通用技术中国汽研
GENERTEC CAERI

输出物
服务板块

汽车热点专题私人定制

北京分院·行业发展部

2022年1月

承接定制报告：

精选汽车研报，入群免费分享

1 只有干货，没有废话！

1. 工作日群内免费分享多篇精选汽车行业资料，涵盖市场、技术、产业等多个维度；
2. 海量资料库，及时满足群友专题资料搜寻需求；
3. 严明群规，禁止广告，外链，禁止未沟通加好友，保护群友隐私；
4. 车企高管，行业大咖都在参与的行业干货分享社群；

我们致力于构建优质、极致的汽车行业知识、情报及案例分享社群；

扫码关注！ or 微信搜索“3W AUTO”关注！

回复关键词【进群】，加入 3W AUTO 汽车干货分享群

精选研报，均为网络收集版本，权利归原作者所有，3W AUTO 仅作为内部学习分发。

目 录

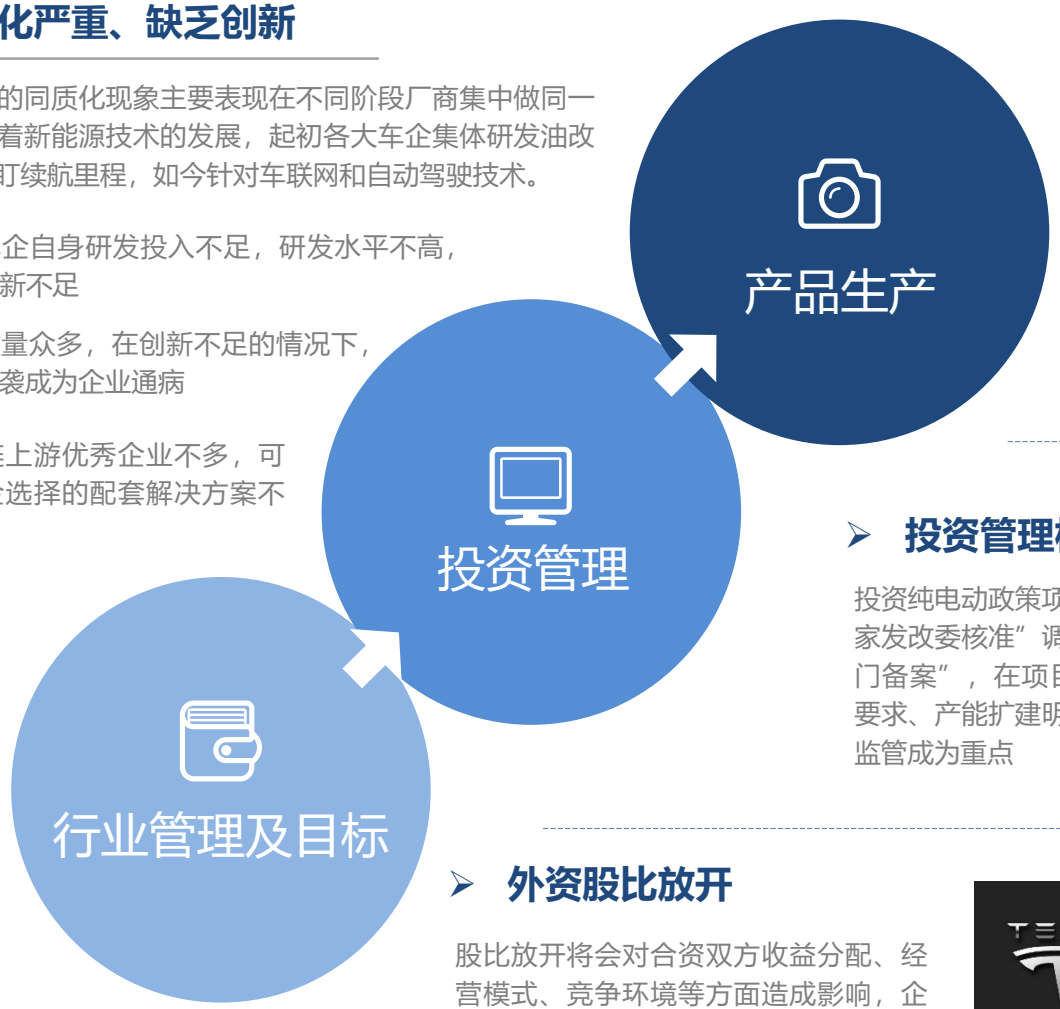
- 新能源车购税政策预判
- 双碳政策下汽车产业发展路径
- 智能网联汽车准入管理研究
- **高质量“代工”将迎来破冰时刻**
- 我国燃料电池汽车产业最新研究

