

7

转型升级

2017年后，中国汽车的创投市场和销售市场呈现冰火两重天的格局。一方面，迎着新能源和智能网联两股浪潮，多达上百家的新势力造车如雨后春笋一般崛起。另一方面，从2018年年中，中国汽车销售开始了长达近两年的下滑。

一头是蜂拥而至资金吹起的五彩光球，一头是大喊拐点已至的彻骨寒风。何去何从？宁波汽车人的回答是，快进慢退，维持传统现金流业务的同时，加速资本运作，产融结合，募集资金，加速布局汽车“新四化”赛道。

2015年后，宁波登入A股的汽车零部件行业上市公司多达14家，加上之前的双林、华翔、均胜，目前已接近20家。

押宝新能源最早，也最坚定的或许是旭升。2013年10月，旭升股份与特斯拉签订了为期10年的通用合同。2014年10月，特斯拉总裁马斯克在美国加州总部为徐旭东颁发了“全球十佳杰出合作伙伴”奖。

在轻量化方面的孤注一掷，为旭升赢得了巨大的回报。短短几年间，旭升年营业收入快速增长，从2013年的1.4亿元到2019年的10.97亿元，净利润率也维持在20%左右。

均胜电子旗下四大板块同步发力，企业营收突破600亿元，成为宁波最大的汽车零部件企业，跻身全球零部件30强。

目前，进入新势力造车供应链的宁波零配件巨头除均胜外，还包括华翔、容百新能源、拓普集团、里尔汽车、威晟汽车等。

而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。

3年前，宁波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。如今，他的担忧早已烟消云散：“当市场机遇展现时，宁波车企会毫不犹豫地投身市场大潮，而且总能跑得比别人快些。”



8

万亿目标

2019年5月10日，宁波召开动员大会，部署建设“246”万千亿产业集群，汽车产业有了新的目标——到2025年实现万亿产值。

这样宏伟的目标，需要更大的平台和更高能级的项目。于是，2020年1月，吉利汽车集团总部项目和吉利梅赛德斯-奔驰合资的Smart项目签约落户宁波。此次，上汽大众年超100亿元的固定资产投资更是为万亿目标增添了强劲动力，宁波整车年产量届时将大概率稳定在100万台以上。

未来，宁波汽车产业蓝图已定——

坚持创新驱动、协同协作、包容共享、组织变革的原则，推动汽车产业集群智能化、融合化、开放化、网络化发展。

设立整车制造规模化、汽车零部件高端化、汽车后市场专业化三大产业发展主攻方向。

在2025年，汽车产业规模力争达到万亿元的同时，整车企业的本地供应商配套占比从现有的30%增加至60%，拥有3个全球汽车整车品牌和20个世界百强汽车零部件品牌企业。

智能网联汽车研发达到L4以上水平，建成集新能源汽车技术、5G通信、人工智能、大数据等协同创新生态体系。

形成竞争性企业相互合作、集群创新迸发、组织高度结网、集群与城市共生的国际知名汽车产业集群。

“宁波政府为汽车产业发展设立的目标很高，在目前的规模和形势下，要全面实现具有相当难度。不过，放眼未来，我们对汽车产业的发展持有信心。相信宁波汽车及零部件产业会脚踏实地，避其所短，扬其所长，逐步实现自己的理想。”汪虹说。



特斯拉总裁马斯克（右）给徐旭东颁奖。