

新能源车企争做“链长”

■ 本报实习记者 姚美娇

近日，长安汽车发布公告称，拟与重庆长安新能源汽车科技有限公司、宁德时代共同出资设立电池合资公司。在原材料采购成本高企、产业链利润大幅向上游倾斜的压力下，拒绝为产业链上游企业打工、夺回产业链主导权已经成为不少车企的共识。

当前，车企正不断深化与产业链上下游企业间的合作。有观点认为，动力电池核心技术及产业链相关资源的自主可控，是整车企业核心竞争力的一大体现。“整车为王”已逐渐成为行业发展新趋势。

■ 争相上探供应链

除长安汽车外，近期还有多家新能源汽车企与上游原料企业及电池厂商达成合作，以进一步增强对供应链的掌控能力。2月，上汽通用五菱宣布，已与龙蟠科技签署战略合作协议，双方将成立“上汽通用五菱-龙蟠科技协同创新中心”，将主要围绕锂离子动力电池等车用化学品、动力电池回收再利用等方面进行研究，同时未来还将在动力电池材料、技术开发等方面展开深度合作。1月，大众汽车集团(中国)宣布携手华友钴业旗下的江苏华友能源科技有限公司，发布基于大众汽车售后退役动力电池打造的“30KW78KWh 全时域主动均衡梯次移动储能系统”试点项目，这是大众汽车集团和华友钴业继去年宣布共同布局电池原材料供应链后，在电池产业链的又一项重要合作。

广发证券分析称，在新趋势下，产业链垂直整合已成为车企的必由之路。“其中，比亚迪作为行业先锋，已实现三电一芯全栈自研，传统车企如广汽集团、吉利控股、长城汽车也陆续实现了从锂矿、半导体芯

片到三电系统与核心零部件的垂直整合，整合优势未来有望显现。”

据了解，比亚迪目前已经形成了上、中、下游全产业链闭环，核心零部件基本达到自产自研自供水平。比亚迪曾在互动平台称：“公司从自身业务出发，依托对全产业链的深刻理解和积累，进一步深化在新能源汽车电动化、智能化等相关领域的布局，保障供应链重点环节稳定安全。”

■ 顺应“整车为王”趋势

业内普遍认为，在行业竞争日趋激烈的背景下，车企向上游布局旨在提高产业链自主掌控能力、增强话语权，有利于保障原料供应。据了解，在燃油车时代，整车企业是绝对主角，有较强的议价权。而到了电动汽车时代，电池企业则成为产业链中最有话语权的一环。曾有车企人士直言，动力电池成本已经占到汽车的40%-60%，车企似乎已经成为电池厂商的“打工人”。

“整车企业要做产业链的‘链长’。”乘联会秘书长崔东树认为，“未来做新能源汽车的企业要想盈利，产业链控制能力非常重要。特别是电池产品，必须掌控在自己手上，类似于做燃油车的企业必须掌控发动机，否则将受制于电池供应商。”

另外，供应链垂直整合也是车企控制成本、应对价格压力的关键。新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平指出：“汽车新四化的技术竞争要求企业掌握更多产业链关键技术、关键资源，以应对市场竞争和降本需求。以近期特斯拉掀起的降价潮为例，可以看到，由于比亚迪具有较齐全的产业链，基本上能够消化降本压力。而其他车企在降本压力下，消化能力就相对较弱。”

据崔东树判断，燃油车时代“整车为



资料图片

王”的特征必将在电动车时代重演。“目前比亚迪和特斯拉等头部企业已经显现出这样的特征。”

不过，曹广平认为：“就比亚迪、宁德时代、华为等各领域企业的例子来看，实际上应该是‘技术为王’。整车和零部件企业在搞好新技术后都可以‘称王’。”

■ 融合发展愈发深入

总体来看，随着车企不断将触角向产业链上游延伸，车企在核心零部件上的话语权将逐步提升。同时，动力电池厂商也正积极与整车企业建立合作关系，打造可持续发展的供应链。有业内人士分析认为，电池格局将从集中走向分化，车企采购策略也将从深度绑定少数龙头电池厂商转向“自产+多家配套”模式。

崔东树指出：“未来，电池产业变化的机会相对较大，整车企业造电池或整车联合相关的企业共同造电池的趋势日益明

显。就供应链来看，未来，整车企业将日益强大，对电池企业、上游产业链的控制能力会进一步加强，同时对下游品牌营销能力的掌控也在进一步加强。”

一位从业者在此前接受记者采访时也提到：“车企与上游企业合作、成立合资公司已经成为一个行业趋势。对于车企来说，有利于确保供应链安全，防止断货风险，同时减少动力电池研发成本。另外，现在上游原材料价格仍处于高位，行业利润向上游集中，车企作为一个合资方也可以享受到部分红利。”