造车资质现状-存在问题

➢ 同质化严重、缺乏创新

新能源汽车的同质化现象主要表现在不同阶段厂商集中做同一类汽车，随着新能源技术的发展，起初各大车企集体研发油改电，而后紧盯续航里程，如今针对车联网和自动驾驶技术。

- 传统车企自身研发投入不足，研发水平不高，导致创新不足
- 车企数量众多，在创新不足的情况下，互相抄袭成为企业通病
- 产业链上游优秀企业不多，可供车企选择的配套解决方案不多。



➢ 承认了代工生产的合法性 → 代工生产规范缺失，企业停摆乱象横生

有资质的企业为无资质的企业代工生产新能源汽车，主管部门已出台货车代工生产规范管理文件，客车和乘用车代工生产“试点申报模式”有望落地

目前国内有近40家造车新势力，今年5月，只有蔚来、理想、小鹏等8家造车新势力有新车卖出，造车新势力的倒闭潮正在来临。

恒大汽车
众泰汽车
力帆汽车
猎豹汽车
华泰汽车
拜腾汽车

➢ 投资管理权限下放 → 重复建设严重、资源浪费

投资纯电动政策项目的管理权限，由“国家发改委核准”调整为“省级投资主管部门备案”，在项目区域/企业法人、项目要求、产能扩建明确具体要求；事中事后监管成为重点

- 产能闲置、厂点过多，水平参差不齐;
- 企业所处地域交叉重叠、布局不合理，造成产能利用率逐年低下;
- 重复建设低质量产能，导致社会资源严重浪费。

➢ 外资股比放开

股比放开将会对合资双方收益分配、经营模式、竞争环境等方面造成影响，企业战略调整方向会更加多元化

新兴产业的培育需要新的商业模式，而传统产业的升级改造也渴求商业模式的创新。在思路决定出路、布局决定格局的当下，商业模式创新不仅可以发掘新的价值，甚至可能创造新的产业。但不管商业模式如何变化，**科技创新**之于传统产业的意义和作用都是无可替代的。

Email:chenyi@caeri.com.cn

造车资质现状-监管思路：利用好现有产能

"双资质"管理

1. 发改委进行有关汽车投资企业生产项目的备案（2019年1月10日前为核准）
2. 工信部主管的汽车生产企业准入和产品准入

严格（~2019年）

项目核准和准入条件严苛，获取资质困难，且未明确代工等新模式合法地位

- 《新建纯电动乘用车企业管理规定》（国家发展改革委2015年第27号令）
- 《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》（工信部2009年44号、2017年39号）

松绑（2019年~2022年）

项目投资管理权限下放，改为备案制；
准入条件松绑，减少研发能力要求；明确代工等新模式合法地位

- 《关于修改〈新能源汽车生产企业及产品准入管理规定〉的决定》（工信部2020年54号）
- 《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》（工信部2019年50号）
- 《汽车产业投资管理规定》（发改委2019年22号）

严格？（2022年~ ）

汽车代工规范管理；新建投资审核权收回

- 《货车类道路机动车辆产品上装委托加装管理实施细则》（征求意见稿）（工信部2021年2月）
- 《关于开展汽车生产企业委托生产情况自查的通知》）（工信部2022年1月）

项目投资备案

主管部门：省级发改委部门（备案）

依据文件：《汽车产业投资管理规定》（2019年1月10日）

审核重点：投资项目是否符合国家新能源汽车产业发展政策和宏观调控政策

企业准入许可

主管部门：工信部（审批）

依据文件：《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》（2020年9月1日）、《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》（2019年6月1日）

审核重点：删除"设计开发能力"的相关内容，降低企业准入门槛;强化对企业生产一致性和售后服务保障能力的要求。

产品准入许可

主管部门：工信部（审批）

依据文件：《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》（2020年9月1日）、《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》（2019年6月1日）

