

株洲日报全媒体记者/张威

短短两个月内,株洲航空产业动作频频,希望萌动。

先是6月2日,市委副书记、市长陈恢清专题调研芦淞通用机场改扩建和通航运营工作。调研会形成共识:要抢抓当前基础设施重大政策机遇,加快机场改扩建升级。

再是7月12日,株洲市召开航空城规划和机场扩建调度会,会议要求,聚焦全局性产业发展、空间格局优化、城市更新行动等,打造株洲凤凰山航空城,集世界一流中小型航空发动机研发制造基地、国家级通航产业制造基地于一体。

那么,凤凰山航空城现状如何?入园企业是否发展良好?今后,株洲该如何方面发力建好凤凰山航空城,从而带动株洲的全局性产业发展?记者就此召开了采访。

1 当下:已有11家企业入园

多年前,这里荒草丛生,还是一片水塘丘壑;如今,一座现代化航空产业新城已经拔地而起。仲夏,正值高温时节,在凤凰山下的株洲航空城,航空产业集群的建设热潮正扑面而来。

航空城科创园二期项目分为21期、22期,是株洲市重点产业项目,也是航空城重要的产业配套项目。目前,科创园21期已投入使用,已签约引进11家企业。22期预计年底完工。

湖南启承华路航空科技有限公司是一家高新制造企业,是入园最早的企业之一,公司主营航空航天领域的高精密零部件,近年来,与中航南方公司建立了稳定的配套关系,随着业务量不断做大,这也让这家原本位于沿海地区的企业迫切希望能够落户湖南。

经过一番考察沟通,毗邻国家两机重大专项航空动力产业园的科创园21期成了企业最好的选择。达成入园意向后,

今年年初园区厂房刚刚交付,许多配套硬件还没到位,公司就迫不及待地进场调试设备开始试生产。

“从沿海搬过来,是为了方便就近配套。”湖南启承华路航空科技有限公司相关负责人介绍,来到这里后,通过航企集聚效应带动了企业关联产业的发展。比如研发设计、零部件配套、人才交流方面,在园区体系内都能找得到,这让企业成本也降低了。

目前,该公司在园区租用1800多平方米的厂房,预计年产值可达3000万元左右,后续还有加租扩能的计划。在凤凰山下,像启承华路这样通过充分整合利用航空城的地缘优势和人才优势,赢得率先发展机遇的航空企业还有很多。

位于航空城腹地的芦淞通用机场。
株洲日报全媒体记者/张威 摄

凤凰山航空城怎么建?



已经落成的航空城科创园二期,株洲日报全媒体记者/张威 摄

3 未来: 打造一个园区 打开一个窗口

由于航空产业具有技术水平高、投资规模大、回报周期长等特点,许多民营企业望而却步。株洲航空城科创园通过机制创新,积极引导民营资本向航空产业聚集。

作为产业培育的母体,园区的招商主体作用进一步被强化。在招商运营方面,园区与地方建立航空产业基金,用股权投资、基金入股等方式实现杠杆撬动,以市场化的方式去筛选在全国范围内适合我市发展的一些企业,然后通过股权投资,让企业到我市落地投产。

这些民企以“转包生产、技术合作、配套服务”等多种方式涉足航空产业,或从事中小型发动机制造、新型航空材料研发生产等,或为龙头航企提供零部件和专用设备配套,或开展飞机维修、飞行员培训、飞行服务等配套服务产业,为航空产业发展注入了无限生机与活力。

“可以说航空产业链的构建为民营资本参与航空产业打开了一条高速通道,更为航空企业带来了成本、最优的服务和的效益。”一位业内人士分析,越来越多的民营企业可以从这里叩响融入中国航空产业体系的大门。

随着我国低空空域管理改革的深入推进,带动通用航空市场迅速成长,从而形成“万亿级的市场容量”。在准确研判国内通航产业发展趋势的前提下,株洲航空城以“飞行拉市场,市场带产业”的思路,通过系统构建、上下游联动、内外合作的方式,全力构建通用航空产业集群。今年,“机场”“航空城”已成为株洲市民的讨论热点。

