

系列学习材料-----三大百亿级豪华电动车工厂落地中国，

BBA 如何抢回失去的新能源车市场？ 经济观察报 06-25 ； 天方研究院整理

119 亿元、150 亿元、358 亿元是三座工厂的“造价”，在旧阵营交火激烈的电动智能汽车时代，三巨头用这种方式传递自己的态度和实力。

导读 壹 || 眼见着奔驰、宝马都先行宣布新工厂事宜，奥迪也开始提前行动。**贰 ||** 三

座新厂吹响了 BBA 全面入局中国电动车市场竞争的号角。但其诞生的背景各不相同，体现的是三巨头在华的合资新状态。**叁 ||** 宝马、奔驰、奥迪斥巨资开建和投放的新能源汽车工厂，也体现了在逐渐告别燃油车之际，电动、智能、绿色、数字化给全球汽车业所带来的生产制造模式的革新，以及在零碳目标的倒逼下，从汽车生产源头开始进行的供应链和价值链的重组。**肆 ||** 作为全球最大的新能源汽车市场，中国市场是 BBA 实现电动化目标的重要依托。BBA 在中国的电动产能投资，最终目的是打破其在市场竞争端的沉闷表现。在新合资业态下，在顶尖制造基地落地后，电动车供应链和智能创新科技的本土化开拓。

将是三大豪车缩短与本土新造车品牌之间“智能化代沟”的主要路径。

德系三大豪华车制造商 BBA（奔驰宝马奥迪）同时在中国举行新工厂的投产或奠基仪式，这是过去十几年中未出现过的事。

从 6 月 13 日至 6 月 28 日，奔驰、宝马、奥迪相继宣布在中国迎来电动车规模化生产阶段。6 月 13 日，还没上市的奔驰最新电动车 EQE 在下线，成为北京奔驰投产的第 400 万辆整车；6 月 23 日，宝马在华迄今最大的投资项目——沈阳里达工厂投产，该工厂具备 100% 生产电动车能力，BMW 首款纯电动中型运动轿车——全新 BMW i3 已在该工厂顺利投产；6 月 28 日，奥迪在华首个专门生产纯电动车型的生产基地——奥迪一汽全新 PPE 工厂将在长春奠基。

119 亿元、150 亿元、358 亿元是三座工厂的“造价”，在旧阵营交火激烈的电动智能汽车时代，三巨头用这种方式传递自己的态度和实力。

过去几年中，面临特斯拉、蔚来等新造车品牌在高端电动车领域的征伐，德系三大豪车巨头在中国皆处于不断更新和加快新能源布局的状态中。为保住在豪华电动车市场的主权，BBA 前期都通过改造现有燃油车工厂来投产新能源车型，率先投产的也多为油改电的第一代产品。而随着全新电动车平台的研发成功和新一代产品的出炉，在中国开建新能源专属工厂或生产线成为 BBA 新战略的第一步。

不过，这三座工厂都被赋予了远超一个普通汽车生产基地的意义。首先是工厂本身的先进程度：北京奔驰顺义工厂对标奔驰全球最现代化的“零碳”标杆工厂——辛德芬根 56 号工厂，奔驰旗舰产品 S 级车的制造工艺已经暗自“潜伏”；华晨宝马里达工厂的数字化水平达到全新高度，是宝马集团第一座从一开始就完全在虚拟环境进行规划和模拟的工厂，宝马据此提出了“工业元宇宙”概念；奥迪在长春的 PPE 工厂将为奥迪输入更为纯正的豪华血统，PPE 是奥迪与保时捷共同开发的纯电动平台，奥迪下一代电动车将在该平台上推出。

除了“重新定义汽车生产”这一制造层面的话语权展示，在不确定因素遍布的汽车业态环境下，百亿级投资的三座豪华电动车工厂也成为 BBA 在华进入新合资战略期的标志：在合资车企股比放开后，宝马和奥迪已通过不同的路径，先后实现了在华控股合资公司的诉求，加大在华投资成为必然；北汽对奔驰的依赖，给双方的合资关系变化提供了多个层面的可能性，而奔驰在华投资力度决定着这种可能性的大小。所以，在新合资业态下，三座新工厂投射的正是 BBA 对在华投资原则和投资利益的重新标定。