审核重点：新能源汽车产品是否符合相关技术标准和安全技术条件

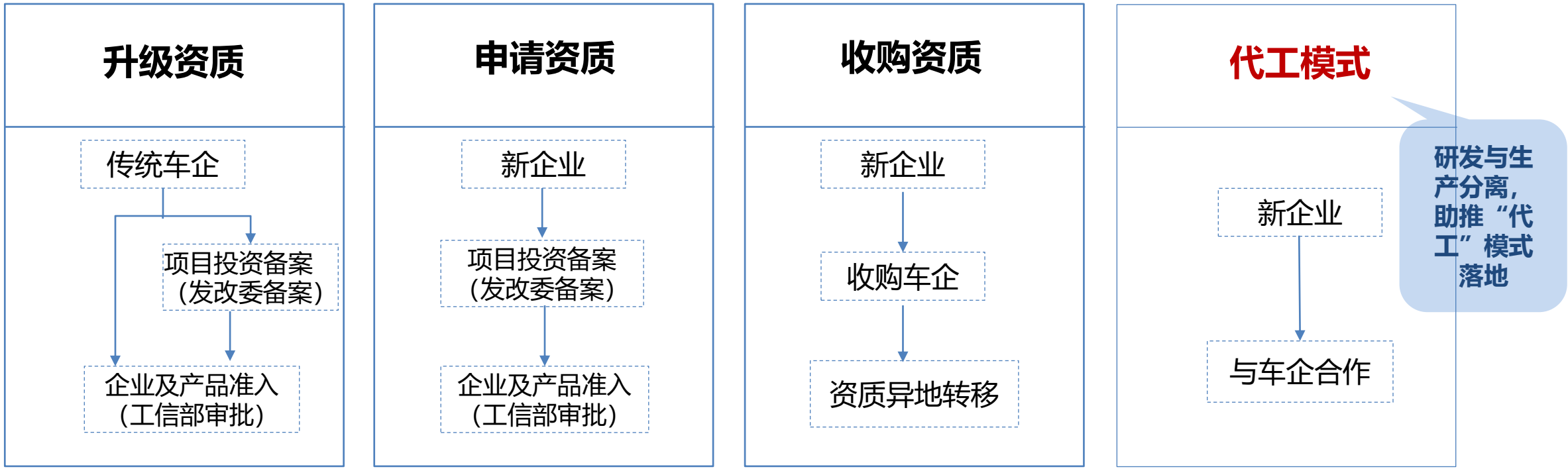
优化现有新能源汽车产能

避免重复建设、资源浪费

Email:chenyi@caeri.com.cn

企业造车之路-四种途径

- 从生产资质监管的角度，新能源汽车生产企业分为两大类：一类是具备整车制造经验的传统燃油汽车生产企业，一类是新设独立法人的新能源汽车企业。前者基于其传统的造车经验，申请新能源汽车生产资质更为容易。



- 传统车企跨乘用车、商用车类别生产新能源汽车的，仍应向发改委申请完成投资项目备案手续；
- 无论基于保护核心技术，还是基于把控产品质量和塑造品牌，自建生产基地独立申请纯电动汽车生产资质，无疑是新建电动车企首选；
- 急需取得新能源汽车生产资质的企业，尝试收购重组现有传统汽车生产企业，再通过生产资质异地转移完成曲线申请目的；
- 法规并未明确规定汽车投资项目变更项目单位和建设地点的申请方式和路径，实践中通常需要与迁入地发改委协调沟通；

Email:chenyi@caeri.com.cn

企业造车之路-代工生产模式

- 委托生产（也称“代工生产”）是克服新能源整车生产资质难题的另一方案。部分新能源汽车企业寻求与传统车企合作，借用传统车企的生产能力实现产品量产上市。代工模式根据委托方对生产环节的干预程度可大致分为三种模式：“蔚来+江淮”模式、“小鹏+海马”模式和“滴滴+比亚迪”模式。

费用低

效率高

周期短

落地快

有保障

代工模式

新企业 → 与车企合作

1 “蔚来+江淮”模式

双方共同投资建立独立的江淮蔚来工厂，江淮主要出资负责土地和厂房投入，蔚来负责投资生产机械设备。同时蔚来向工厂安排员工，对汽车制造全程把关，虽然工厂是双方联合打造，但并不会与江淮汽车进行共线生产。

