

阿维塔二在两江新区下线



今年上半年,重庆新能源汽车产量同比增长150%, 对全市工业增长的贡献率达59.7%,成为重庆新质生产力的典型代表—— 重庆汽车何以向“新”蝶变

今年上半年,重庆交出一份极为亮眼的“期中答卷”:地区生产总值同比增长6.1%,高于全国1.1个百分点,位居全国第二。

今年上半年,重庆汽车产量达到121.42万辆,其中新能源汽车产量39.1万辆、增速位列全国汽车产量前十省市第一,有力助推重庆重返“中国汽车第一城”。

近日,国务院发展研究中心宏观经济研究部研究员张俊伟对全国各大城市经济发展特点进行了深入分析,他认为:“智能网联新能源汽车,已成为重庆发展新质生产力的一张名片!”

新赛道

发展新质生产力的必由之路

人类发展史上每一个时期,都有新质生产力的代表。“它们往往意味着从0到1的突破,有‘点石成金’的魔力。”张俊伟说。比如,18世纪的蒸汽机,带来第一次工业革命;19世纪的电力,催生一批新兴产业;20世纪的互联网,让人类从工业社会迈入信息社会。英、德、美、日等国家也正是依托这些新质生产力,实现工业生产快速发展,进而推动国家整体实力提升。

站在人类发展新的十字路口,面对世界百年变局的风云际会,中国将“加快发展新质生产力”列为政府工作报告2024年十大工作任务之首。

题定纲成,乘势而进。

全国各省市纷纷瞄准新赛道,培育壮大新质生产力。如,天津明确低空经济发展蓝图;上海加速培育国产大飞机、大游轮等产业;辽宁围绕人工智能、元宇宙等领域深耕。

重庆则以新质生产力为导向,提出构建“33618”现代制造业集群体系,其中摆在第一位的就是智能网联新能源汽车。

瞄准新能源汽车的不止重庆。江苏常州押注新能源谋求转型;安徽合肥提出全力打造“新能源汽车之都”;广东深圳出台加快打造“新一代世界一流汽车城”三年行动计划;湖北武汉更是3年投产4个新能源整车厂。

为何如此重视新能源汽车?2014年,习近平总书记在上汽集团考察时,就为汽车产业指明方向,“发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路”。随后,“蔚小理”等造车新势力横空出世;比亚迪向新能源转型销量连创新高;全球新能源龙头特斯拉在上海建厂,搅动汽车江湖。

据张俊伟分析,智能网联新能源汽车具备两大特点:一是“绿色”,通过电能、氢能等技术,可满足减排、节能的要求;二是智能,凭借大数据、云计算、人工智能赋能,可满足数字技术和实体经济深度融合。而这些,都是未来的发展方向。

更重要的是,通过这条赛道,重庆等城

市乃至中国汽车产业有望实现“换道超车”。

由于起步晚,中国汽车工业曾远远落后于欧美。改革开放后,国内大多车企均采用和国外车企合作的方式,生产合资品牌,技术受制于人。燃油车时代,汽车“三大件”为发动机、变速箱和底盘,在这些方面欧美车企积累深厚,中国自主品牌短期内无法迎头赶上,只能走低价格路线拼低端市场,无法实现价值提升与品牌向上。

而智能网联新能源时代,汽车“三大件”变为三电系统、智能座舱和自动驾驶技术。在张俊伟看来,这是全新的赛道,中国自主品牌有机会绕过传统油车技术壁垒,和世界汽车巨头同台竞争。

新目标

抢占智能网联新能源汽车赛道

“世界级!”“万亿规模!”这是重庆智能网联新能源汽车的产业目标。

为何定下如此高的目标?只因对重庆来说,这一产业太过重要。重庆寄予厚望。放眼全球,美、日、德、法等主要经济大国无不是汽车强国。作为全球第二大经济体,中国也将汽车产业视为重中之重。

在中国造车版图中,重庆的地位举足轻重,是全国早期七大汽车生产基地之一。1958年,长安汽车设计并下线了中国第一辆吉普车。2000年以后,福特、马自达等外企纷纷入渝合资办厂。2014年—2016年,重庆汽车产量连续3年登顶全国第一。2016年,重庆汽车产量达316万辆,全国每8辆车就有1辆是“重庆造”。

重庆由此构建起以1家本土龙头企业为引领、十多家整车企业为骨干、上千家配套企业为支撑的“1+10+1000”的汽车产业集群。

彼时,重庆被称为“中国底特律”。而且由于产业链条长,重庆汽车产业还带动了上游的钢铁、电子、化工等行业,下游的仓储物流、汽车租赁、汽车金融等产业,成为重庆最为重要的支柱产业。

之后,重庆汽车产业却几度沉浮。

重庆市汽车产业商会副会长兼秘书长闵照源记得,因技术受制于人、缺乏拳头产品、产品价值低等多重因素,2018年,重庆汽车产业遭遇“滑铁卢”——合资品牌如铃木、马自达等销量一跌再跌,长安自主车型更新换代慢,力帆汽车因品控不足败走市场,北汽银翔车型跟不上市场被淘汰破产重组。

