



企业看链博

“链”上智能汽车发展新机遇

编者按:11月26日至30日,第二届中国国际供应链促进博览会(以下简称“链博会”)将在北京举行,智能汽车链是链博会“六链一展区”之一。近年来,中国智能汽车产业发展迅猛,与之相关的供应链问题的重要性不断上升,智能汽车企业迫切需要在供应链中寻找合作机会。如今,距链博会开幕已不足两周,相信链博会将为智能汽车企业带来全新的合作机遇。本版收录了三篇有关智能汽车企业的文章,供读者阅览。

六大汽车产业集群共迎发展挑战

■ 本报记者 李肆

近年来,中国汽车工业发展突飞猛进,特别是新能源汽车领域异军突起,国产汽车工业水平实现跨越式赶超。作为整车行业上游产业,汽车零部件产业扮演了重要角色。近年来,全国多个汽车零部件产业集群迅速发展壮大,孕育出多个在国内外具有显著影响力的产业集群。

当前,中国已形成各具特色的六大汽车产业集群:长三角汽车产业集群、大湾区汽车产业集群、西三角汽车产业集群、京津冀汽车产业集群、中部地区汽车产业集群、东北汽车产业集群。

“与六大集群相呼应,汽车零部件产业也呈现出地域性集群分布。这些集群在地理上相对集中,拥有完善的产业链和配套体系,为企业提供了便捷的生产和配套服务。”中国汽车工业协会汽车产业集群分会理事长郑伟涛介绍说。

一是国内国外市场并举。汽车零部件产业集群致力于开拓国内外市场,产品远销中东、非洲、南美、欧美、日韩等多个地区,实现对全球主要车型的广泛覆盖。集群内的汽车零部件龙头企业与多家国内外知名汽车制造商建立了稳固的合作关系,

包括一汽、二汽、长安、长城、奇瑞、吉利、江淮、金杯、北汽福田等国内自主品牌,以及宝马、奔驰、奥迪等国际品牌的合资或独资企业。

二是产业链条日益完善。汽车零部件产业集群通常由单一民营企业围绕产业上下游环节吸引集聚,依托龙头企业带动,基本构建出集整车制造、汽车零部件、售后服务、汽车消费于一体的产业链条。部分集群根据地方特色形成集聚,如东北地区依托其独特的地理和气候条件,发展了寒区汽车产业链。

三是规模效益逐渐显现。随着产业发展,规模效应开始释放。其中,昆山市中国汽车零部件产业基地已吸引近千家相关企业,形成一个产值超1500亿元的汽车零部件产业链群。特别是新能源汽车相关企业超200家,涵盖电池、电驱、电控、整车系统等六大核心部件的50多个种类。

四是创新能力显著提升。汽车零部件制造商特别注重研发资金的投入以及技术成果的转化,许多行业巨头建立了企业研发中心或工程技术中心。一些产业集群或企业采用数字化和智能化技术,积极加强

与高校和科研机构的产学研合作,共同开发具有高科技含量、高附加值和高税收潜力的新产品。

五大挑战,增压升本

“在汽车零部件产业链中,供应商群体的数量庞大。通常,一个汽车制造商至少需要与1200家以上的汽车零部件供应商合作。”郑伟涛称,面对当前世界经济的动荡、国内经济的调整、激烈的市场竞争以及不确定性因素的增加,汽车零部件产业集群正遭受着巨大的冲击和挑战。

随着汽车行业向电动化快速转型,市场对传统燃油车零部件的需求逐渐减少。同时,电动汽车所需高技术含量零部件的研发投入巨大。零部件企业必须紧跟技术发展的步伐,否则将面临市场份额下降的风险。而国内零部件企业在技术积累和研发能力上与国际先进水平存在差距,迫切需要加快技术突破和创新步伐。

“行业竞争的加剧不会停止,只能积极应对。进入下半场,竞争不是放缓,而是加剧。”深圳市汽车电子行业协会秘书长陈会军直言。

郑伟涛指出,国内企业不仅要面对国内同行的竞争,还要在全球范围内与国际企业较量。降价压力以及制造成本的上升,使得行业整体利润空间不断缩小。同时,汽车零部件制造业依赖的原材料价格波动剧烈,增加了企业控制生产成本的难度。随着中国经济增长和人口结构演变,劳动力成本在某些发达地区也在逐步攀升,对企业生产成本造成压力。而且,为适应技术进步和市场竞争,企业还需持续增加研发投入。

“贸易保护主义的兴起和国际政治经济环境的不稳定性,导致贸易壁垒的增加、关税的提升以及物流的阻碍,这些因素均对零部件的进出口造成影响。”郑伟涛举例,近期,美欧等国家对中国汽车零部件征收额外关税,削弱中国产品在国际市场上的竞争力;频繁的国际冲突导致国际物流运输受阻,影响零部件跨境供应的及时性。

此外,数字化转型要求巨额资金投入。对于产业集群内的众多企业,尤其是中小企业,筹集这些资金颇具挑战。而且,数字化转型需要复合型人才,企业还面临招聘和培养人才的难题。