2 “小鹏+海马”模式

双方对海马原有郑州第三工厂进行改造，小鹏G3便是由经改装过的新工厂进行生产。该产线除生产小鹏汽车外还生产海马S8等海马自有品牌汽车。

3 “滴滴+比亚迪”模式

双方联合定制了网约车D1。该车型由滴滴联合比亚迪共同设计开发，在该模式下，滴滴提出自身需求并提供软件技术支持，由比亚迪负责生产，滴滴对汽车生产环节施加影响较小。

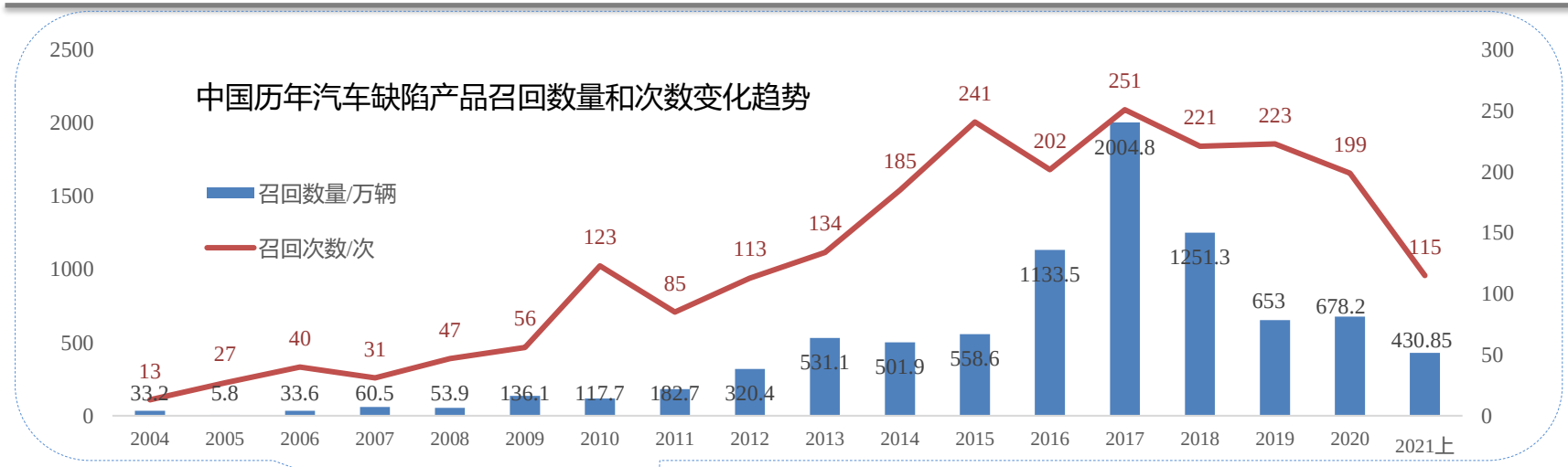
Email:chenyi@caeri.com.cn

企业造车之路-代工生产案例

代工双方	代工产品	合作要点	代工合作现状
江淮+蔚来	蔚来ES8/ES6	2016年4月7日，江淮汽车正式于蔚来汽车签署战略合作协议，双方将全面推进新能源汽车/智能网联汽车产业链合作，预计整体合作规模约为100亿元，双方计划首先从首款产品及制造方面为合作切入点；	存续
东南+电咖	电咖EV10	2016年7月，电咖汽车与东南汽车达成战略合作伙伴，双方将会在研发端、采购制造端、销售运营端等方面深度合作。未来，电咖汽车将保留东南代工合作和自建生产基地并存的生产体系，根据不同产品进行分工，电咖将于东南汽车长期合作，未来将会有多款车型交由东南汽车继续代工生产。	存续，未来计划自建工厂
海马+小鹏	小鹏G3	2017年9月29日，海马汽车和小鹏汽车签署了合作制造框架协议，双方将合作开展研发、生产、小鹏新能源汽车，双发合作期长达4年。	合同到期，收购福迪汽车资质
力帆汽车+理想	理想ONE	2018年12月，力帆与车和家双方还签订了一份《战略合作框架协议》，称将加深在新能源汽车、车联网、移动出行等新领域的合作，且力帆未来有可能参与车和家的融资。	收购力帆资质
一汽吉林+清行	清行竞克400	2018年初，北京清行与中国一汽签署了战略合作协议，该协议有效期为5年，在这期间清行汽车负责对工厂的生产节奏、采购、质量、物流等方面进行全面把控。一汽吉林将自己的一个成熟车型的平台交给清行汽车，后者将其进行电动化改造。	停摆
一汽吉林+博郡	中型纯电动SUV	2018年3月，南京博郡新能源汽车和一汽吉林签署协议，由其代工生产首款5座纯电动SUV。	停摆
北汽+奇点	奇点iS6	2018年4月，奇点汽车宣布和北汽新能源展开全面战略合作，双方将在智能汽车技术开发、充换电设施建设、经销商网络、制造资源共享等方面展开合作，同时，奇点汽车的车型会使用北汽新能源的资质生产销售。	停摆

