淮的合作是汽车代工领域较为成功的案例。在与蔚来合作前,江淮已走了一段时间的下坡路,而通过与蔚来合作,成功“救活”了江淮。“代工前提是互补,起初蔚来没有资质,需要江淮提供资质,而实际合作结果也并不单是资质方面的需求。”国家电动乘用车技术创新联盟技术委员会主任王秉刚表示,利润对品牌方和代工方都很重要,双方通过代工方式以较少的投资获得更大利益,在互惠互利的基础上,实现促进发展的目的。

“代工是把双刃剑”

目前,业界对新能源汽车代工生产持有两种截然相反的观点。蔚来汽车CEO李斌曾表示:“在全国已有那么多优质产能的情况下,我们再去重复建设生产厂,就是浪费。”而威马汽车创始人沈晖却对代工表示质疑:“代工实际操作和理论差别太大,理论上研发、工艺和营销渠道都在自己手里,中间环节由代工负责,但实际操作时会产生各种各样的问题。”

有业内人士表示,在实际操作中,品牌方难以对整车质量、生产成本等进行直接控制,存在潜在风险。同时,一些消费者对代工产品认可度不高,存在质量等方面的疑虑。

“处理好竞争与合作的关系不是一件容易的事情。”王秉刚坦言。代工是双刃剑,代工方需在自有品牌和代工品牌之间平衡。若代工项目进展不佳,代工方会损失大笔资金,同时还容易被贴上代工车企的标签,可能给旗下自有品牌带来不利影响。

不过,随着科技公司纷纷下场造车,汽车代工进入新时代。以吉利和富士康合作为例,两者深耕汽车制造和手机代工领域多年,合资公司将为全球车企提供代工生产和定制顾问服务。同时,有消息表明,吉利旗下SEA浩瀚架构、富士康旗下MIH电动化平台已做好对业界开放的准备,走向代工专业化。

整车企业自建工厂造车是必然趋势?

王秉刚表示,代工是相关车企短期内的选择,代工双方在合作的同时,也存在竞争。“以蔚来和江淮合作为例,我认为两方的产品属于不同路线,差别较大,彼此间在市场中不属于同一领域,这是能合作的原因之一。”

海马汽车近日表示,公司与小鹏为合作生产关系,合作将于今年底到期。据了解,目前小鹏已有肇庆工厂可以生产车辆,同时,其广州智造基地预计2022年底建成投产,武汉智造基地也于今年签约。

代工如今成为香饽饽,众多弱势车企将其视为救命稻草,那么,对代工整车厂而

言,未来应如何生存下去?王秉刚表示,任何一个整车厂想要发展壮大,并不会长期单纯依靠代工,自建工厂造车是必然趋势。“整车厂无论从研发还是整体发展而言,最终会脱离代工模式。”

不同于手机,汽车行业制造和研发紧密联系,且复杂度高。王秉刚进一步指出,代工方传统车企不应以单纯代工作为支撑,应掌握核心技术,改变被动状态。“将来不会存在一个整车厂只提供代工而没有自己的产品,作为一个在市场中具有竞争力的整车厂,一定拥有较好的研发能力和成果,这样才能生存下去,仅以代工方式提供生产条件等长期是行不通的。”



关注

全国新能源汽车保有量超600万辆

本报讯 公安部最新统计数据表示,截至6月,全国机动车保有量达3.84亿辆,其中汽车2.92亿辆;全国新能源汽车保有量达603万辆,占汽车总量的2.06%。

其中,纯电动汽车保有量493万辆,占新能源汽车总量的81.68%。上半年新注册登记新能源汽车110.3万辆,与去年同期相比增加77.4万辆,增长234.92%;与2019年上半年相比增加

47.3万辆,增长74.94%,创历史新高。新能源汽车新注册登记量占汽车新注册登记的7.80%。

数据还显示,截至6月底,全国有74个城市的汽车保有量超过100万辆,同比增加5个城市;33个城市超过200万辆;18个城市超过300万辆。其中,北京汽车保有量超过600万辆,成都、重庆汽车保有量超过500万辆,苏州、上海、郑州汽车保有量超过400万辆。(旭日)

甘肃高速公路充电网建设全面提速

本报讯 近日,国网甘肃省电力公司与甘肃省高速公路服务有限公司签订了《战略框架合作协议》和《充电建设协议》,甘肃省内高速公路充电网络建设进入全面快速发展时期。

截至目前,甘肃现运营的64对高速公路服务区中,7对服务区建有8座充电站。按照协议,“十四五”期间,通过各参建方的共同努力,将在甘肃省内建设216座高速公路服务区充电站,完成甘肃省高速公路服务区充电网络及配套电网投资建设,带动沿线城际充电站快速发展,为广大群众出行提供可靠的远距离充电出行服务保障,缓解新能源汽车主里程焦虑,促进省内新能源汽车产业全面向好发展。

下一步,双方将按照“桩站先行、适度超前”的总体要求,整体谋划,优先依托连霍、京藏、青兰等高速公路甘肃段沿线服务区开展充换电站建设试点,加强与兰州、白银、定西、天水、酒泉、嘉峪关等省内重点城市间充电设施衔接,逐步推进国、省道沿线城际快充网络建设。

下半年,双方计划在白银东、武威、太石、景泰等4个高速公路服务区开展充电站试点建设,打造高速公路充电站示范项目。(王晓军 葛志勇)

前沿

车载辅助电池“锂代铅”渐成趋势

本报讯 实习记者姚美娇报道:近日,特斯拉Model S的改款车Model S Plaid上市交付,新车型将旧车型的12V铅酸电池换成了锂电池;保时捷Taycan 12V车载电源选择方向A123磷酸铁锂电池……12V车载电池“锂代铅”渐成趋势。

据了解,12V低压系统电源可以采用铅酸蓄电池或磷酸铁锂电池,通过成本、性能、安全性及供应链成熟度多方面对比,铅酸电池在各方面均强于锂电池,唯一缺点是同样电量下铅酸电池更重、体积更大。“由于车用铅酸电池电量不高,重量及体积有限,因此只在一些追求极致轻量化的车型上才会用锂电池替代铅酸电池。”业内人士此前指出。如宁德时代董事长曾毓群曾表示:“在乘用车领域,宁德时代开发12V锂电池辅助电源,与铅酸电池相比重量减少80%、体积减少60%。”

那么,当前12V车载电池锂电化的原因是什么?“一方面,近几年锂电池成本大幅下降,且在安全性、电池管理及应用技术取得长足进步;另一方面,随着汽车智能化、网联化技术快速发展,电附件的耗电量也在逐步增加,尤其是智能辅助功能和自动驾驶技术快速发展,辅助电池已从主要为发动机的启动服务向静置时可为越来越多智能化装备供电的方向发展。”新

能源汽车行业独立研究员曹广平在接受记者采访时指出,“如为各种行车记录仪及需要待机的设备供电,在这种趋势下,轻量化辅助电池‘锂代铅’出现。”

同时,智能化和网联化提高了车辆供电要求,电动化推动锂电池降低成本,从而为辅助电池锂电化提供了可行性,同时,这将产生一定的轻量化效果。

那么,12V车载电池大规模锂电化将面临哪些难题?“目前车载电池‘锂代铅’已成趋势,但进程缓慢。由于锂离子在安全性及再回收方面的天然缺陷,全面替代铅酸电池的可能性还不小,只能先在高端智能车型上进行探索和少量推进。”曹广平认为,“当然,锂电池技术也在发展,随着技术不断成熟,锂电池真正大规模在汽车动力系统中应用前景可期。”

