中国改革报

2020.04.29
星期三

政企智库 Govt&Ent Think-tank

特斯拉国产搅活一池春水

特斯拉超级工厂落地，将带动中国本土新能源汽车产业转型升级，并与特斯拉在技术、产品等诸多方面展开竞争

□ 本报记者 潘 强

4月16日，特斯拉中国的运营主体特斯拉(上海)有限公司发生住所变更，注册地由浦东新区南汇新城镇同汇路168号变更为中国(上海)自由贸易试验区临港新片区江山路5000号，这代表其正式迁入上海自贸区。

享受自贸区外商红利

上海自贸区是中国改革开放进入深水区的一个缩影。公司在此落户可享受一系列便利政策。

与此同时，国产特斯拉Model 3长续航版本正式上市，有着668公里最大续航里程的特斯拉，补贴后的价格为33.905万元，成为特斯拉家族目前续航里程最长的一款。

令人惊讶的是，上述成果得益于1年前上海浦东的一片废墟上。从2019年1月特斯拉在上海浦东一片农田破土动工，同年10月首辆整车总装落地，到2020年4月16日Model 3长续航版本最终上市，特斯拉首座海外超级工厂落地开工仅用时一年。

效率与产能不可复制

2020年1月7日，特斯拉创始人埃隆·马斯克专程从美国洛杉矶来到中国上海，出席特斯拉中国制造Model 3向社会用户的首次交付仪式。难掩兴奋的埃隆·马斯克现场起舞并宣布Model Y制造项目正式启动。这位“钢铁侠”梦想成真，是中国效率的生动写照，是中国与世界共赢的真实样本。

曾几何时，特斯拉热销，供货产能却明显滞后，美国弗里蒙特工厂在无需建厂情况下，仍耗时5年实现周产千辆。而中国作为为“世界工厂”的高效产能轻而易举地解决了特斯拉产能滞后的问题。在中国建立超级工厂是埃隆·马斯克心之所向，也是解决交付与订单数量缺口的有效之道。动工、生产、交付一年完成，中国没有让埃隆·马斯克失望。“不可复制”的中国产能让国际媒体发出惊叹——如此高的效率只有在中国方能梦想成真！

作为汽车制造业外资股比限制放开后的第一个项目，特斯拉一经落户上海，便拥有诸多政策、资源和资金等投资优惠。在世界经济下行风险加大，单边主义、保护主义抬头的当下，埃隆·马斯克在交付仪式上感慨：“中国政府致力于打造良好营商环境是特斯拉上海超级工厂今日成绩的重要保证，中国就是未来！”

当下，中国已成长为全球最大的电动汽车市场，本土品牌亦是急起直追，行业竞争日趋激烈。在此背景下，中国依然鼓励外资入场，表明在不惧竞争的同时，意在引进特斯拉的“鲇鱼效应”，搅活国内过于沉闷的新能源汽车市场。业内权威人士认为，埃隆·马斯克手中交付的钥匙，开启的远不止特斯拉中国制造的汽车之门，更是通向中国巨大消费市场的机遇之门。人们期待，埃隆·马斯克将依托上海的超级工厂，为全球新能源汽车产业带来更多惊喜。

特斯拉方面表示，在向用户大规模开启中国产汽车交付的同时，特斯拉计划实现超级充电站的数量、用户服务中心的数量翻倍。

特斯拉上海超级工厂制造总监宋钢说，特斯拉上海工厂目前的产能已经达到每天280辆，而国产特斯拉的零部件本地化率会从现在的30%，逐步在2020年底提升到完全的国产化。据悉，国产Model 3标准版有445公里续航里程，长续航版有668公里续航里程。在充电配套方面，特斯拉在国内140多个城市落成超过300座超级充电站，布局2200多个超级充电桩和2100多个目的地充电桩，亚洲首座特斯拉V3超级充电桩日前也在上海金桥超级充电站正式对外开放。