“凤凰山下筑巢引凤,我们一直在期待那只美丽的凤凰。”谭晓雁这样说道。

2 思路:园区凭借“明星企业”带流量

“真是肉眼可见的‘一年一个样’。”一名亲历航空城科创园的建设者这样感慨道。具有株洲特色的航空产业集群已初具规模,许多航空类企业开始积极主动地加入“朋友圈”。

7月22日,一台观光大巴车开进了株洲航空城科创园。来自福建德龙航空科技股份有限公司的“参观团”从园区硬件设施追问到人才引进,原定十分钟的参观行程被多次要求“加时”。

“没有上下游的辅助,我们犹如孤军作战。”该公司于2011年全资收购德国林巴贺航空发动机,并成立全资子公司厦门林巴贺

航空发动机股份有限公司,在开启了国产化之路之后,囿于本土的航空产业地位,他们不得不把眼光投向全国。

“我们花了很长时间,去考察全国十几个航空产业园,发现株洲航空城是最合适的。事实也证明,我们的判断是正确的。”董事长陈聪明告诉记者。

产业发展也讲究明星效应。在新芦淞城产公司执行董事谭晓雁看来,通过一些龙头企业的带动,与之相关的整机制造、通航飞行服务、航空科研等航空企业会慢慢形成凝聚力,在这种无形的带动下,上下游的配套企业也会陆续聚拢。“明星企业与园区会相

互成就。”他说。

目前,航空城科创园已初步形成整机、若干配套企业的集群发展态势。随着园区的发展,一些新的合作伙伴也将慕名而来。届时,航空城将会初步形成一条涵盖生产制造、技术研发、整机配件等的创新产业链。

此外,园区还与北京首都创新园有限公司合作,借助首科在京津冀、长三角等地区的资源优势,广泛开展多渠道招商,引进优质企业,共同打造园区运营服务平台。园区计划按照入驻企业成长和发展进度,在三到五年内,搭建起管理、营销、资本、人才、政策、服务等六大赋能平台。

记者手记

紧抓机遇 冲上云霄

搭乘千亿美元“航空梦”的春风,抢抓“低空改革”机遇,株洲迎来了航空产业的黄金期。芦淞机场改扩建、张家界和井冈山通航、打造株洲航空城……株洲的航空梦总给人们带来的惊喜。如今,凤凰山航空城逐渐从蓝图变为现实,它将见证株洲发展航空产业的意志和决心。

面对航空产业发展的机遇期,株洲作为我国中小型航空发动机的摇篮,拥有坚实的产业基础,更要加快坚定不移推进产业发展的步伐,形成多要素、多领域、高效益的发展格局,才能真正拥抱航空产业的黄金期。相信,只要立足打响中小航空发动机产业集群品牌,完善航空产业布局,一定能创造航空产业新辉煌,助力株洲早日实现千亿“航空梦”。

干部能力提升年 智库·经济课堂

28816112
责任编辑:罗佳
美术编辑:黄洞庭
校对:谭智方

特斯拉“失速”

经济案例

全球销量近百万,市值破万亿美元——2021年是特斯拉(TSLA.NASDAQ)的高光时刻,但进入2022年,这个电动车巨头似乎过得并不好。受上海疫情影响,导致工厂停工及供应链的问题,短短一个多月,特斯拉股价从4月初的1145美元,暴跌至5月下旬的620美元低点,跌去46%,市值最大蒸发约5440亿美元,相当于4.5个比亚迪(002594.SZ),或者8组“蔚小理”。不过财报发现,即使没有受上海疫情影响,特斯拉似乎也陷入了增长瓶颈。接二连三召回、增长放缓、股价接近腰斩,特斯拉终于跌落神坛。

愚人节的“破产宣言” 掩盖不住特斯拉面临的困境

上海超级工厂,对特斯拉来说意义重大,它的诞生,改变了特斯拉的命运。时间回到2018年4月1日,时任特斯拉董事长的埃隆·马斯克发了一条推特:“特斯拉破产了。尽管为募集资金做了大量的努力,包括销售复活节彩蛋,但是我们仍很伤心的通知大家特斯拉已完全破产。”有意思的是,当天恰逢愚人节。事实上,即便是愚人节“开玩笑”,也掩盖不住当时特斯拉面临的困境。

2016年3月31日,特斯拉发布Model3,该车型科技感强,续航里程354公里,标准版起步价3.5万美元,高性价比受到了市场极大的瞩目,24小时内便收获18万份订单。