锻造长板,补齐短板

“当前,集群化正在成为汽车零部件产业的发展范式。集群内企业通过资源共享和优势互补,显著提升了生产效率和产品质量,同时降低了成本。”对于中国汽车零部件产业集群的发展对策,郑伟涛提出几点建议——

企业应增加研发资金的比例,用于新技术、新产品的开发;建立技术研发中心、工程技术中心等创新平台;制定优惠政策吸引国内外优秀技术人才和创新团队。政府应通过设立专项科研资金、补贴等形式,鼓励企业进行创新研发,降低企业的研发成本和风险;主导建立公共技术服务平台,为企业提供技术检测、咨询、培训等服务,降低企业创新成本。

顺应行业发展趋势,零部件企业还需积极向智能化、新能源方向转型,开发适用于新能源汽车和智能网联汽车的零部件产品。陈会军说:“如今,汽车已经发展成为一个移动的智能终端,汽车和手机的生态一定是‘双向奔赴’。为用户打造一个多终端、全场景、沉浸式的极致体验,是大势所趋。”

展示新能源创新技术 推进供应链数字化与全球化

■ 本报记者 张莉

在即将于11月26日至30日举办的第二届链博会上,贝特瑞公司将展示其在新能源材料领域的最新技术和产品。作为全球领先的锂离子电池材料供应商,贝特瑞在负极材料市场占据重要地位,其产品广泛应用于高端电动汽车、消费电子产品和储能领域。

向业界展示新能源领域的创新能力

链博会不仅是展示产品与技术的平台,更是展现企业实力与愿景的舞台。贝特瑞相关负责人表示,链博会作为全球首个以供应链为主题的国家级展会,其独特的吸引力在于它能够将在产业链的上中下游衔接起来,实现大中小企业的融通和产学研用的协同。

在第二届链博会上,贝特瑞将在智能汽车链展区亮相。贝特瑞相关负责人表示,公司参展的目标非常明确,旨在通过这一平台进一步拓展海内外市场,增强品牌的全球影响力。贝特瑞期望借此机会与产业链上下游的合作伙伴建立更紧密的联系,共同寻找新的市场机会,实现资源共享和优势互补。此外,公司计划与全球的合作伙伴、高校、科研机构进行深入的技术交流,探索新能源电池正负极材料领域的最新科研进展和应用趋势。

贝特瑞深知新能源市场的瞬息万变与激烈竞争,因此始终致力于技术创新与产品优化。此次参展的新能源电池正负极材料具备高比容量、优异的充放电效率和卓越的循环稳定性,广泛应用于储能、电动汽车等领域。此外,其燃料电池碳材料的研发与应用,更是填补了国内相关领域的空白,为燃料电池产业的发展注入了新的活力。

为了确保参展效果最大化,贝特瑞进行了周密的市场调研,准备了符合市场需求的创新产品,并设计了具有吸引力的展位。“我们计划通过举办产品发布会和互动体验活动来吸引目标客户和观众。此外,我们还将通过社交媒体和专业平台进行宣传,以提高品牌知名度和展会参与度。我们非常希望通过此次展会了解新能源行业的最新动态、技术趋势和政策导向,以便更好地为可持续发展做贡献。”贝特瑞相关负责人对记者表示。

数字化转型与紧密合作并进

面对日益复杂的供应链管理挑战,贝特瑞凭借前瞻性的战略眼光和创新的管理理念,采取了一系列有效的策略和措施,以确保供应链的稳健与高效。

数字化转型是贝特瑞应对挑战的重要一环。公司通过引入先进的数字化技术,实现了生产过程的实时监控和数据分析,不仅大幅提升了供应链的透明度,还显著提高了运营效率。许多生产基地经过智能化改造,借助数据采集与监控智能平台,能够实时掌握生产全流程的动态,从而有效提升了生产效率和产品质量稳定性。

在构建供应链生态方面,贝特瑞同样不遗余力。公司与众多优秀供应商和合作伙伴建立了长期稳定的合作关系,通过共享资源、协同作业,共同应对市场变化。此外,贝特瑞还积极投资上游产业,确保原材料的稳定供应,进一步增强了供应链的韧性和竞争力。

企业全球化步伐加快

贝特瑞已在印尼和摩洛哥建立了海外生产基地。这些海外基地不仅有助于公司更好地利用当地资源,降低生产成本,还能有效应对全球供应链中的不确定因素,确保产品供应的连续性和稳定性。

在全球化布局方面,公司正积极寻求与全球合作伙伴的合作机会,进一步提升全球市场竞争力,实现供应链的全球化协同与优化。

这些措施的实施,不仅彰显了贝特瑞在供应链管理方面的卓越能力,更体现了其对于未来发展的坚定信心和决心。

贝特瑞相关负责人表示,公司将继续秉持创新、合作、共赢的理念,不断提升供应链管理水平,为全球客户提供更加优质、高效的产品和服务,共同推动新能源产业的繁荣发展。

“缺芯少魂”不能够,企业“链”合来造“芯”

