

# 引进+培育，宁波期待整车制造新IP

## ——三问万亿级汽车产业如何破局①

### 编者按

一边是新能源汽车产业的迅速崛起，另一边是传统燃油汽车相关企业产值的明显回落。

站在转型的十字路口，作为重点发展的产业集群，曾位列“宁波第一大产业”的汽车产业，如何抢抓新风口、再造新优势？

今起，宁波日报、中国宁波网、甬派客户端推出“三问万亿级汽车产业如何破局”系列报道，探索宁波汽车产业加速转型的新路径。

记者 殷聪

产397万辆，销386万辆，同比分别增长1.2倍与1.1倍。

昨日，中汽协公布了今年前8个月全国新能源汽车产销数据。在产销量持续保持高速增长的同时，8月单月的产销量再创历史新高。全国新能源汽车累计推广数量已从2012年底的2万辆攀升至如今的近1300万辆，市场占有率达到22.9%，产销量更是连续7年位居全球第一。

累计推广近1300万辆，意味着新能源汽车已不再小众。加上免征车购税政策延续至明年年底的利好消息，新能源汽车快速增长的趋势仍将持续。

虽有智慧，不如乘势；虽有磁基，不如待时。

从全球范围看，百年汽车工业的大变革渐渐云开月明，新能源汽车发展势不可挡。向着万亿级产业集群加速迈进的宁波，亟待摆脱燃油车占比较高的困局，通过“外引内育”，加速培育汽车制造“新势力”企业，拉开汽车产业向新能源领域突围的序幕。

### 主体过于单一 宁波整车制造含“新”量不足

2000年，吉利“美日”汽车呱呱坠地，拉开了宁波整车制造的序幕。吉利与上汽大众在宁波的布局，吹响了宁波市汽车产业高质量发展的“冲锋号”。

凭借“双子星”的出色发挥，宁波汽车产业在2016年成功赶超石化产业，并连续3年蝉联“宁波第一大产业”的桂冠。

但在全国各地抢抓新能源汽车新风口、新机遇的关键时刻，“宁波第一大产业”似乎仍沉浸在燃油车快速发展的“美梦”中，在新能源赛道的布局上略显迟缓。

数据显示，今年前7个月，全市汽车产业实现规上工业增加值421.9亿元，同比增长8.8%，7月单月的增幅更是高达33.2%；累计生产整车38.5万辆，同比增长1.8%，实现由负转正。其中，新能源汽车

产量5.75万辆，仅占全市整车产量的15%，与全国平均水平相比，低了9.5个百分点。

从今年前7个月的数据来看，在“极氪001”的带动下，宁波新能源汽车生产同比增长了553%，但背后也存在着品类相对单一的情况。据了解，宁波目前量产的新能源乘用车车型主要有“星越混动版”“领克01混动版”“领克05混动版”“博瑞混动版”“极氪001”及刚刚推出的“博越L”。

“显而易见，吉利是宁波新能源汽车生产的主力。”市经信局相关负责人告诉记者，目前，吉利新能源汽车产量在全市占比已超过99%，但量产的纯电车型只有“极氪001”一款。商用车方面，中车主要生产氢燃料电池客车及纯电动城市客车，产能约为每年800辆。

### 渗透率25%有望提前实现 全国各地纷纷加码新能源赛道

“新能源汽车渗透率达到25%的目标大概率会提前3年，即在今年实现。”在第四届全球新能源与智能汽车供应链创新大会上，全国政协经济委员会副主任、工信部原部长苗圩预测，各新能源汽车生产企业将开启“走量”模式。

相比于上海、常州、重庆、合肥、肇庆等城市在新能源汽车领域的星光熠熠，宁波新能源汽车的星光略显暗淡。

今年上半年，上海新能源汽车产值高达1032亿元，同比增长57.2%，成为当地增长最快的战略性新兴产业。以特斯拉为例，从2019年1月7日开工，到第100万辆整车下线，特斯拉上海超级工厂仅仅用了3年多时间。

根据特斯拉发布的今年第二

季度财报，特斯拉已针对上海超级工厂进行设备升级，预计年产能超过75万辆。目前，上海超级工厂已成为特斯拉产能最高的超级工厂。

上海市经信委主任吴金城在走入“2022民生访谈”直播间时曾透露，去年上海新能源汽车产量为63万辆，占全国总产量的五分之一；今年上半年，该市新能源汽车产量达42万辆，增长约30%。

