

产业观察

新能源汽车产业发展启示录(一)
比亚迪的“狂飙”

□ 刘郑州

近十年来,我国新能源汽车产业快速发展,一批造车新势力如雨春笋涌现,以前被称为“外国汽车博览会”的中国马路上,自主品牌市场份额目前已达到50%左右。产销两旺激发上下游“链式反应”,整个产业链的竞争力大幅增强。相比新能源汽车产业而言,大飞机产业链更长、关联度更高、辐射带动作用更强。随着大飞机进入产业化阶段,面临的机遇和挑战也随之增多。中国汽车产业尤其是新能源汽车产业从跟跑、并跑到实现领跑,其发展历程和发展战略,或许对推动大飞机产业化发展、规模化市场运营有一定启示作用和借鉴意义。

从跨界到逆袭

2022年,比亚迪新能源汽车销量首超特斯拉,成为全球最畅销的新能源汽车品牌。回顾比亚迪的发展历程,从昔日的门庭冷落到现在的一车难求,有人说比亚迪赶上了最好的时代,但其成长、逆袭的背后,更多的是十年磨一剑的执着和坚持。

1995年,比亚迪成立,从生产手机电池起步,几年不到,便成为当时如日中天的手机界“霸主”诺基亚、摩托罗拉的一级供应商;2003年进军汽车行业,并在同年成立电动汽车研究部;2008年,全球首款新能源汽车F3DM实现量产;2021年,比亚迪第100万辆新能源汽车下线;2022年第200万辆新能源汽车下线;半年后,第300万辆新能源汽车下线。从第1辆到第100万辆,比亚迪用了13年,从第100万辆到第200万辆,比亚迪用了1年,从第200万辆到第300万辆,仅用了半年。比亚迪在新能源汽车领域的“狂飙”,是我国从“汽车大国”迈向“汽车强国”的最佳注脚。

立足核心技术,构筑进入壁垒

新能源汽车的核心技术在三电,即电池、电机和电控,而电池又是核心的核心。电池的造价占整车造价比例约40%-60%,比航空发动机造价占飞机整体的造价比例要高出不止一倍,后者这一比例约为20%-25%。做手机电池出身的比亚迪,凭借在电池技术上的积累,生产模式及工艺创新,增加了其涉足新能源汽车行业的底气。

经过十多年的发展和研发投入,比亚迪的三大核心技术已发展为刀片电池、e平台3.0以及DM-i超级混动技术,这三大核心技术如今已在业内处于遥遥领先的地位,也正是因为这三大核心技术的成熟与领先优势,才造就了如今比亚迪的辉煌。

纵向一体化实现垂直整合

在全球化采购、专业化分工已成为汽车行业主导法

航空资讯

2022年民航亏损2174.4亿元

本报讯 根据民航局近日发布的《2022年民航行业发展统计公报》显示,2022年,全行业完成运输总周转量599.28亿吨公里,比上年下降30.1%;累计实现营业收入6328.9亿元,比上年下降15.8%;亏损2174.4亿元,比上年增亏1374.6亿元。截至2022年底,我国共有运输航空公司66家,全货航空公司13家;民航运输飞机在册架数4165架,比上年底增加111架。

中银航空租赁拟购买7架A320neo系列飞机

本报讯 5月12日,中银航空租赁在港交所发布公告,宣布与空客公司订立协议,向空客购买7架A320neo系列飞机。交易事项构成公司的一项合格飞机租赁活动。7架空客A320neo系列飞机计划于2023年交付。

据统计,中银航空租赁有限公司于今年3月31日拥有、管理或已订购635架飞机。



比亚迪近5年业绩

年份	2018	2019	2020	2021	2022
营业收入	1300	1277	1566	2161	4241
净利润	27.8	16.1	42.3	30.4	166.2

(数据来源于上市公司年报,单位:亿元)