特斯拉上海超级工厂二期建设初具规模

近日，上海临港特斯拉上海超级工厂二期项目工程施工现场立柱林立，部分厂房的顶棚支架也已吊装完成。图为施工现场一角。 张亨伟 摄

产生明显“鲇鱼效应”

“特斯拉国产最大的影响就是形成‘鲇鱼效应’。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树说。不仅特斯拉，2020年，越来越多的豪华车品牌开始生产面向大众消费者的新能源汽车。

特斯拉一直被视作“高端”新能源汽车品牌，在国产Model 3推出之前，中国市场上在售的特斯拉入门系列Model 3车型价格在43.99万元以上。国产化显著降低了这款电动汽车的门槛，上海制造的Model 3将以较为亲民的价格出现在大众产品市场。根据现行的新能源汽车补贴政策，国产Model 3单车可获补贴2万多元。同时，2019年12月末发布的免征车辆购置税的新能源汽车车型目录，国产特斯拉Model 3也位列其中。

2018年，我国新能源汽车销量125.6万辆，同比大增61.7%。但是，2019年前11个月，新能源汽车销量104.3万辆，同比增速降至1.3%。随着新能源汽车销量的下滑，消费者的市场信心也降至冰点，接踵而来的是消费者对新能源汽车的各种“焦虑”：里程焦虑、成本焦虑、充电焦虑、安全焦虑、残值焦虑……

德勤调查报告显示，60%的高端车主和89%的中低端车主认为，续航里程超过400公里的纯电动汽车可以满足日常需求。国产特斯拉刚好满足广大消费者的要求，并逐一解决了充电、安全、残值等各种“焦虑”问题。

中国科学院院士欧阳明高表示，2019年我国新能源汽车虽然遭遇阵痛，但是全球汽车产业形成了向新能源转型的大趋势，由电动汽车核心技术经济性决定的市场前景已经非常明朗。

渤海证券研究报告称，除了国产特斯拉，合资车企的新能源汽车2020年将全面进入量产上市阶段，大众集团新能源汽车预计2021年大规模量产，推动全球车企加快新能源产品投放进度，新能源车将逐步进入与燃油车平价的时代。

国内车企绝地求生

自特斯拉宣布在上海全资建设超级工厂开始，国内车企就面对着“鲇鱼”入池的巨大压力。短短一年，造车新势力从恐慌变成了期待。“我们很支持特斯拉。首先，特斯拉的到来可以带动国内电动车市场；其次我们和特斯拉产品的目标人群并不重叠，该担心的是定位中高端的造车新势力和一些传统豪华车企。”威马汽车相关负责人如此表示。在上海汽车国际商贸有限公司党委书记兼副总经理赵爱民看来，“特斯拉是‘狼’，但其他车企并不一定就是‘羊’。我们上汽就欢迎特斯拉这样的竞争对手。”

业内人士认为，鲇鱼进入势必激活鱼群。无论是传统车企，还是造车新势力，都必须要与特斯拉赛跑，在技术、产品等诸多方面同台竞争。如果传统车企不能在未来几年将原有品牌优势转移至新能源汽车上，造车新势力不能迅速实现大规模量产，则都将会被淘汰出局。

新能源车道的突然拥挤，是政策推动和产业演进交织的结果。一方面，双积分、补贴退坡等政策，令所有车企面临向新能源转型的迫切诉求，另一方面，此前数年的产业积累已能够为全面转向新能源提供技术及产业支持。

中国汽车产业链地位难以撼动

虽然在疫情中受到挑战，但可调整的空间并不大，全球大的汽车供应商集中在中国，而中国作为全球最大汽车消费市场的地位不变，全球汽车产业链集中于中国的状态就难以改变

□ 宋谊青

4月14日，东风雷诺宣布退市，成为今年第一家轰然倒下的合资车企。根据公告显示，雷诺将其持有的东风雷诺50%股权转让给东风汽车集团，东风雷诺停止雷诺品牌相关业务活动。