然而残酷的现实是,虽然订单不少,但特斯拉产能严重不足。Model3于2017年7月底开始交付,特斯拉当年净利润为-22.41亿美元,相比2016年的-7.73亿美元,亏损大幅扩大。彼时,特斯拉的现金流也所剩无几。2017年底,公司账上现金及等价物为33.68亿美元,而2017年公司经营活动现金流净额为-0.61亿美元,投资活动现金流净额为-4.2亿美元。也就是说,在不募资的情况下,保持2017年的经营状态,在2018年也会把公司的现金流消耗殆尽。

在马斯克发表“破产”言论的前几天,世界三大评级机构之一穆迪下调了特斯拉的信用评级,并将其前景从稳定转向负面,理由是:Model3产量严重不足,公司财务状况紧张。屋漏偏逢连夜雨,除产能问题以外,特斯拉的车辆质量问题也接踵而至。2018年3月,一辆ModelX在加州的高速公路上起火,车主不幸身亡,让外界对

Autopilot自动驾驶功能产生质疑;同样是在3月,因汽车动力转向系统,特斯拉召回全球约123万台ModelS——这是特斯拉历史上最大规模召回。马斯克后来表示,2017年到2019年,是他一生中经历过的“最艰难的三年”。

上海超级工厂成就特斯拉奇迹 终结持续亏损噩梦,成就马斯克全球首富梦

时势造英雄,这句话放在马斯克身上并不违和。2018年中美发生贸易摩擦,中国展现出开放的大国姿态。2018年6月28日,国家发改委、商务部发布《2018版外商投资准入特别管理措施(负面清单)》,新版负面清单中,汽车行业取消乘用车、新能源汽车外资股比限制,2020年取消商用车外资股比限制,2022年取消乘用车外资股比限制以及合资企业不超过两家的限制。

新版负面清单,让特斯拉以外商独资的身份进驻上海。值得一提的是,特斯拉是中国首个外商独资车企。而上海,也成了马斯克全球首富梦开始的地方。2018年7月10日,特斯拉与上海市政府、上海临港管委会共同签署了纯电动车项目投资协议;2019年1月,特斯拉上海超级工厂举行奠基仪式,开始动工;9月26日,特斯拉上海工厂的主体建设完成,同月,全面验收通过;11月5日,特斯拉上海超级工厂已经进行试生产;2020年1月,上海工厂制造的Model3开始向用户交付。从开始动工到建好,特斯拉上海工厂仅用了10个月时间。

如此快的建设进度,马斯克是震惊的:“特斯拉(中国)团队做得非常棒,上海的超级工厂非常令人震撼。”特斯拉方面表示,上海临港工厂生产Model3的单位成本,较美国工厂的生产成本降低了65%。而建设上海工厂的资金,2019年3月8日,特斯拉向美国证券交易委员会(SEC)递交的文件显示,其子公司已于当年3月1日与一批中国银行签订了为期一年、总额不超过5.21亿美元的贷款协议。投产后的第一年,2020年,特斯拉上海工厂便交付了14.45万辆车。也就是说,特斯拉2020年的交付增量,全靠上海工厂。

上海工厂的产能释放,让特斯拉终结了成立以来持续亏损的噩梦——2020年,特斯拉净利润为8.62亿美元,属于公司成立以来首个年度盈

2022年1-5月特斯拉召回事件		
发布时间	召回车辆	召回原因
2022.2.18	国产Model 3: 12003辆 国产Model Y: 14044辆 合计: 26047辆	部分车辆的热泵电机膨胀阀定位时会有微小移动,因软件(2021.44至2021.44.30.6版本)没有纠正功能,长期可能造成阀门部分开启,热泵压缩机停止工作,车内制热功能失效
2022.4.07	进口Model3: 34207辆 国产Model3: 93578辆 合计: 127785辆	后电机逆变器功率半导体元件可能存在微小的制造差异,其中部分车辆使用一段时间后元件制造差异可能会导致后逆变器发生故障,造成逆变器不能正常控制电流
2022.4.29	进口Model 3: 1850辆 国产Model 3: 12834辆 合计: 14684辆	中央触显显示屏中的车速区域仅显示车速数值,缺少速度单位(KM/H)
2022.5.16	国产Model 3, Model Y 合计107293辆	在准备直流快速充电时或在直流快速充电期间,信息娱乐系统的中央处理器可能没有充分冷却,导致中央处理器运行速度减慢及中央触显显示屏显示迟钝,严重时中央处理器可能重启从而造成显示屏无法显示
合计	275809辆	