Email: chenyreacri.com.cn

汽车代工制度-当前障碍：权益不匹配

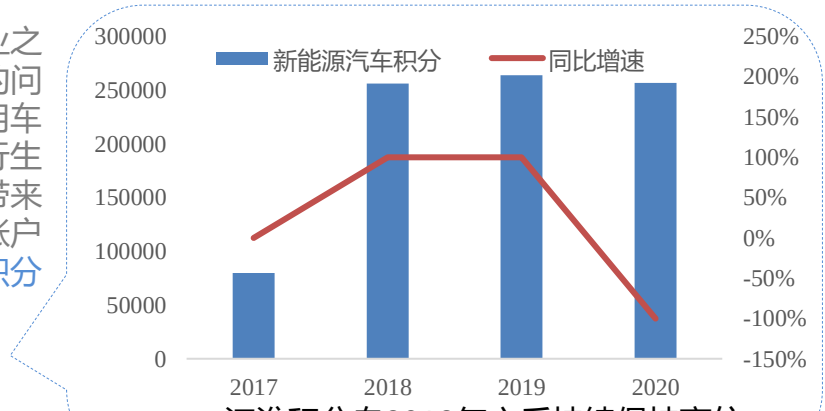


允许汽车整车代工后将打破原来的利益分配格局，受影响的利益群体很难就利益分配达成共识。汽车生产企业的准入门槛是对已获得生产资质企业的制度保护，企业为了取得汽车生产资质，需要花费较大时间和经济成本，开放汽车代工生产将降低企业持有的生产资质的价值。

既得利益集团难题

双积分分配问题

积分如何在代工企业与委托企业之间进行分配是代工模式所面临的问题。该管理办法核算对象为乘用车生产企业，对采取代工模式进行生产的新能源汽车企业，其产品带来的新能源积分将记在代工企业账户中，如蔚来汽车生产所获得的积分计入江淮汽车积分账户中。



江淮积分自2018年之后持续保持高位

事后监管不完善

相较于国外成熟的汽车召回法律法规体系，我国汽车召回制度立法层次较低，导致规定处罚力度较低，对市场权威性和约束力不够。

准入制度障碍

我国目前对汽车市场准入的监管部门较多，对生产企业的准入审查流程复杂、周期长，给汽车生产企业和产品的准入带来不便。

Email:chenyi@caeri.com.cn

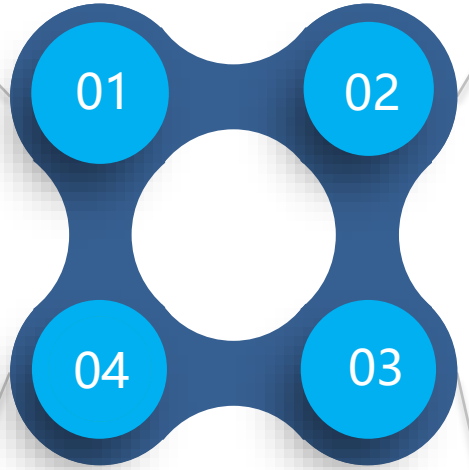
汽车代工制度-当前障碍：核心法律问题

01 知识产权归属问题

如何划分新产品的知识产权是合作双方异常复杂和艰难的谈判的结果，不仅会涉及到双方在“代工生产模式”下的话语权强弱，更重要的是关系到知识产权的许可使用收益以及在产品生命周期内，产品所附知识产权的侵权风险以及该风险所引发的代工方或委托方的侵权责任承担问题，如果产品面向的市场是全球市场，则知识产权的归属以及侵权责任的承担是更为复杂的法律问题，需要基于双方谈判的结果在相关协议中予以详细约定。

02 产品责任与产品质量责任问题

产品责任和产品质量责任是中国法律环境下特有的分类，也是“代工生产模式”的核心法律问题之一，很多车企因为产品责任或产品质量责任的问题导致巨额赔偿甚至破产。如何确定产品责任或产品质量责任的责任划分，是“代工生产模式”委托方和代工方必须要面对和通过法律文件解决的问题，否则将是潜在的重大风险和经营隐患。同样，如果产品的生产和销售市场分布于世界各地，也需要分别考虑各个生产和销售所在国和地区的质量责任问题，其复杂性和专业性不言而喻。



04 汽车品牌标识问题

如果委托方比较介意汽车尾标标注的是代工方的企业名称，则是否采用“代工生产模式”需谨慎考虑，正如前文所述，汽车尾标的标注属于国内法律法规的强制要求范围，无法使用委托方的企业名称。

03 新能源汽车积分分配问题

对于未涉及新能源汽车生产或其生产新能源汽车产生的新能源正积分不足以抵偿油耗负积分的传统车企，购买新能源正积分将额外花费大量成本，通过与新能源汽车品牌合作，生产新能源汽车的方式则在一定程度上可以缓解企业在双积分政策下的压力。

Email:chenyi@caeri.com.cn

汽车代工制度-逐渐获得认可

- 工信部于2019年6月开始实施《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》，首次认可委托生产的合法性。

第二十七条 优化平板、仓栅、厢式、自卸货车管理。货车类道路机动车辆生产企业可以委托上装生产企业完成平板、仓栅、厢式、自卸货车产品的上装生产作业。货车类道路机动车辆生产企业对采用本企业生产的底盘进行上装生产的平板、仓栅、厢式、自卸货车产品进行统一道路机动车辆产品准入申请，承担产品质量和生产一致性责任。