■ 本报记者 刘馨蔚

近年来,全球汽车产业正在经历着前所未有的百年变革。随着新一轮科技革命和产业变革的蓬勃发展,电动化、智能化、网联化成为全球汽车产业转型升级发展的主要方向,汽车产业链、供应链迎来新机遇、新挑战。

“随着电动化、智能化在全球的进一步普及,中国汽车供应链正在吸引着全世界的目光。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳辉表示。

中国汽车工业形成庞大且完整的供应链体系

在新能源汽车转型方面,中国深入实施发展新能源汽车国家战略,创造了新能源汽车在全球的优异表现和领先优势。新能源汽车产销连续9年位居全球首位,今年或将突破千万辆,仅8月新能源汽车的国内销量占比超50%,取得举世瞩目的成就。

改革开放40多年来,中国汽车工业形成了庞大且较为完整的供应链体系,支撑了汽车大国的发展。在向电动化转型的过程中,中国供应链的不断创新引领了这场变革,“三电”(电池、电机、电控)等关键领域取得突破性成就,诞生了一批全球知名企业。付炳辉称:“依托超大规模市场的培育,中国汽车正走向国际化发展的新时代。”

2020年至2024年上半年,中国新能源汽车市场在5年内表现出持续增长的态势,产销量和全球占比发生显著变化,占全球市场的份额逐年增加。与此同时,中国新能源汽车不再局限于本土市场,其全球化布局也在加速推进。2023年,中国新能源汽车出口量达到120.3万辆,同比增长77.6%,区域分布呈现出明显的梯级化趋势。成熟市场主要集中在欧洲国家,如比利时、英国、西班牙等,占据42%的出口份额,成为中国新能源汽车的最大出口地。新兴市场以东南亚为代表,如泰国和菲律宾等国的需求迅速增长。潜力市场包括中南美洲和中东地区,虽然目前占比较小,但随着未来市场需求的激增,预计这些地区将成为中国新能源汽车出口新的增长点。

“伴随近年来中国经济承压发展的态势,汽车产业作为国民经济的重要支

柱,正面临着前所未有的发展机遇与挑战。随着智能出行、智慧能源、智慧城市等领域的快速发展,中国汽车产业的价值链边界被极大扩展,从单一的增长维度转变为量和质、产品和生态的多维度增长。”中国汽车工业协会副秘书长陈士华称。

新能源汽车供应链面临四大风险

北京工业大学经济与管理学院教授王超指出,新能源汽车供应链面临四大类关键风险,包括原材料供应、技术创新、地缘政治及政策不确定性、可持续发展及金融与成本管理等。

新能源汽车与传统燃油汽车的供应链存在显著差异。相比传统燃油车,新能源汽车的风险主要集中在“三电”系统所需的关键原材料、技术迭代的快速性,以及全球供应链的依赖性。

“三电”系统的核心在于其对关键原材料的高度依赖,尤其是锂、钴、镍等矿产资源。中国对这些关键原材料的对外依存度极高,例如锂的对外依存度达63%、钴达98%、镍达93%。王超称:“供应链的安全性受到国际供需变化、地缘政治和政策影响的威胁,可能导致价格剧烈波动,加剧供应链的不稳定性。”

王超以锂矿为例讲道,南美地区智利的资源国有化和计划建立“锂业欧佩克”带来了资源垄断与政策不确定性,增加了中国企业的采购成本和供应链风险;欧美国家通过加强外资审查、提高ESG标准,组建“可持续关键矿产联盟”,进一步限制中国企业获取锂资源的机会,逐步减少对中国的依赖。

造出一台车,协同一条“链”

值得一提的是,首届链博会设置智能汽车链,汇聚中外头部企业,展示智能汽车产业链上、中、下游关键技术和产品,聚焦电动化、智能化、网联化创新发展,增进产业内部合作、跨界融合、资源共享。即将举行的第二届链博会,依然延续智能汽车

链,不仅有首届的老朋友,还汇聚了不少新朋友。

宁德时代是链博会的老朋友,在原材料供应链风险的应对方面,通过与资源丰富的地区合作,构建了涵盖资源开采、加工、电池生产及回收的完整供应链,确保关键原材料的持续供应。另一个链博会老朋友比亚迪,则通过本地化供应链布局、多元化供应商网络和全球化市场扩展,有效减少对单一市场和供应商的依赖。

造出一台车,协同一条“链”。“同以往车展不同,链博会更多聚焦在产业链的上、中、下游和关键环节的技术及产品,以及相关横向服务领域,从产业发展到科技创新再到人车生活,全面展示智能汽车发展情况。”链博会参展企业赛迪顾问股份有限公司汽车产业研究中心副总经理张业佳表示,这样的设置更为生动、真实,同时也为供应链国际合作提供了更加便捷、广阔的平台。

如今,新能源汽车供应链正从单一的生产和物流问题转向跨行业的生态系统建设。而链博会的智能汽车链也将这一理念贯穿其中,为参展企业提供了与上下游企业、科研机构及政府部门沟通交流的平台。企业能够在这里寻找合作伙伴,建立或优化自身供应链,共同推动产业发展。