资料来源:国家市场监督管理总局 制表:财商

利。2021年特斯拉上海工厂交付量同比增长235%,达到48.41万辆,超过特斯拉全年总交付量的一半。上海工厂交付量的快速飙升,让特斯拉当年盈利56.44亿美元,更把马斯克推上了全球首富的宝座。而这一切,与其说“钢铁侠”马斯克创造了奇迹,不如说中国创造了奇迹。某种程度上说,如果没有中国,也就没有现在的马斯克。

高端被蚕食,中端被追赶 中国新势力发起强势挑战

财商向特斯拉方面了解到,目前特斯拉的车型,Model3有两款,价格分别为27.99万元、36.79万元(注:人民币);ModelY分别为31.69万元、37.59万元。ModelS和ModelX均需进口,若进口到国内,均超过90万元。2021年特斯拉在全球交付的93.6万辆车中,Model3和ModelY全年交付量合计达91.12万辆,同比增长105%,总交付量占比达到97.3%,成为绝对的主力;ModelS和ModelX交付量为2.44万辆,同比下降56%,交付占比已不到3%。换言之,特斯拉正在丢失高端市场。

特斯拉成为全球新能源汽车老大,三电系统、智能化是其优势。不过,财商发现,从一些基本参数来看,目前特斯拉的优势并不明显。电池

续航方面,特斯拉官方表示,Model3和ModelY的续航最高分别为675公里、660公里。目前国内部分电动车的续航能力已不输于它们,相同价位区间的车型,比如比亚迪“汉”的最高续航超过700公里,而DM-i车型则超过1000公里;小鹏(09868.HK)P7和蔚来(09866.HK)ET5的最高续航里程在700公里左右,理想(O2015.HK)ONE则达到了1000公里左右。

2021年全球新能源汽车销量660万辆,而中国达到352万辆,凭一己之力占据全球销量的半壁江山。中国市场,对于特斯拉来说无疑是重中之重。但与此同时,中国新能源汽车企正在强势崛起,像比亚迪、“蔚小理”等都挺能打。

有意思的是,5月30日,马斯克在社交媒体上坦言:“似乎很少有人意识到,中国在可再生能源发电和电动汽车领域正处于世界领先地位。无论你怎么看中国,这都是事实。”过去几年,特斯拉把重心放在扩张产能上时,不仅高端市场被蚕食,而且三电系统及智能化方面也被追赶。未来,若特斯拉在产能“大跃进”之路上缺乏过人的新技术,那或许只能依靠品牌红利了。但品牌红利能吃多久呢?

(摘自《财商》)

经济动态

2022年1-5月 特斯拉召回事件

日前,国家市场监督管理总局公告,特斯拉(上海)有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求,向国家市场监督管理总局备案了召回计划。自2022年5月23日起,召回生产日期在2021年10月19日至2022年4月26日期间的部分国产Model3、ModelY电动汽车,共计107293辆。

国家市场监督管理总局官网显示,2022年1-5月,特斯拉已经发生了4起大规模召回事件,合计高达27.58万辆。虽然4次均以不同原因通过汽车远程升级(OTA)技术的方式召回,但也让人不得不怀疑特斯拉的质量品控问题。

2021年全年,特斯拉在中国累计交付量为32.1万辆,也就是说,它再“努力”一下,近几个月召回车辆,就可以达到2021年在中国的累计交付量了。

经济政策

政策助力新能源汽车跑出“加速度”

近段时期,国家密集出台多项新能源汽车利好消息。

5月,财政部在《财政支持做好碳达峰碳中和工作的意见》中指出,要大力支持发展新能源汽车,完善充换电基础设施支持政策,稳妥推动燃料电池汽车示范应用工作。

6月,国务院常务会议确定加大汽车消费支持的政策,强调进一步释放汽车消费潜力,也包括支持新能源汽车消费、研究免征新能源汽车购置税政策延期等问题。

7月7日,商务部等17部门印发《关于搞活汽车流通 扩大汽车消费若干措施的通知》,提到将聚焦支持新能源汽车购买使用等。