第二十八条 鼓励道路机动车辆生产企业之间开展研发和产能合作，允许符合规定条件的道路机动车辆生产企业委托加工生产。鼓励道路机动车辆研发设计企业与生产企业合作，允许符合规定条件的研发设计企业借用生产企业的生产能力申请道路机动车辆生产企业及产品准入。

模糊

我国之前并未明确禁止或允许代工，但由车辆生产企业准入、生产一致性监管，以及产销一体化等构成的制度体系间接地对汽车代工形成限制。

明确

允许“符合条件的道路机动车辆生产企业”委托加工生产，并允许“符合规定条件的研发设计企业”借用生产企业的生产能力申请道路机动车辆生产企业及产品准入

完善	消除汽车代工生产的灰色地带，加快完善现有管理制度
吸引	不具备整车生产资质的新进企业已经开始借助现有整车生产企业的生产能力和资质进行车辆制造
分工	品牌、研发、销售均由新进企业负责，传统整车企业仅负责生产制造环节
责任	新进企业并不能充分享受新能源汽车补贴、双积分等鼓励政策，负责生产制造具备资质的企业仍然要在法律层面承担产品责任问题

Email:chenyi@caeri.com.cn

汽车代工制度-规范代工关系

- 2021年2月，工信部装备工业一司发布了**《货车类道路机动车辆产品上装委托加装管理实施细则》（征求意见稿）**，规范货车类道路机动车辆产品上装委托加装管理；
- 2022年1月21日，工信部装备中心发布**《关于开展汽车生产企业委托生产情况自查的通知》**，要求各企业进行自查，详细调查委托生产的具体情况，并且就委托生产的界定做了说明。

《货车类道路机动车辆产品上装委托加装管理实施细则》（征求意见稿）

管理模式

工业和信息化部对货车类道路机动车辆产品上装委托加装实施**备案管理**，并对委托双方持续满足委托生产条件的情况进行监督检查。

责任分配

委托企业

取得货车类道路机动车辆产品准入的生产企业（仅生产二类汽车底盘）

- 信用良好，并为非特别公示企业；
- 生产的道路机动车辆产品应当未出现过因安全质量等问题被国务院主管部门或所在地省级政府部门予以行政处罚的记录；
- 应建立上装委托加装管理制度，至少包括产品可追溯体系、生产一致性保证、产品质量及售后服务责任划分等内容。

受托企业

按照委托企业的产品型号、技术参数及出厂检验要求，生产、加工上装，完成完整货车类道路机动车辆产品制造

- 为依法设立的独立法人企业

责任主体

- 对上装委托加装车辆产品实施质量控制和生产一致性管理；
- 保证上装委托加装车辆产品的参数与许可参数一致；
- 对上装委托加装产品质量和生产一致性承担相关法律责任。

《关于开展汽车生产企业委托生产情况自查的通知》

自查依据

依据《汽车产业发展政策》《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》等有关规定，道路机动车辆生产企业未经许可不得擅自开展车辆产品委托生产活动。

自查范围

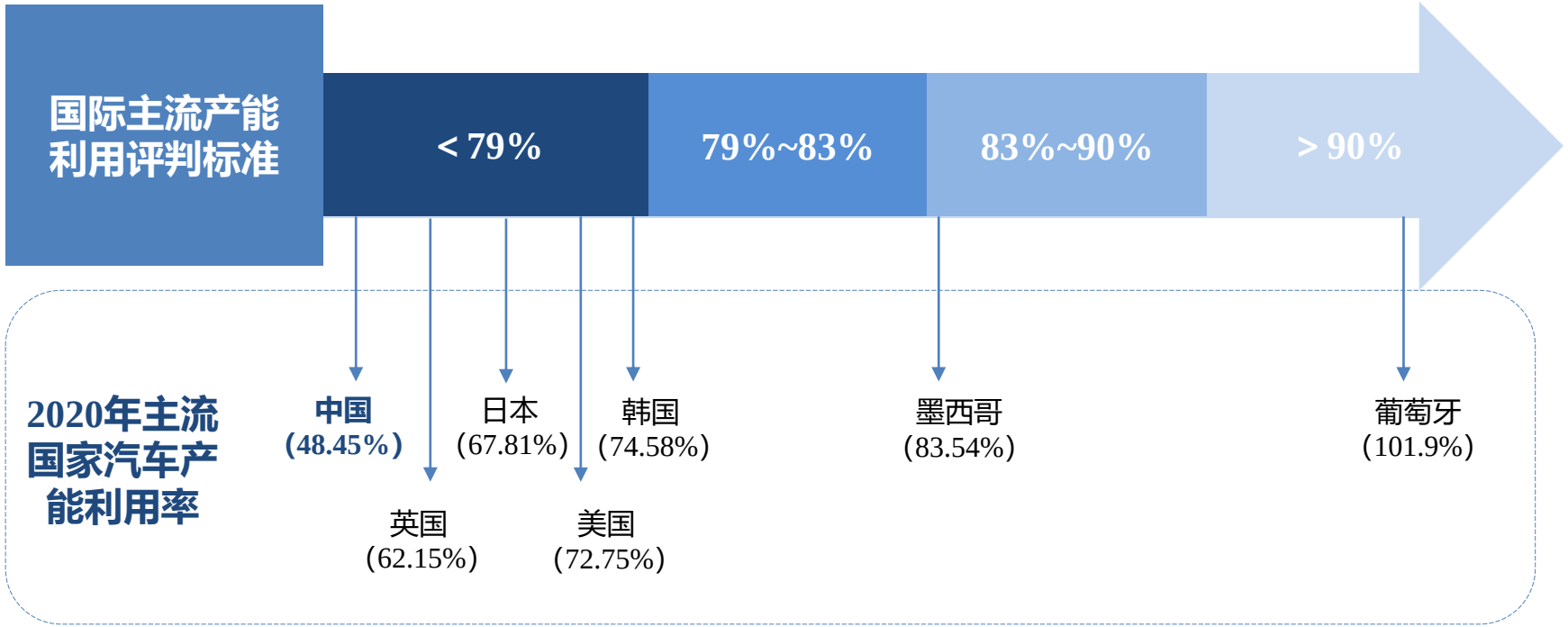
包括：本企业委托其他企业生产其公告汽车产品，或接受其他企业的委托生产汽车产品，存在汽车产品的实际生产企业、生产地址与产品公告生产企业、生产地址不一致的情况