2019年,重庆汽车产量138.3万辆,同比下降19.91%,跌至全国第七。

不仅如此,“重庆造”汽车还被贴上低端标签,如重庆某车企生产的汽车,一辆新车价格不到5万元,被戏称为“论斤卖”。

转型,刻不容缓。

其实,向新能源转型,重庆早有动作,但成效并不理想。

2009年,长安推出国内第一款纯电动汽车——奔奔MINI EV。由于电池成本居高不下、充电时间过长、散热不良等缺陷,直到2017年,该车型才登上工信部新能源汽车推广目录,但每月销量不足1000辆,2018年9月后基本停售。

鑫源2015年立项开发,2017年推出首款新能源商用车,却因动力电池质量不过关,导致“车辆无法启动”等状况频出,上市不到一个月投诉电话几乎被打爆。

赛力斯被过去小康的低端印象拖累,2019年推出首款新能源汽车SF5后,市场遇冷,两年销量不超过1000辆,在众多新能源汽车品牌中排名一百开外。

重庆汽车,还能再现辉煌吗?“智能网联新能源汽车这一赛道,重庆不能放弃,更不能落后!”市经信委有关负责人说。

新动能

重庆重返“中国汽车第一城”

时代车轮滚滚向前。2024年,重庆汽车再次给人惊喜。

1—6月,重庆汽车产量121.4万辆。这意味着时隔8年,重庆重返“中国汽车第一城”。

重庆何以翻盘?“所谓‘善弈者谋势,善谋者致远’”。市经信委上述负责人梳理了“秘诀”:

凝聚共识。2018年底—2019年初,市政府数次召集全市汽车行业的企业、学会、研究院,讨论产业转型,让智能网联新能源汽车发展方向成为共识。2022年,重庆提出建设世界级智能网联新能源汽车产业集群的目标。

政策引领。重庆出台了13条政策“大礼包”,包括一个规划、五个行动计划,以及充换电基础设施建设、新能源汽车推广应用等具体政策。如《重庆市建设世界级智能网联新能源汽车产业集群发展规划(2022—2030年)》就明确,到2025年,智能网联新能源汽车产销量占全国比重达到10%以上。再如《重庆市促进汽车产业平稳增长政策措施》,鼓励各企业研发新能源车型,其中对指导价高于(含)30万元的全新能源车型,年产销量超过0.5万辆且续航里程达到600公里,给予500万元的一次性奖励。

产业布局。对外,与四川达成协议,分工合作,共建智能网联新能源汽车产业高地;对内,加速推动集群发展,形成“1+12”产业集聚区,创建13个智能网联新能源汽车特色产业园。

产业链补充。通过招引+培育,集聚弗迪动力电池、青山电驱动、北斗智联智能座舱等配套企业300多家,智能网联新能源汽车产业链3大系统、12个总成、56种部件已实现全覆盖和集群式发展。

产业生态打造。推动国家级智能网联汽车“车路云一体化”应用、智能网联汽车准入和上路通行等试点示范;推动公共领域车辆全面电动化先行区建设,打造全国一流便捷超充城市;启动软信产业“满天星”行动计划,为汽车智能化、网联化提供技术支撑。

与此同时,重庆各大车企也铆足了劲儿,以改革促转型——

长安“刀刃向内”,打破体制“藩篱”,组建一支新的队伍,实施科技创新工程,推动新能源业务独立;部署“六国十地”全球研发格局,来自全球30个国家和地区的1.8万余名研发人员,24小时协同研发。2023年,其自主品牌新能源汽车销量达47.7万辆,跃居全国第4。

赛力斯敢为人先,与华为跨界合作打造“问界”品牌;在两江新区投资30多亿元,建设全国首批工业4.0智能工厂。目前,其新能源汽车销量突破20万辆,成为国内新能源汽车销量最高的品牌之一。

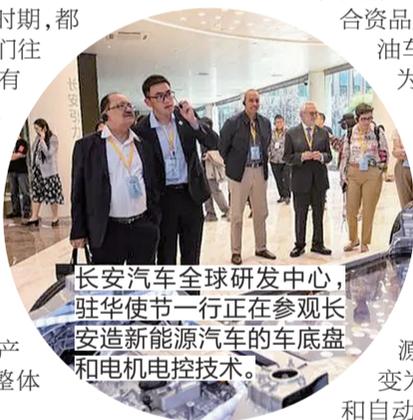
上汽红岩积极争取上汽集团赋能,发布全国首款互联网梦想卡车,携手友道智途研发全国第一辆驶入社会化道路的“真无人”智能重卡,在洋山港东海大桥成功运营。

庆铃汽车迎难而上,圆满完成德国博世集团的“大考”,将氢能发动机成功搭载到汽车上,赢得合作机会,实现国内首次氢能卡车在跨省干线道路上的实载测试。

有为才有位。“今日的重庆新能源汽车已不可小觑,需另眼相看!”张俊伟感叹,重庆汽车产业能实现“换道超车”重返中国第一,绝不是等靠要的结果,靠的是自上而下的不甘人后、破釜沉舟的奋起直追,劈波斩浪的勇往直前。

受益于重庆汽车的重新崛起,截至今年上半年,川渝已建成我国第三大汽车产业集群,拥有45家整车企业和1600多家配套商,全域自主配套率超过80%,汽车产量占全国11%。

据新重庆-重庆日报



长安汽车全球研发中心,驻华使节一行正在参观长安造新能源汽车的车底盘和电机电控技术。



长安汽车标准化生产线



一辆“重庆造”阿维塔行驶在道路上