

进入新能源车产业链的部分宁波企业



B

宁波汽配业抢占供应链

“蔚来的市场爆发，很大程度源于其大量的宣传和推广，这是互联网公司的一贯打法。” 鑫义科技负责人金励君说。

但蔚来以及新势力们要抢占的不只是市场，优质的核心零部件供应商更是他们争夺的标的。

何盛华表示，新能源汽车领域，真正掌握关键技术和整车制造能力的企业并不多，“三电”技术如电池、电机、电控等技术掌握在宁德时代、博世、汇川、均胜这样的企业手里，而整车品控相较北汽、上汽、广汽、吉利等企业没有优势。加上特斯拉国产后的不断降价，压缩着利润空间，提高了消费者心中的“及格线”。

因此，新势力要生存壮大，一是要提高销量，通过规模优势降低成本，更重要的是与核心供应商保持稳定的供需关系，两者相辅相成，好产品带来市场，多销售带来利润。这像是一场与时间赛跑的夺命狂奔。

而宁波作为全国最重要的汽车零部件生产基地，自然也得到了新势力造车的强烈关注。恒大汽车更是一度想收购宁波某家零部件公司，奈何他们还是低估了宁波企业的实力和雄心。

目前，进入新势力造车供应链的宁波零配件巨头除了前文提到的宁波华翔外，还包括均胜电子，供应的产品有蔚来ES6的360度摄像头硬件、蔚来ES8的前视摄像头、理想ONE的安全气囊、安全带等主动安全部件等；容百新能源，因其是宁德时代的核心供应商，因此进入多款新势力造车的PACK电池包供应链；拓普集团则为小鹏P7提供悬挂系统。除了上述这些头部的上市公司，还有一些尚在水下，如里尔汽车、威晟汽车等也有如热管理系统、增程器等产品进入新势力造车供应链。

但目前对于这个市场，宁波企业还

是有一些看法上的分歧。

“全球的新能源汽车发展普遍处于高速替代态势，自动驾驶和智能驾驶技术发展也进入了快车道。主流传统车企已释放了向新能源车转型并大量应用智能驾驶模块的信号，新势力造车企业亟需更快占领市场，方能争得一席之地。对专注于智能网联领域的供应商来说，不但不会被替代，反而将迎来更大的发展机遇。同时，均胜电子也看好新兴技术在中国新势力造车领域的率先落地，这将为汽车产业走向更加包容带来巨大的契机。”均胜电子相关负责人表示。

“毫无疑问，这是一个正在崛起的市场，需要重视和布局，但目前的问题也很明确，订单量还太小，还不足以支撑产能，因此也是边打边看。”均胜电子相关负责人表示。

“订单虽小，但是利润颇高，对于中小零部件企业来说，也不失为一个市场机遇。”金露平说。

“还是需要慎重，尽管势头很猛，但新势力造车没有一家是赚钱的，上半年势头最猛的蔚来，毛利率首次转正，但净利率依然在盈亏线以下。其余的企业亏损程度更大，一旦资金面出现波动，风险也会随之而来。”杜项立说。

尽管对新势力还有所保留，但对于“三国杀”的另一方豪强特斯拉，宁波车企则相对更加热情一些。

在特斯拉的供应链上，均胜为其提供BMS电池管理系统、方向盘元件、人车交互系统以及汽车电子传感器等、旭升提供变速箱壳体、华翔供应内饰件、拓普提供NVH零部件和底盘结构件等。东睦、继峰、双林、爱柯迪等也直接或间接成为特斯拉的供应商。

对于以特斯拉为标杆的新势力车企来说，宁波这些零部件供应商理所当然在其目标供应商的范围内。

开始新一轮赛道布局

三年前，市经信局相关负责人曾向记者坦露，汽车产业作为宁波第一大产业，转型升级的速度还是不够，配套新能源汽车的车企委实不多，他担心产业发展缺乏后劲。今天，他的担忧烟消云散了。当市场机遇展现时，宁波车企会毫不犹豫的投身市场大潮，而且总能跑得比别人快些。

但宁波企业对新能源汽车市场的野心远不止于此。

“今年比亚迪的综合续航已经超过了600公里，加上新基建带动的充电桩建设，消费者对新能源车的许多顾虑逐渐打消。”宁波一新能源车经销商说。

于是，宁波车企开始新一轮更精准的赛道布局 and 更大筹码的投入。

在这片广阔空间，领军的布局者是均胜电子。中信建投最近的一份研报清楚地梳理了均胜的四大战略布局——

首先是主动安全领域，既整合了KSS和高田两大海外巨头的主动安全板块，这是未来自动驾驶领域不可或缺的构成；

其次是电子信息事业部，这里包括了新能源汽车的关键核心部件BMS电池管理系统、智能驾驶座舱、智能驾驶员系统、传感器系统和电控单元等等，从特斯拉的供应链上也能看出均胜在这个领域的能力；

三是传统的功能键板块；

第四块想象空间巨大，也就是JPCC这一车联网板块。

如果将车真正看做类似手机的终端，那么均胜无疑是“车机”界的领军企业。如果均胜能够使并购的资产逐渐生产化学反应，公司成为赛道上最靓的“仔”指日可待。

均胜电子相关负责人介绍，目前均胜全球约5000名工程师，有将近一半都在从事汽车软件相关的工作，位于上海的全球研发中心也正在筹建中，将用于集中统筹自动驾驶、车路协同、新能源汽车等相关业务。

如果将均胜比作崭露头角的猎豹，而非仕更像是准备高高跃起的瞪羚。8月7日上午，菲仕首款新能源乘用车驱动系统控制器在中科菲仕电气技术（天津）有限公司下线。

驱动系统控制器简称MCU，是新能源核心部件“三电”的重要组成部分。这个领域目前已经是高手云集，包括日本日立、德国大陆，国内的上海电驱动、北京大洋等。

中科菲仕总经理余永强介绍，公司目前具备从软件设计、硬件设计、结构设计、机械仿真到热仿真完整的产品研发能力和测试验证能力。

此外，锂电池原材料大佬杉杉近来在新能源市场也有大动作。8月10日，由吉利集团、杉杉股份、紫金矿业共同成立的福建常青新能源一期工程已全部完成建设，启动生产运营。

“常青全面打通了上游（矿石资源）+中游（前驱体生产及锂离子电池加工）+下游（电池应用及终端电池回收环节产业链），规划通过五年时间打造智能化绿色工厂，在全国布局废旧动力电池回收点。实现年处理废旧锂离子动力电池15万吨，年产高镍三元正极前驱体材料10万吨。”该负责人说。

成型制造方面，拓普、旭升也不断在轻量化领域投入。

综合来看，在新能源这个硝烟四起的战场，宁波零部件车企已经完成前期布局，随着市场潜能的释放，这些企业将助力宁波汽车产业完成转型升级，迎来下一个爆发期。