不包括：货车类道路机动车辆生产企业委托上装生产企业完成平板、仓栅、厢式、自卸等四类货车产品上装生产作业的情况

Email:chenyi@caeri.com.cn

汽车代工制度-政策趋势：优化现有汽车产能

- 我国汽车产能利用率逐年下降，汽车产能结构性过剩问题凸显。根据乘联会统计，我国乘用车总体产能利用率从2017年的66.55%降至2020年的48.45%，产能严重过剩。中国汽车产能利用率尚未达到全球平均水平（59.69%），离欧美日韩等主要国家更是相差甚远。



科技公司

研发设计　轻资产

跨过资质门槛　产品快速落地

避免重复投资

传统车企

生产制造　重资产

集中资源　提升效率

无新增产能

科技公司将资源集中在研发设计上，合作提高产业链效率，除了尽快跨过生产资质门槛，实现产品尽快落地的考量外，还有在“轻资产”理念的影响下，科技力量希望集中于研发设计中，避免在产能已经过剩的汽车行业中重复投资。代工将研发设计与生产制造交由各自拥有相对优势企业分工合作，将有效提升整个产业链效率。

Email:chenyi@caeri.com.cn

汽车代工制度-政策趋势：试点申报模式有望落地

观点

- 截至目前，虽然只针对货车发布了代工生产管理办法，但基本也明确了工信部的管理思路，汽车代工的要求必然会更加严格;在客车领域，同样存在大量有改装车生产资质的企业，也是通过采购其他企业的底盘进行上装生产，未来的**客车企业**委托生产管理要求大概率也会参考类似货车管理办法。而对于**乘用车企业**其代工生产要求则相应更加严格，**有望采取试点申报模式。；**
- 严格监管“新建纯电动”目的是让行业优化存量产能，而不是无序建设；同时让新进入的科技公司轻装上阵（做好产业分工、优势互补）；
- 基于国内以往“一放就乱”老毛病，“代工”放开应该会试点、且高要求（必须符合一定要求，不是谁申请都可以）；
- 新时期的“代工”不是原有“代工”合法化，而是赋予委托企业更多权益（品牌、合格证、公告等），基本可认为除生产环节之外的一个完完整整的OEM。

产品质量问题

开放道路上行驶的汽车关乎每个人的生命安全，安全性是汽车生产过程中的重点问题，产品质量是保证安全性的前提条件。汽车代工生产模式下，对代工厂商汽车制造“四大工艺”提出更加严格和标准化的要求，需要建立系统性方案保证代工产品质量。

企业盈利问题

产业价值链中制造环节处于盈利末端位置，成熟的产业链体系中，利润大部分被研发设计和销售服务环节企业占据。汽车代工模式下，车企盈利空间随产业链发展逐步被压缩，微薄的利润难以支撑企业运行和发展，需要进行转型升级，探索新商业模式，寻找新的利润点。