与上海相距不远的常州，今年前7个月新能源汽车整车制造同比增长198.1%，产量已占江苏省的二分之一；产销量突破11.8万辆，位列江苏省第一。通过一手引进北汽新能源、比亚迪，一手培育理想汽车、牛创新能源，该市抓住历史机遇，将深厚的装备制造业基础与新能源车时代“接轨”，迸发出



去年，“极氪001”在甬下线。（殷聪 摄）

令人惊叹的能量，成为具有全国影响力的汽车生产基地。

重庆目前已有16家新能源整车制造企业，新能源汽车年产能达100万辆，占该市汽车总产能的25.8%。近年来，该市先后引进吉利极星、理想汽车等中高端整车制造项目，打破了此前仅有长安阿维塔一款有影响力的新能源车型的困局。

在肇庆，新能源汽车已成为当地

的一张新名片。该市不仅将新能源汽车及汽车零部件产业列为四大主导产业之一，还提出了明确目标：到2025年，新能源汽车及汽车零部件产业产值要达到2000亿元。

前有标兵，后有追兵。宁波亟待摆脱高度依赖吉利的局面，通过加快引进、培育一批新能源整车制造企业，抢抓汽车产业的新机遇。

### 外引内育两手抓 宁波汽车产业期待新IP

“先人一步，才能高人一筹。”长城战略咨询研究所宁波研究院执行院长刘磊鑫认为，回望上海、常州等城市站上新能源汽车赛道的那一刻，尽管当时发展新能源汽车已是大势所趋，但在传统燃油车尚未被完全抛弃的情况下，难免有部分城市和企业犹豫观望，但上海、常州等城市都坚定地迈出了第一步。

宁波制造业基础扎实，产业链完备，汽车产业更是一度超越了石化产业，成为第一大产业。如今，在向万亿级产业集群目标迈进的过程中，宁波必须聚焦重点，不断做强做大新能源汽车这一增长极。

在刘磊鑫看来，宁波应引进、培育两手抓，通过新能源汽车的提质、扩面，抢抓新能源汽车市场风口。在对内培育、提质方面，宁波应抢抓吉利汽车总部、Smart全球总部、领克全球总部、极氪智能科技全球总部的落地机遇，推动吉利汽车加快研发新能源汽车，增加高端纯电车型的供给，打造全球新能源汽车知名品牌。

在与上汽大众的对接上，宁波应继续与其深化合作，提升宁波基地在全国战略布局中的地位，加大符合市场主流需求的新能源车型的投放，更好地发挥龙头引领作用。

在外引、扩面上，宁波应加快培育汽车制造“新势力”企业，以造车“新势力”打响产业“新势力”。“目前，宁波具有新能源汽车生产资质的企业只有吉利汽车一家，迫切需要通过引进新能源汽车整车制造企业的培育力度，尤其是要加强造车‘新势力’企业的培育，这是宁波汽车产业

扩面的重要前提。”刘磊鑫说，极氪汽车作为造车“新势力”的代表，已成长为独角兽企业，未来宁波既需要做强极氪汽车品牌，也可以考虑吸引更多造车“新势力”集聚甬城，吸引国内外高端品牌和造车“新势力”在宁波投资建设总部、研发中心及整车制造基地，进一步提升全市新能源汽车的渗透率。

与刘磊鑫的看法略有不同，宁波财经学院教授郭跃认为，目前国内新能源汽车“两极分化”的现象较为严重。一方面，国内市场5万元以下的新能源车，其性价比已超过燃油车；另一方面，无论是特斯拉还是“蔚小米”，抑或是本地产的“极氪001”，瞄准的都是新能源汽车的中高端市场。在他看来，未来几年，行业竞争的重点将是20万元左右的新能源汽车“中间市场”，宁波应聚焦重点，在国内实现差异化发展。

郭跃认为，在商用车方面，宁波也可尝试推进浙江中车纯电动商用车产能扩充，大力发展新一代高性能、大运力纯电动城市公交车。与此同时，加速吉利新能源商用车生产基地项目的落地进程，形成覆盖新能源客车、新能源物流车、新能源环卫车、新能源渣土车、新能源救护车、新能源警车等领域的产品体系。

除此之外，宁波可充分发挥宁波舟山港的优势，吸引具备国际先进水平的氢燃料电池整车企业布局燃料电池物流车、卡车，补全整车产业链。健全燃料电池汽车全产业链生态，打通车用氢气供应瓶颈，大幅降低制造和使用成本，加快氢燃料电池车产业化进程。

### 图示



中车生产基地。（鄞州区委宣传部供图）



吉利汽车生产线。（虞昌胜 摄）