海外车企减产停产

“2月份和3月份上旬，海外订单还很多，但海外疫情严重之后，公司订单急剧下降。”4月16日，谈及集团的出口汽车零部件业务，担任某零部件集团高层表示，“安全气囊4月份的订单和去年同期相比，下降了20%左右。”而背后的原因很简单——位于海外的整车企业受疫情影响纷纷减产、停产。

根据中国汽车工业协会发布的数据，2020年第一季度汽车销量与去年同期相比下降42%。中国汽车行业在中国经济发展中扮演重要的角色，有超过4000万人直接或间接从事相关行业。该行业每年创造超过1万亿美元的收入，约占中国制造业产值的10%。

中国的汽车行业市场对世界其他地区也很重要。大众、通用汽车等全球汽车制造商在中国销售了数百万辆汽车，因此中国汽车行业的恢复对世界经济产生很大影响。

产业韧性接受挑战

2月25日，一架东航的飞机从浦东机场起飞，飞往美国芝加哥，机上的货物是美国通用汽车生产所急需的配件；而在同一天，福特汽车也有94吨包机的配件从浦东机场出发，并于当天下午5时抵达泰国曼谷。据了解，这批零部件在前一天晚上由重庆等地连夜运至上海。与此同时，英国豪华车制造商捷豹路虎也选择空运零部件的救急方式，将中国生产的关键零部件空运至英国，以维持英国工厂的生产。

对此，有分析认为，包机运输是“非常时期”的无奈之举，“通常制造商的利润在5%~10%，用包机运送零部件，成本会因此增加10%~30%，这可是冲击到底线了。”

“一辆汽车由2万多个零部件组成。一环套一环，只要有涉及到一家核心零部件供不了，整条产业链就断掉了。”曾任某日系合资车企生产采购部总监的冯云称。

有数字显示，中国共有10万余家本土汽车零部件企业。这些零部件企业创造了全球80%以上的汽车零部件。从数据来看，中国是当之无愧的世界零部件核心工厂。

过去一个月，关于汽车产业链投资将从中国向外转移的声音不断传出，中国汽车产业链的韧性正受到有史以来最大的挑战。

“因为我们工厂无法供货，丰田依赖全球产业链，只用了3天就把替代工厂找到了。”3月3日，武汉某汽车零部件企业中层陈亮在电话中向记者“诉苦”。与此同时，供应链受阻带来的影响，也让跨国车企意识到分散风险的重要性。某跨国车企负责人表示：“产业链向中国延伸和深化对中国是好事，但同时要看到这样做的风险。鸡蛋放在一个篮子里是不行的。”

据《中国品牌》报道，双供应商模式的发展正在被更多的考虑。多家整车企业和一级供应商都表示，已经在着手开发B点供应商，并将其作为长期模式。不过，有超过50%的受访整车企业和零部件供应商传递出同一个观点：汽车产业链相对稳定，虽然在这次疫情中可能会受到挑战，但可调整的空间并不大。全球大的汽车供应商基本都集中在中国，零部件的生产要“近地化”，整车工厂在哪儿，供应商就应该围绕在周围。只要中国作为全球最大汽车消费市场的地位不变，全球汽车产业链集中于中国的状态就难以改变。

“中国制造”影响深远

我国是世界上唯一拥有全工业种类和产业链的国家。

近日，亚马逊、沃尔玛等全球连锁超市都很着急。亚马逊最近联系了很多供应商，想要增加中国产品储备量。而全球连锁超市沃尔玛有将近70%的商品来自中国，有专业人士推测，如果停工3个月，那世界上可能没有沃尔玛了。

汽车业更是不言而喻。凭借强大的生产制造能力和消费市场潜力，我国已成为供需链条中不可或缺的一环。目前，全球80%以上的汽车零部件和“中国制造”相关。

中国汽车制造业的最大优势之一在于完整性。2018年发布的《中国汽车零部件产业发展研究》显示，中国零部件企业超过10万家，实现了1500种部品的覆盖，拥有从上游零部件到中游的一级/二级供应商，以及下游的整车制造厂、出行服务商的全产业链条。