产业长期发展问题

由于随着产业不断发展，制造环节原有核心竞争力被削弱，价值链中生产制造环节利润较小，代工企业需要考虑其商业模式的可持续性和未来发展方向。仅凭规模经济难以维继企业运营，此时代工企业应当考虑进行技术创新，变革生产和商业模式，促进产业长期可持续发展。

建议

随着国家对汽车产业投资的引导，新建纯电动乘用车企业的门槛也在不断提高，而新能源汽车行业“代工生产模式”作为一种新的行业发展模式，会因不同的合作领域、合作方式、合作目标及政策的不断调整而有所不同。建议合作双方深入了解彼此诉求、密切关注政策变化，通过完善的合同约定，有效实现商业诉求，降低合作风险和潜在纠纷发生的可能。

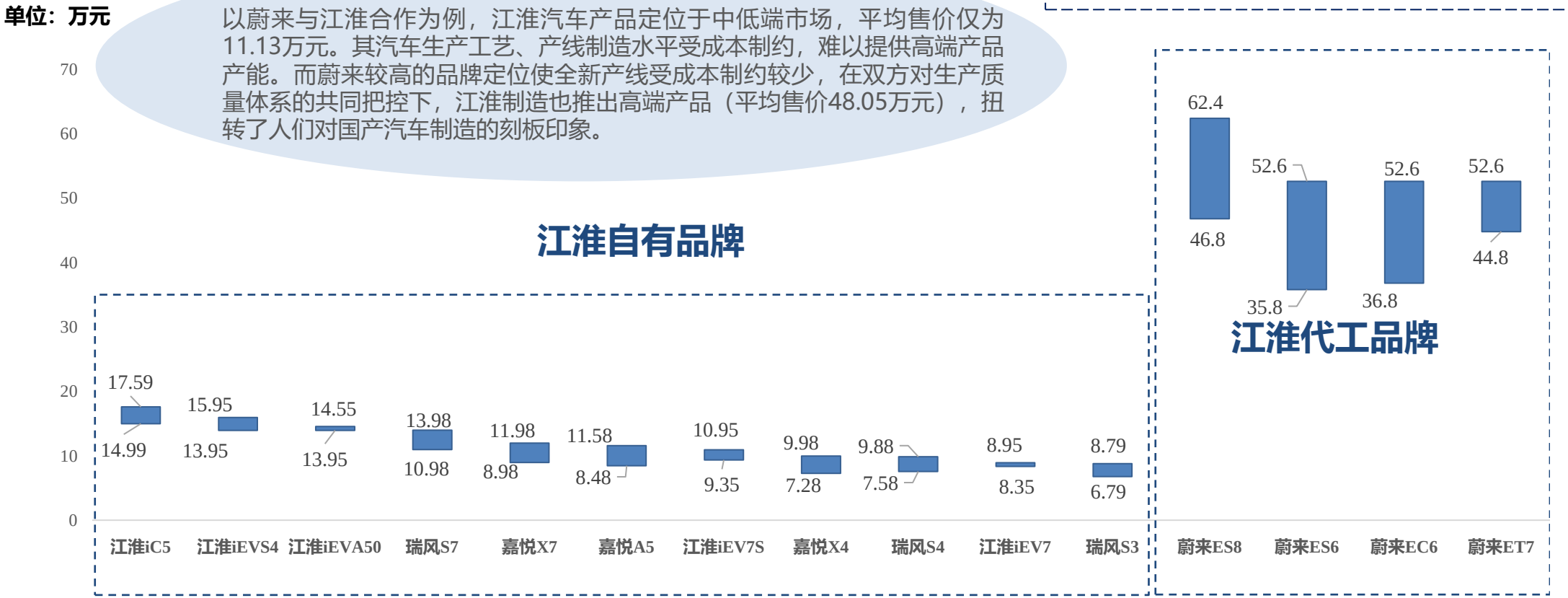
Email:chenyi@caeri.com.cn

汽车代工制度-政策红利：提升国产汽车品牌价值

- 科技公司与车企的共同控制设备采购、工艺流程、质量体系等，有望打造国产汽车高端品牌；

新时期的“代工”落地后，凭借新势力的浪潮，在收获销量的同时，在制造工艺上有进一步提升。传统车企的出路看似减少，其实如同插上一双翅膀，在代工的道路上持续发展，或许也能获得不错的发展前景。

以蔚来与江淮合作为例，江淮汽车产品定位于中低端市场，平均售价仅为11.13万元。其汽车生产工艺、产线制造水平受成本制约，难以提供高端产品产能。而蔚来较高的品牌定位使全新产线受成本制约较少，在双方对生产质量体系的共同把控下，江淮制造也推出高端产品（平均售价48.05万元），扭转了人们对国产汽车制造的刻板印象。



Email:chenyi@caeri.com.cn

十大精选热门主题资料库下载