

车行天下

汽车·通信 专刊

2018.11.28 星期三 编辑 魏应钦 美编 李麟芳 校对 闫增旗 E-mail: pdswbzk@163.com

车企研发投入大比拼： 转型高科技车企 谁最有戏？

投入和回报虽然不一定成正比，但没有投入就不可能追求高回报。对于快速发展的汽车市场来说，传统汽车制造正在向新型科技“智造”转型，汽车公司如没有持续投入，就可能难以在汽车“朋友圈”中生存。近期，普华永道(PwC)发布上市公司研发投入支出比，同时国内上市车企财报也陆续发布。让我们一起看看从传统车企转型到高科技车企，从研发来看哪家最有戏。

国际市场：大众最舍得投入研发

先来看看全球领域，哪家车企对研发投入最高。普华永道近期发布的《全球创新1000调查》显示，经过世界上1000家上市企业2018年的研发投入支出调查，世界汽车产业2018年研发投入160亿美元，增长了152%，是研发支出的第三大产业。其中，大众汽车是世界汽车公司投资最多的公司，2018年在研发领域上投资了158亿美元。

普华永道指出，大众在今年大力投资人工智能、车联网，该公司宣布将到2022年投资340亿欧元研发电动车、自动驾驶、汽车服务和数字化领域。根据分析，大众去年的营业额为2307亿欧元，研发支出占营业额的5.7%。此外，数据显示，在研发投入领域排在大众后面的汽车企业则包括丰田、福特、通用汽车、戴姆勒和本田。

普华永道同时指出，中国的企业越来越注重研发，2018年研发投入支出增长最快，增幅达34.4%。

国内市场：上汽、比亚迪和广汽是研发“优生”

中国车企在研发方面投入又是多少

呢？记者留意到，根据今年上半年各大上市公司财报中公布的具体研发费用，研发费用最高的三家车企是上汽集团61.65亿元、比亚迪(包含其在电子、手机部件等业务投入)37.19亿元和广汽集团17.07亿元。此外，长安汽车、东风集团、华晨中国虽然未在财报中公布研发支出的具体费用，但均表示研发投入较上年增加。

记者留意到，以上车企都在新能源和智能网联领域投入大笔研发费用，如投入最大的上汽集团其研发成果也开始显现，上汽荣威上半年总计销售近24万辆，同比增长近40%。

数字显示，今年上半年，我国规模较大的主流汽车集团中，研发投入占营业收入最高的是广汽集团，达到了4.59%，共投入17.07亿元。

现状：国内与国外投入占比存在差距

近日，科技部、国务院国资委联合印发《关于进一步推进中央企业创新发展的意见》，提出将技术进步要求高的中央企业研发投入占销售收入的比例纳入经营业绩考核。

记者留意到，近几年中国车企越来越重视研发，但从数据上看，中国车企与国际车企的研发投入相比，仍有一定的差距。

据欧盟委员会(EU)机构的数据显示，大众集团、戴姆勒、宝马研发投入分别高达131.35亿、87.11亿、61.08亿欧元，研发投入占营业收入比分别为5.7%、5.3%和6.2%，此外，半数跨国车企研发投入占比达到4%以上。但在中国车市，即使是研

发费用投入最大的上汽集团，其今年上半年的研发投入占比也仅为1.33%，不及大众集团十分之一。而且，我国自主车企在技术研发投入方面，有着比较严重的两极分化，其中有三家低于1%，最低的金杯汽车只有0.16%。

研发投入不大的车企，其市场竞争力也是明显不足。如在全球，韩系车企在研发投入上的占比历来排在后面，事实上如今韩系车的产品在汽车行业飞速发展之下，逐渐显现颓势，缺乏技术支持和创新性是关键原因。

另外，值得肯定的是，从比例、金额上来看，国内外车企在研发上的投入已经越来越接近了。

专家：“弯道超车”需要核心技术

中国汽车流通协会指出，汽车是一个资金和技术密集型且利润不算高的产业，同时投入资金大，回报周期长，一款车型从研发到最后销售，少则两三年，多则五六年的周期，有时甚至几亿元的资金砸下去也看不到任何回报。但随着跨国车企股比开放，在汽车产业“四化”趋势下，车市的竞争非常激烈，中国车企要想弯道超车，需要加大研发投入、掌握核心技术。如果车企一味追求业绩，忽略核心技术的开发，早晚会因为透支未来而陷入发展的困境。

清华大学汽车产业与技术战略研究院院长赵福全指出，汽车行业转型升级的关键就是提高自主创新能力，形成核心竞争力优势，最终提高企业绩效，这些都与研发投入密不可分。研发投入是汽车企业保持充足竞争优势、做大做强中国汽车产业的关键。

(邓莉)

导读

道路交通违法一周播报
市区机动车
闯红灯1012起
违反禁止标线指示4714起

[B3]

法系车之殇：
谁将退出中国市场

[B4]

本土与合资车企
同谋“新出口”

[B5]

浏览器“看人下菜”推送网页
谁在网络那头
“跟踪”我

[B8]



鹰城微车市



平顶山金融圈



鹰城微健康