前瞻性布局未来

从手机电池到新能源汽车本身就是一种前瞻性布局,而这种布局,并没有因为比亚迪登顶世界新能源汽车销冠的“宝座”而停止。在比亚迪创始人王传福看来,电动化只是新能源汽车的上半场,下半场是智能化。

在把三电系统“玩”熟之后,比亚迪陆续与英伟达、华为、百度、地平线等巨头“牵手”,加速布局无人驾驶技术和车联网,全力进行智能化转型。2022年比亚迪研发投入145亿元,同比增长36.8%,2023年预计为200亿元。研发上的不断加码,增强了“链长”转型的底气,也必将带动整个新能源汽车产业更进一步。▶

延伸阅读

相对于新能源汽车,大飞机很多技术,比如发动机、航电系统、飞控系统、通信导航系统、起落架等,分系统更多,供应链更复杂,技术难度更大。中国商飞采用国际上通行的“主制造商—供应商”模式,依靠国内庞大的市场需求,有望延伸至上游产业链,从而引领国内高端制造产业的崛起。

挖掘培育扶持国内优质供应商

一架大飞机的造价相比一辆新能源汽车要高许多,这也决定了其年产量要远低于汽车。按照空客A320目前年产600-700架的产能,为大飞机做配套,一年的供货量最多600-700套。如果是附加值高的系统级供应商,几百件的订单需求也许能为其带来显著的业绩提升,但如果是附加值一般的细分领域供应商,这种级别的订单量,如果算上前期的研发费用,很难成为其支持国产大飞机的动力。

因此大飞机首先要挖掘的供应商应是某个领域已经取得不错业绩并有转型升级强烈需求的优质企业,大飞机能为其带来显著的产业升级,起到锦上添花的效果。

经过几十年的飞速发展,我国已经成为全世界唯一拥有联合国产业分类中所列全部工业门类的国家。作为主制造商的“链长”企业,要充分发挥“头雁”作用,在优质供应商的识别、甄选、管理方面更加积极有为,比如A股5000多家上市公司与境外1000多家上市公司,一级市场处于风口的独角兽企业,各省市重点扶持的专精特新企业、隐形冠军等等,可以作为重点甄选方向,通过各种形式,扶持其成为大飞机供应商,角逐全球高端装备赛道。

前向一体化深度绑定终极用户

无论是比亚迪,还是别的新能源汽车品牌,能迎来爆发式增长的关键还是在需求端。新能源汽车以可观的政府补贴、智能化的用户体验、低廉的用车成本迅速获客,迎来指数级增长。大飞机也一样,如果没有民航运输市场的强劲复苏,即使供应链完备,大飞机的产业链价值也发挥不出来。根据《中国商飞公司市场预测年报(2022-2041)》,未来20年中国航空运输市场将接收9284架客机,经历三年疫情严重考验的民航运输市场,有望迎来新生。

航空公司主要通过产品技术性能、运营成本及航线盈利情况等选择机型,严格来说,航空公司缺乏义务和动力为乘客推荐机型选择。根据国际航空运输协会(IATA)发布的研究成果显示,大多数时候,乘客是基于价格和航线便利程度这两大主要因素选择航班,同样的,在价格制定和乘客权益授予方面,航空公司并不会就不同机型做出不同选择。也就是说,现在的乘客选乘飞机,主要有时间、票价等几个参考选项,并没有机型选项,这种意识也不强。

要提高国产飞机市场份额,主制造商主动向产业链下游延伸、向终极用户也就是广大乘客延伸,也是一种战略选择。只要发挥好大国重器的民族品牌优势,将“大飞机梦”同样厚植于广大乘客心中,同时给予乘客一定权益,让更多国人坐得起飞机,更愿意选择国产飞机出行,从而提高客座率,进而在一定程度上提高飞机日利用率,增加航空公司经济效益,国产飞机的规模化经济运营进程亦有可能提前到来。

(刘郑州)

对大飞机产业化的启示

社会主义核心价值观

国家层面

富强 民主
文明 和谐

社会层面

自由 平等
公正 法治

公民个人层面

爱国 敬业
诚信 友善