一个国家工业体系的完整性，是决定该国工业水平的重要因素之一。换言之，完整的工业体系，一定程度上决定了一国的工业是否有“活性”。这一论断同样适用于汽车制造业。如果在汽车制造体系中缺失某些环节，那么剩余部分很难连缀成网、保有活力，这也是美国等发达国家工业体系现在面临的难题。

重点推荐

多层面开展智库疫情研究

疫情发生以后，党中央、国务院高度重视，我国广大社会科学工作者，尤其是智库科研人员迅速将智库研究的视野聚焦到智库的疫情研究上，在应对新冠肺炎疫情工作中发挥重要作用。

10版

智 客

美日企业撤出中国离不开舍不得

□ 金 叶

最近，美国和日本要把本国企业撤出中国。白宫首席经济顾问库德洛称“不惜血本也要把美国在华企业迁回本土”。

但撤回是件十分简单的事情吗？

一方面，有违经济规律。疫情之下，不排除有企业对产业链布局做出调整，但这种调整要变成长期的战略行为则难度很大。美日所以急于撤回主要是意识到本国口罩、防护服、呼吸机等产能严重不足，出于救急的考虑。但是，中国这类防疫物资的出厂价在美日只够买原材料，如果非要把生产线迁回本土，成本会显著上升。当前全球产业链格局是各国企业多年来共同努力、共同选择的结果，是各经济体要素成本、产业配套、基础设施等综合因素作用的结果，不是一朝一夕形成的，也不是能够随意改变的。

另一方面，近年来中国吸引全球投资者最强有力的“链条”，已经不再是低廉的要素成本，而是超级庞大的市场规模。疫情改变不了中国“全球市场”的地位，外企自然也舍不得离开中国。

企业做投资、做规划，关键是看一个市场是否有利可图。过去外企来华投资，是看中中国人力资源便宜等优越条件，而现在，外企对华投资更看重的是中国强大市场规模。美中贸易全国委员会会长克雷格·艾伦(Craig Allen)指出，美国企业把产业链仅仅集中在北美洲并不具有可行性。美国很多企业在中国投资，看中的是中国庞大的市场规模和相对完整严密的产业链。撤回等于放弃这个曾经深耕细作的中国市场和这里的产业链。

苹果首席执行官库克说，即使在特朗普要求下，苹果生产环节也搬不回美国，因为在美国连一个螺丝钉都找不到供应商。

刚把企业迁到上海的特斯拉创始人埃隆·马斯克难掩兴奋地手舞足蹈，庆幸自己把特斯拉落户到全球新能源汽车产业链的中心地带。

美日企业撤离之际，德国却看好投资中国市场。德国《焦点》周刊近日发表文章指出，鉴于中国目前几乎没有新增新冠病毒确诊病例，相信经济很快会报复性反弹，而此时恰恰是加大投资的绝好时机。

其实不仅是德国，法国、英国、俄罗斯以及一些东南亚、非洲国家都对中国都充满信心。法国巴黎银行策略师毛雷尔就表示，“估计中国经济4月中旬就能恢复其供应链的80%，产能利用率和生产率也将大幅增长。”换言之，美国和日本没有必要将本国企业全部搬走。

对于一个市场而言，该走的要走，要来的必来，这是事物发展的正常规律。但如果美日两国政府真的强行要求企业撤出中国市场，那就会违背这种市场规律。而且不要忘了，世界上最强大的制造业在中国，最完整的产业链在中国，最庞大的市场也在中国。

针对美日企业撤离一事，商务部专门对8700多家外资企业进行调查的结果显示，绝大多数外资企业都在正常布局，未见有大批外企撤离的迹象。

看来，实践再次证明，只要中国有这棵世界最大“梧桐树”，就不怕引不来“金凤凰”。

政企智库编辑部
主任：曹明华 执行主任：梁畅水
执行主编：潘 强
新闻热线：(010)86663822
(010)56805065
监督电话：(010)56805167
电邮：zqzk2018@163.com