随着车企不断加强与产业链各方的合作，汽车供应链关系也将迎来重塑，整体趋于融合发展。光大证券在研报中表示，产业链上下游的融合趋势正在走向新的阶段。汽车电动化趋势下，传统的供应商-客户体系正在被打破，新能源汽车产业链上下游的融合发展将愈发深入，从订单层面的绑定到技术层面的绑定有利于整个行业的发展。

● 资讯

乘联会： 2月新能源汽车 零售销量上升

本报讯 2月21日，乘联会发布最新预测称，2月，乘用车(不包括微客)零售销量预计为135万辆，同比增长7.2%，环比增长4.3%；其中，新能源乘用车零售销量预计将达40万辆，同比增长46.6%，环比增长20.3%，渗透率为29.6%。

乘联会表示，由于春节时间点提前，销售节奏改变，2月车市异于常规季节性表现，2023年初车市整体销售节奏明显提前。2月上旬车市处于节后温和恢复阶段，中下旬各地车市逐渐步入常态。各地方补贴的发放及新能源汽车价格调整逐步落地也助推市场在节后恢复正常水平。数据显示，2月中旬，乘用车总体市场折扣率约为13.8%，整体让利水平与上月的13.7%基本一致，终端价格较为稳定。

乘联会认为，车市目前正处于平稳过渡期，消费者信心持续稳定恢复，终端展厅客流热度节后持续升温，预计将在3月平稳步入正轨。各地政府积极出台汽车消费补贴政策，天津、广州、深圳、海南等限购城市的指标放松有所延续；福建、广东、上海、山东等地也陆续出台全省范围内购车补贴政策，对一季度车市构成稳定有力的支撑。同时，地方促消费政策温和延续，河南等地延续2022年原有补贴政策，陕西、天津、沈阳等地也纷纷展开新一轮春节促销补贴活动，助力一季度汽车消费。随着新能源车调价政策的落实，新能源车市将逐渐回暖。(综合)

陕西新能源汽车 产业升级提速

本报讯 在近日举行的第六届“一带一路”汽车产业发展国际论坛暨中国汽车产业链高质量发展协作大会上，工信部装备工业司汽车管理处处长吴锋表示：“2022年，陕西省汽车产量达133.8万辆，新能源汽车产量超过100万辆，有力推动了我国汽车产业的高质量发展。”

据了解，近年来，新能源汽车已经成为陕西省汽车产业高速增长的主引擎。据陕西省工业和信息化厅厅长张宗科介绍，去年，陕西省新能源汽车产量达102万辆，占全国总量的14.5%。陕西现有和在建的新能源整车产能已突破300万辆。

为支持新能源汽车产业发展，陕西省设立了汽车产业发展专项资金，在财税、人才、新能源汽车推广等方面提出系列举措，加大了招商引资力度。支持一批汽车龙头企业发展壮大和优质配套企业聚集发展。

据张宗科表示，目前，吉利沃尔沃技术平台的全面导入，三星、法士特、汉德车桥等一批关键零部件企业聚集发展，比亚迪超150万辆全国最大规模的新能源全产业链基地加快建设，都有力支撑陕西汽车产业的高质量发展。(综合)

太原利用城市闲置空间建成多个智慧充电站



图片新闻

近日，在山西太原城市高架桥下，众多新能源出租车正在此充电。

据了解，随着新能源汽车充电需求的增多，太原市政府部门利用城市闲置空间合理开发建成了多个智慧充电站，可同时满足多款新能源汽车进行快速充电。未来，太原市还将逐步开启阶梯电价等优惠政策进一步助力城市绿色出行。

视觉中国/图

全球首个10万吨级绿色低碳甲醇工厂在河南安阳投产

“绿色甲醇+甲醇汽车”助力零碳运力

■ 本报记者 渠沛然

2月21日，由吉利控股集团和河南省顺成集团共同投资的全球首个10万吨级绿色低碳甲醇工厂在安阳正式投产，这是我国首套、全球规模最大的二氧化碳加氢制绿色低碳甲醇工厂。吉利旗下醇氢科技在现场签约300台甲醇重卡订单并当场交付首批30台。这是商用车首次实现燃料全部来源于绿色甲醇，真正实现“零碳运力”。

工信部在对十三届全国人大五次会议第2276号建议的答复中明确表示，要探索“绿色甲醇+甲醇汽车”新模式。支持推广甲醇汽车，探索交通运输领域降碳的绿色甲醇汽车新方案。工信部甲醇汽车推广应用专家指导委员会秘书长魏安力表示，此次甲醇重卡在该项目中的应用，是“绿色甲醇+甲醇汽车”新模式的实践，标志着商用车已经形成绿色低碳甲醇从生产到加注再到应用的生态闭环，成为绿色甲醇运力生态在全国推广的示范案例。

■ 变废为宝，当“碳”路先锋

据了解，通过在甲醇汽车赛道深耕近二十年，吉利汽车积累了诸多“独门秘籍”，通过构建醇、运、站、车的完整绿色甲醇运力生态以及技术开发与探索，不断实现甲醇汽车从小批量试点运行到大规模推广应用的跨越。