01

三座新厂

位于北京顺义区赵全营镇的北京奔驰工厂，对外界来说一直是个神秘的存在，业界熟知的是大兴亦庄的北京奔驰的第一工厂。6 月 13 日，奔驰在中国生产的第 400 万辆整车于顺义工厂下线，这座新工厂得以首次曝光。6 月 16 日，这个被称为“顺义 56 号”的汽车制造基地首次对媒体开放参观。

北京奔驰顺义工厂在 2018 年立项，前身是北汽集团旗下曾经的中高端品牌绅宝的制造基地，2020 年完成战略重组和改造后投产。

有两则信息让这座工厂与众不同：首先，在北京奔驰顺义工厂刚下线的 EQE 是奔驰新一代主力电动车，基于奔驰新一代纯电平台 EVA2.0 打造，将在今年下半年上市，这意味着顺义工厂已经具备了生产奔驰最新电动平台车型的能力；第二，在官方定义中，这座工厂对标奔驰全球最现代化的“零碳”标杆工厂——辛德芬根 56 号工厂。

与之前已经在北京奔驰亦庄工厂国产的另外三款纯电车型——EQA 纯电 SUV、EQB 纯电 SUV、EQC 纯电 SUV 相比，定位中大型纯电轿车的 EQE 以其是首款诞生在全新一代电动车平台上的国产奔驰电动车，且因为身上投射了奔驰旗舰电动车型 EQS 的设计因素而备受关注。



北京奔驰顺义工厂 图片来源：车企官方图片

与奔驰 E 级燃油车相对应，EQE 被认为将是助力奔驰在华真正打开电动车市场的“拐点级车型”。而顺义工厂为更多奔驰电动车投产做好准备的“蓝色”生产线，也成为北京奔驰电动计划全面提速的标志。

6 月 23 日正式竣工投产的华晨宝马里达工厂更是携“皇冠”出场：工厂位于沈阳市铁西区，占地 290 万平方米，宝马在华迄今最大投资项目；是第一家借助高度虚拟仿真技术建造和实施生产管理的数字化工厂；是能够随时切换 100% 电动车生产模式的新能源工厂。



华晨宝马里达工厂 图片来源：车企官方图片

里达工厂的建成被赋予了至少三重意义，第一：宝马电动车的国产化节奏将快速扩大；第二：“工业元宇宙”时代已经来临，汽车制造正在重新被定义；第三：宝马正在并且将持续加大在中国的投资，沈阳已成为宝马全球最大制造基地。

眼见着奔驰、宝马都先行宣布新工厂事宜，奥迪也开始提前行动。在里达工厂投产当晚，奥迪官方公众号挂出了预热消息——“奥迪在华电动化战略重要里程碑：奥迪一汽新能源汽车有限公司即将开工建设”。奥迪宣布长春新工厂即将奠基，生产规划年产能达 15 万辆，计划于 2024 年底投产专为中国市场打造的基于 PPE（Premium Platform Electric）平台的电动车，“将全力推动奥迪在华车型阵容的电动化转型”。



奥迪一汽 PPE 工厂规划图 图片来源：车企官方图片

与奔驰和宝马的新工厂不同，在新能源合资公司——奥迪一汽新能源汽车有限公司（简称奥迪一汽）名下的这座工厂，是电动车专有工厂，也是未来诸多汽车工厂的最终形态。

02

背景不寻常

三座新厂吹响了 BBA 全面入局中国电动车市场竞争的号角。但其诞生的背景各不相同，体现的是三巨头在华的合资新状态。

华晨宝马里达工厂和奥迪一汽 PPE 工厂的特殊性最为明显。在里达工厂仅 20 分钟的在线发布会中，出现最多的除了机器人和数字化、智能化生产流程和工厂管理的场景，就是对宝马以中国为家、以沈阳为家的强调。

外界清晰感知到，宝马对沈阳的倚重和对中国市场的归属感表达在不断升级。这一切被认为和 4 个月前宝马正式成为第一家外资控股的传统乘用车合资企业紧密相关。

从 2022 年 2 月 11 日起，宝马集团宣布，其在华晨宝马所持股份由 50% 提升为 75%，华晨中国间接持有剩余 25% 股份。与此同时，宝马在中国的新合资合同内容还包括：合资期限延长至 2040 年，以及宝马将在辽宁继续投资多个项目。这些项目则包括宝马将继续扩大在中国的产能，并引入更多纯电车型进行国产，同时还将不断增加在中国本土的采购规模。2021 年，华晨宝马在国内的采购总额将近 330 亿元。

