

川渝汽车产业 携手奔向 万亿级

凯迪拉克甩卖，沃尔沃打折，雪铁龙降价，奥迪促销……今年初，一场前所未有的“降价潮”席卷中国车市，40多家车企陷入“价格血战”。

3月，长安汽车拿下了当月自主品牌销冠，而赛力斯、睿蓝等品牌均稳中有进。

风景这边独好，凭什么？答案是，凭借川渝强大的产业链、供应链和物流链。45家整车企业、1600多家配套商，构建起一个“你中有我、我中有你”的产业集群，全域自主配套率超过80%，整体竞争力大幅提升。



1 协同研发 互派人员进驻已成常态

“可不可以帮我们垫付新车模具的开发费用？”2019年6月的一天，成都航天模塑股份有限公司董事长邓毅学接到长安汽车的请求。

按照行规，模具开发费用是需要整车厂提前支付给模具厂的。模具厂垫付这笔费用，在行业内闻所未闻。不过，面对这样一个“不情之请”，邓毅学却一口答应了。他们马上垫付费用，投入研发，长安新车很快上市，并创下了连续5个月销量过万的佳绩。此后，这家配套企业不但收到了垫付费用，作为回报，还从长安汽车拿到更多配套份额，赚得“盆满钵满”。

“作为川渝汽车产业链上下游企业，我们与长安汽车利益高度绑定，可以说一荣俱荣、一损俱损。协同研发上，长安有啥要求，我们都会毫不迟疑地紧密配合。”邓毅学说，这样的协作，双方已经开展多次，先后开发出多个产品。

四川车企给重庆车企垫资研发，而重庆车企给四川车企垫资的故事，也屡屡上演。新冠疫情期间，国内很多整车厂都因资金周转压力，延迟给配套商打款，长安汽车却多次给四川建安工业等配套商提前打款，为他们恢复上游采购和生产提供“火力”，熬过了那段最困难的时日。

协同创新，求取共赢。尝到了甜头，长安汽车在川渝协作方面进一步“加码”。

重庆青山工业有限责任公司总经理助理王海兵，是长安汽车全球研发中心的“常客”。“在研发的全部环节，我们可以说是全程参与，深度协同。”王海兵介绍，以联合开发智能驱动系统为例，在产品设计阶段，青山工业派团队进驻长安汽车，完成产品策划、定义、论证；到样机试制、工程化开发阶段，换长安汽车派团队常驻青山工业。

“这种模式，不但让我们单款车型开发周期缩短两个月以上，而且产品质量一致性和设计理念的实现度也更好。”长安汽车采购中心副总经理高丽蓉说，如今，长安汽车已与数十家合作伙伴建立起研发协同关系，互派人员进驻对方企业已成常态。

2 协同智造 工厂“黑灯瞎火”照样生产

车间灯火通明，产线上工人一字排开、各司其职，这是整车生产的常见场景。

不过，5月8日，记者在赛力斯两江智慧工厂看到的却是另一番情形：微弱的灯光下，车间没有一个人，几百支机械臂上下左右舞动。

这是一座按照德国工业4.0标准打造的智慧工厂，由于高度自动化的产线基本不需要人工操作，工厂可关掉大部分照明灯进行生产，因此，它又被称为“黑灯工厂”。

高效率的“黑灯工厂”，每两分钟就能下线一台汽车，而在川渝汽车业界，这样的智能化生产，并不鲜见。

“川渝一同调研了国际国内多个汽车产业集聚地后发现，智能化生产既能大幅提升效率，又能有效降低次品率。经过数次研讨，我们达成共识：两地只有通过上下游协同智能化，才能提升川渝汽车整体竞争力。”重庆市经信委汽车处副处长王昭杰说。

连日来，记者在川渝两地汽车产业界的走访调研，证实了王昭杰的判断。

在位于成都龙泉驿的神龙公司成都工厂，记者看到，全封闭的车间里，AGV自动化小车来回穿梭，在国内首创的六面体转台、底盘与车身自动合装等先进的自动化技术加持下，一辆辆崭新的汽车接连下线。

在四川飞辰机械制造有限公司，新引进的16台关节式和桁架式工业机器人已经投用，以前5个人一天只能生产1800套汽车零部件。智能化改造后，两名工人一天就可以生产近3000套，效率提升了几倍。

和四川一样，重庆车企也在通过建设数字车间、智慧工厂，极力提升智能制造水平。

重庆大明汽车电器有限公司对生产线连续实施了5次智能化技术改造。如今，过去生产线上100个人一天做的活儿，现在10个人操作智能化生产线就能完成，质量也更加稳定。

在长城汽车永川基地，智能化生产线将汽车生产组装周期缩短至两分钟。

王昭杰表示，为协同降本增效，目前，川渝两地汽车产业链上的一级配套商智能化改造率已超过90%，部分二级配套商也不同程度的开展了智能化改造。

3 协同物流 “软硬大招”提高配送效率

4月15日凌晨，一辆专门运送轿车的大挂车，在成都金牛区一家4S店卸货后，又赶往成都龙泉驿，满载了一车一汽大众轿车后，朝重庆方向奔去。

这辆大挂车是长安汽车专用运输车。多年来，其从重庆出发，向包括成都在内的全国各地运送长安汽车，回程均只能返空——在汽车行业，一个不成文的规矩是，各家车企都有自己的运输队，“跨界”运输其他车企的车几乎不可能。