在此之前，顺成集团采购了10台远程醇氢重卡，单车每年可节省燃料费用10万元左右。此次签约并交付的首批车辆所使

用的燃料就来自于安阳项目生产的绿色低碳甲醇，整个生命周期实现零碳排。

据悉，若今后300台吉利远程重卡作为物流车投入，预计每年将减少柴油消耗1.5万吨，减少碳排放4.5万吨，每年可节省燃料费3000万元左右。既节约了成本，又减少了二氧化碳的排放。同时，甲醇替换柴油驱动运力，还可大幅降低物流运输成本。以远程甲醇重卡为例，相比传统柴油重卡，燃料成本减少18%-32%，相当于每公里最多节省1元钱，大大降低物流成本，可谓一举两得。

另外，项目综合利用顺成集团焦炉气中的副产氢气与从工业尾气中捕集的二氧化碳合成绿色低碳甲醇，可间接减排55万吨二氧化碳，相当于增加森林面积55万亩。

■ 技术傍身，商用车成最佳载体

有数据显示，2021年，以货运卡车为主的商用车保有量虽然只占全国汽车总量的10.9%，但是排放了汽车领域二氧化碳排放总量的56%和大气污染物排放总量的80%，1辆柴油重卡的污染物排放量相当于306辆乘用车。作为性价比且清洁的燃料，甲醇原料来源充足而且获取方便，其经济优势明显，是最为安全、高效、清洁的替代燃料。

根据我国液体能源需求量预测，假如国内1/3的车辆使用甲醇燃料，就能减少8000万吨的石油进口。“目前，这类汽车已

建全了政策许可、行政管理许可、技术标准许可、市场准入许可和运行保障许可的全体系通道，产业完成了技术链、产业链和供应链的建设。”魏安力表示。

同时，甲醇在商用车应用上已经显现出明显优势，甲醇的经济性和稳定供应给商用车领域提供了绿色高效的新路径。

在“刚需”的“护航”下，商用车就成为甲醇能源应用的最佳载体。

“目前，甲醇作为内燃机燃料，与普通消费者的使用触点还不算多。总体来看，甲醇具备两个优点，一是燃烧效率高，另一个是有害物质的排放量低。甲醇在常温常压下为液态，在储存、运输、使用中更安全便捷。特别是近年来，动力电池上游矿产资源紧张、发电环节能耗高等困扰电动汽车的问题仍未解决，甲醇汽车是新能源汽车的重要补充。”魏安力补充说。

魏安力表示，现有成品油的调配、储存、运输和加注等基础设施稍加改造后即可成为甲醇燃料加注的基础设施，从汽、柴油车过渡到甲醇汽车易于实现。如果在现有的汽柴油加注站配备甲醇撬装式加注设施，将大大缩减土地、资质审批、建站费用及建站时间，实现车用燃料的大规模替代。

■ 厚积薄发，蓄力规模突破

不过，目前甲醇汽车推广规模仍旧有限，如何突破？曾参与甲醇出租车运营调研的贵阳



安阳甲醇工厂



吉利旗下醇氢科技与顺成集团签订300台甲醇重卡订单并首批交付30台。

市工信局一级调研员肖鲁表示，甲醇汽车的配套基础设施还不够完善，导致甲醇出租车司机往往只敢在一个区域内运营，存在不同程度的里程焦虑；同时，车用甲醇燃料还没有统一标准，仅在贵阳市当地制订了地方标准；此外，除了地方试点区域外，公众对于甲醇汽车的认知也比较有限。

“虽然甲醇汽车的数量还不是很多，但越来越多的目光正聚焦于甲醇汽车，很多车企已经做好准备进军该领域，这为甲醇汽车产业的发展提供了动力。甲醇作为燃料不仅能够助力减少碳排放，为‘双碳’目标的实现提供支撑，还可以为能源安全提

供保障，并为终端消费者带来实惠。”魏安力说。

吉利旗下醇氢科技依托吉利18年甲醇汽车技术积累，加速醇氢动力商用车的推广应用。在“醇车一体”的发展方针下，醇氢科技在甲醇资源优势区域与能源公司、运力公司等联合推动绿色甲醇的生产、甲醇加注体系的建立，从甲醇品质到甲醇力健康进行全方位把控，推动绿色甲醇运力健康发展，打造绿色甲醇生态运力示范线路和示范区域，形成绿色甲醇生态运力网。

吉利控股集团协同创新中心总经理沈源表示，醇氢科技布局打造的“绿色甲醇-液氢燃料-醇氢动力”的技术路线，比传统的动力电池电动汽车更加符合我国国情，也是真正可以不依赖补贴的氢燃料汽车技术路线。

“任何产业都是一个完整的生态链，单独靠一两家企业无法完成。”沈源说，“就像一场足球赛，需要大家齐心协力完成比赛。在甲醇汽车这个赛道上，希望更多的企业加入其中，促成行业的良好发展。”