事实上，为成功实现对合资公司的控股，宝马承诺的投资在几年前就已启动。里达工厂工期两年，在 2020 年启动建设。就在里达工厂投产前三个月，华晨宝马大东工厂产品升级项目刚刚完成，全新 BMW X5 顺利投产。

控股华晨宝马为宝马带来的不仅仅是财务并表后的 70 亿-80 亿欧元（约合人民币 507 亿-578 亿元）的积极影响，更是宝马全球决策部署的改变。

里达工厂是华晨宝马在沈阳的第三座工厂，随着里达工厂的建成投产，宝马沈阳生产基地的产能增至每年 83 万辆，沈阳正式成为宝马全球最大的汽车制造基地，按照计划，沈阳将被打造成宝马全球汽车出口基地。与此前的“宝马全球最大市场”的意义已经截然不同。

奥迪一汽 PPE 工厂更具历史意义：它是奥迪和一汽的新合资公司——奥迪一汽的启动标志。这一点在 6 月 23 日晚的官微预告中可以看出。奥迪对外传递的信息并非聚焦“PPE 工厂奠基”，而是“奥迪一汽新能源汽车有限公司（简称奥迪一汽）将于 6 月底在长春举行奠基仪式”。

2021 年 1 月 18 日，一汽集团与奥迪汽车股份公司（奥迪）、长春市人民政府共同宣布签署协议，宣布成立新合资公司奥迪一汽。其中，奥迪及大众汽车集团将持有合资公司 60% 的股份，这成为奥迪在中国的第一家控股合资公司。该协议同时约定了 PPE 平台（Premium Platform Electric）工厂的投资计划。

以奥迪过去五年间在华复杂的南北合资纠葛为背景，这一新合资企业被认为是又一个博弈结果。6 月 23 日的预热稿称，奥迪在奥迪一汽项目中投资约 26 亿欧元（约合 183.5 亿元人民币），包括两项内容：成立新公司和新生产基地。来自吉林省第十二次党代会报告中的

信息显示，奥迪一汽项目总投资 358 亿元人民币，于 2022 年 2 月正式启动，计划于 2024 年 12 月竣工，将形成 2000 亿元产值的新能源汽车产业集群。

与宝马和奥迪已经实现的合资公司控股诉求相比，奔驰在中国的股权诉求更为低调，其进展也不为外界所知。但在合资股比放开后，奔驰从未缺席与此话题相关的行业分析。值得玩味的是，2021 年 12 月，北京汽车集团有限公司宣布，其已通过继续投资在 2019 年持有戴姆勒股份公司（奔驰母公司）股份 9.98%，成为戴姆勒第一大股东。与此同时，戴姆勒集团也持有北汽集团在香港上市公司 9.55% 的股份，以及持有北汽集团在 A 股上市公司 2.46% 的股份，并据此称：双方交叉持股将助力在中国市场的高质量发展与长期成功。

在对这一举动的解读中，仍不乏有观点执着的认为，这是在为奔驰扩大其在北京奔驰的股比做铺垫。在德系三大豪车品牌中，奔驰的电动车国产节奏最快，而这是否会延展出新的合资模式和格局，业界仍未放弃关注。

03

重新定义汽车生产

宝马、奔驰、奥迪斥巨资开建和投放的新能源汽车工厂，也体现了在逐渐告别燃油车之际，电动、智能、绿色、数字化给全球汽车业所带来的生产制造模式的革新，以及在零碳目标的倒逼下，从汽车生产源头开始进行的供应链和价值链的重组。

三大豪车品牌在中国的新能源工厂都汇集了和将汇集各品牌全球最顶尖的生产工艺和管理模式。“数字化、柔性生产、可持续性、绿色环保”是三家新工厂共同的理念。

以北京奔驰为例，该顺义工厂对标奔驰全球领先的现代化生产基地——56 号工厂，引入了奔驰的 MO360 数字化生产体系，智能生产、智能物流、智能质量、智能维修等生产流程无缝衔接，生产系统与机器人、车辆有机集成，形成了一套完整的汽车生产制造数字化生态系统。