这次，长安汽车的运输车，为何去运成都产的一汽大众呢？原来，为协同推动汽车产业降本增效，川渝两地联合开展了整车物流对流业务。简言之，就是两地车企的运输队，在返程时附带运输对方的汽车。

长安民生物流整车事业部副总经理蒋东良算过一笔账，开展上述整车物流对流业务以来，他们与一汽物流成都公司月均发车量已经超过3000辆，运输成本降低10%，等待装配时间缩短40%。

汽车产业是典型的规模经济，成本管控能力，可以说决定生死。川渝经过多次协同调研后发现，居高不下的物流成本，一度是拖累两地车企降本增效的最大掣肘。为此，两地联手，推出了降低物流成本的一系列举措。

和整车物流相比，零部件物流更加复杂，只要有一个零部件没到位，整个生产就会“停摆”。

为协同提高零部件配送效率，川渝车企可谓高招频出。以长安民生物流为例，他们同时放了“硬”“软”两个“大招”。

“硬招”，是建设智慧无人仓。在长安民生物流建设的智慧无人仓内，记者看到，仓储搬运机器人正进行零件搬运，并使用视频扫描技术对零部件进行清点。如需要将零部件运送至主机厂，则首先通过AGV机器人快速找到并配齐所需零部件，再运送至主机厂生产线旁，相较人工寻件，时间缩短了一半。“软招”，即采用循环取货运输模式。长安民生物流将200多家供应商串联起来，推行了循环取货运输模式。经测算，通过循环取货运输模式的应用，物流成本可降低3%~5%，车辆装载率提升4%~8%，交付时效性提升至100%。

“软硬”兼施，协同降低物流成本，效果可期。“就算1

家企业推出1项举措，让1个零部件成本降低1分钱，生产效率提高1分钟，那么川渝地区45家汽车整车企业，1600家汽车零部件规模以上企业，一起协同降下来的成本，可能就是一个巨大的数字。”高丽蓉说。

4 协同转型 企业“自断财路”做配套

龙泉山下，平畴万里，一个个豆腐块式的厂区，鳞次栉比。

这里，是川渝著名的汽车产业集聚地——成都龙泉驿经开区。经过多年招商引资，这里已经汇聚了数百家汽车整车和配套企业，工业用地日渐稀缺。

不过，4月28日，记者在华川电装有限责任公司（以下简称华川电装）看到，这家汽车配套企业靠近门口的位置，竟然有一大块刚刚拆出来的空地。更令人不可思议的是，从这块地上拆下来的汽车启动电机生产线，一度日进斗金。

华川电装是国内知名的汽车启动电机生产商，多年来不仅为某国际巨头代工，还和川渝多家车企有深度合作。其在长安汽车的雨刮总成配套份额，如今已达97%。

最近，因为产业布局调整，华川电装代工的这家国际巨头准备退出内地市场，其可观的市场份额，自然交给了华川电装。对后者而言，真可谓“躺赚”。

在这种情况下，拆除产线，自断财路，华川电装到底要干啥？

“川渝协作是一盘大棋，要从长计议，有舍才有得。今年内，我们将在这里上马新能源车驱动电机产线，为川渝汽车产业向智能网联新能源转型，锻造配套能力。”华川电装董事长耿辉雄表示。

维系只有燃油车使用的启动电机产能，短期有收益，但好景不会太长，抢抓川渝汽车产业协同转型的契机，生产作为新能源汽车核心部件“三电”之一的驱动电机，才是大势所趋。正是基于这样的考虑，华川电装毅然决然拆除启动电机产线，上马驱动电机项目。华川电装的驱动电机产线年内就将投产，年产量可达20万台，并将首先供给川渝车企。

在存量的传统车企转型升级的同时，川渝两地还通过招商引资，以增量扩充，加快提升智能网联新能源汽车产能。

在智能网联方面，位于成都高新区的中瓴智行（成都）科技有限公司，目前已研发出具有完全自主知识产权的嵌入式操作系统。这套操作系统兼容性优异，不仅适配国外品牌的芯片，还兼容龙芯、联发科、飞腾等国产主流芯片，为川渝智能网联新能源汽车发展解决“卡脖子”难题。

在新能源方面，四川引进宁德时代，在宜宾三江新区建设四川时代动力电池工厂。与之形成呼应的是，两江新区鱼复新城与三江新区达成合作，共建汽车零部件协同配套基地，将两江新区鱼复新城的9家汽配企业，落地到三江新区建厂。

同时，两地还纷纷加强对“三电”配套头部企业的引进。例如，国内最大的固态电池生产基地——赣锋锂业固态电池生产基地刚刚在重庆两江新区投建，成都就落户了清陶能源动力固态电池储能产业基地，“配合”得“天衣无缝”。