

新能源汽车产品最快一年完成研发 供应链如何应对？

文 | 安丽敏

传统汽车产品研发周期通常是几年，现在不少车企可以加速到 18 个月完成，理想汽车（NASDAQ: LI）的新目标是冲击 12 个月。10 月 15 日，理想汽车供应链副总裁孟庆鹏接受采访时披露上述信息。

新能源汽车产品迭代更快，与转型期相关技术快速变化有关。以电池为例，过去几年电池企业通过改进电池成组方式等办法，迅速提升磷酸铁锂电池能量密度。新的电池产品能够支持电动汽车更长续航里程。车企为了增强产品吸引力，会尽快完成产品更新。近期，超快充成为新趋势，新车产品如果没有相关功能也容易失去市场关注点。

随着行业竞争焦点转向智能化，新能源汽车产品更新还有加速趋势。不愿具名的行业观察人士称，很多汽车产品开发正围绕着芯片更新换代节奏形成新周期。比如理想汽车等车企之前争相搭载英伟达 Orin 芯片，2025 年理想汽车产品还将首发英伟达 Thor 芯片。

新能源汽车产品研发速度不断加快，对供应商响应速度提出新要求。保隆科技（603197.SH）是一家汽车零部件供应商，其空气弹簧产品依靠与理想汽车合作异军突起。

保隆科技董事长兼总裁张祖秋近日

接受采访时称，理想汽车产品开发周期是 18 个月，保隆科技 2024 年拿到欧洲车企项目，量产时间是 2027 年。相比起来，国内车企迭代速度很快，供应商需要提升开发效率，匹配开发资源和产能，努力跟上节奏。此外，理想汽车还提出新车“上市即交付”，产能爬坡周期非常短，供应商也需要具备产能垂直爬坡的能力。

张祖秋称，理想汽车空气弹簧产品原本选择了两家供应商，保隆科技最终胜出。当前保隆科技空气弹簧产品的市场占有率排名行业第二。

过去几年，芯片短缺以及疫情管制措施导致的供应链断裂等问题交错出现，车企和供应商之间关系也在迅速调整适应。

孟庆鹏介绍，过去车企和供应商的关系层层分明，车企处于顶端，接着是一级供应商、二级供应商、三级供应商等，以此类推。现在，此类关系更像是网状结构，车企和供应商的合作模式越来越多元。比如原来车企不会和芯片供应商直接建立联系，现在理想汽车已和英伟达等多家芯片企业达成战略合作。

当前汽车市场竞争激烈，降成本压力集中在零部件，车企普遍在探索简化供应商架构。孟庆鹏介绍，特斯拉

（NASDAQ: TSLA）在这方面走在行业前列，它通过产品平台化提升零部件通用比例，又通过零部件集成大幅减少总成零部件数量。

他举例称，特斯拉的热管理系统集成了多种功能，一体式压铸也可以减少很多零部件。目前特斯拉的总成零部件数量只有行业平均水平的 70% 至 80%，Model 3 和 Model Y 两款主力车型的直接供应商只有 150 家左右。

孟庆鹏认为，特斯拉的策略既能保证车企产品成本优势，也促使供应商依靠规模化取得可观收益。理想汽车正在学习借鉴，L7、L8 和 L9 系列产品的零部件通用比例为 65%，已逐渐接近特斯拉。

孟庆鹏判断，上述变化会持续影响供应商竞争格局，有的企业可能会被整合，国内有可能出现像博世、采埃孚一样的全球零部件巨头。MFC