同时，通用智能技术和柔性工艺的运用，顺义工厂目前具有燃油车和新能源汽车跨级别、跨车型生产的能力。奔驰辛德芬根“56 号工厂”更大的声名在于其实现了生产和运营的零碳排放。对此，北京奔驰方面表示，顺义工厂目前还没有达到零碳水平，但这是既定目标，目前，顺义工厂车间已通过多种节能环保措施，大幅降低能源消耗，其中包括车间顶部全部铺设光伏板。

同样，华晨宝马的里达工厂是 BMW iFACTORY 战略的落地，该战略旨在为电动时代的生产网络转型提供一种全球化解决方案。里达工厂高举“精益、绿色、数字化”三个方面特色，是个宝马集团第一座从一开始就完全在虚拟环境进行规划和模拟的工厂，构建了真正的“工业元宇宙”工厂。

此外，宝马集团提出了到 2030 年将平均单车全生命周期碳排放较 2019 年降低 40% 的目标，这其中生产层面要减碳 80%。因此，可持续发展理念也体现在了里达工厂的每一个角落。例如包括使用 100% 可再生电力以及拥有占地 29 万平方米的太阳能电池板。

关于即将开始两年建设期的奥迪一汽 PPE 新工厂，奥迪方面表示，2020 年 9 月以来，奥迪通过一汽-大众长春基地生产奥迪 e-tron，但 PPE 工厂是奥迪在中国第一家专用于纯电动车型生产的工厂，该工厂将在数字化、效率和可持续性方面树立全新标准。

据悉，新工厂的建设将从奥迪全球其他奥迪工厂汲取经验，不断升级制造技术。未来，生产基地的所有业务流程将通过全新的信息技术架构全面联网。在可持续方面，PPE 工厂明确提出将实现汽车生产的碳中和，其路径是通过引入跨地区环境计划“零排放计划 (Mission:Zero) ”。

04

紧迫的转型压力

三大豪车品牌在中国集体投放新能源产能的原因如出一辙——转型和实现新能源目标的巨大压力。2025 年是所有车企新能源计划中的第一个重要验收时间，三巨头也进入竞争白热化状态。

奔驰在去年宣布，转型战略由“电动为先”转变为“全面电动”，更清晰的目标是：2025 年起，奔驰所有新发布的车型架构将均基于纯电平台打造；2030 年，在条件允许的市场，奔驰将做好全面电动化的充分准备。作为“全面电动”的决心表现，今年 4 月，奔驰在全新的 EVA2.0 纯电平台上推出 EQS、EQS SUV 两款旗舰电动车，率先布局旗舰豪华电动市场。

宝马在中国的计划是：2022 年为中国客户呈现 5 款纯电动车；到 2025 年，将提升纯电动车销量占比至 1/4，并迎接“新世代”车型的到来。奥迪的目标是到 2025 年，在产品谱系中拥有超过 20 款电动车型，40% 的新车销量来自新能源汽车，2025 年前实现年产电动车 80 万辆。奥迪预计，到 2030 年中国高端汽车市场将增长到 580 万辆，其中，电动汽车市场将达到 310 万辆。根据规划，奥迪 A6e-tron 以及奥迪 Q6e-tron 系列的三款车型将率先在 PPE 工厂投产。

奔驰的两组数据曾被拿来对比，这组数据反映的也是传统豪华车品牌共同的焦虑：去年，奔驰在全球卖出超过 240 万辆新车，中国市场占比将近三分之一。可 EQ 系列全球累计销售超 4.9 万辆，中国市场销售只 6000 多辆，占比不到 15%。

作为全球最大的新能源汽车市场，中国市场是 BBA 实现电动化目标的重要依托。BBA 在中国的电动产能投资，最终目的是打破其在市场竞争端的沉闷表现。在新合资业态下，在顶尖制造基地落地后，电动车供应链和智能创新科技的本土化开拓，将是三大豪车缩短与本土新造车品牌之间“智能化代沟”的主要路径。

此外，无论是德国还是中国，碳中和的时间表都已明确。德国计划在 2045 年实现碳中和，中国则计划在 2060 年实现碳中和。在时间紧迫、碳排放超标成本巨大的压力下，三大豪车企业已经在全球范围内启动了从产品到生产环节的去碳化改造。

值得注意的是，欧洲目前的电动车市场在飞速扩容中，不止宝马，已经有诸多跨国车企有计划将中国作为其电动车出口基地。