



赛力斯携手宁德时代,以“厂中厂”形式深度合作——

重庆车企谋蝶变

6月30日,一条消息在汽车圈引发热议——宁德时代宣布,在重庆赛力斯超级工厂布局了一条电池产线,并于当日正式投产。这不仅是宁德时代在渝布局的首个电池生产基地,更是宁德时代首次以“厂中厂”模式布局的生产线。

宁德时代的地位,毋庸置疑;赛力斯,则是当下国产新能源汽车的代表之一,双方以“厂中厂”形式深度合作,不仅是一次“强强联合”,更折射出重庆汽车产业如何“百尺竿头更进一步”的方法与路径。

好马配好鞍

塑造品牌形象还得拿出“好料”

中国汽车产业崛起后,以前由合资品牌主导的中低端市场,逐步被国产汽车取代。随着新能源汽车时代来临,国内车企开始进军高端市场。重庆造汽车品牌“问界”,便是其中的代表之一。数据显示,今年5月,全国的SUV销量榜中,问界M9、M8分别以15481辆、12116辆排在前列。

问界M8于今年4月发布,两个多月时间,大定单数已超过8万台,并在5月实现了单周交付量突破5000辆,获乘用车市场40万元级销量第一。问界M9从2024年起,连续15个月成为中国市场50万元以上豪华车月度销冠,可谓重塑了中国高端汽车市场格局。

问界系列迈向高端之所以成功,除了过硬的质量、优秀的智驾等因素外,“用料”好也是关键原因。

“好电车就要配上好电池,正如好马配好鞍!”赛力斯集团董事长张兴海介绍,电池是新能源汽车最核心的部件之一,也是用户最关注的部件之一。问界系列的汽车想要做高端,电池选择就得让消费者信得过。

基于此,问界系列在筹备阶段,赛力斯就邀请了宁德时代全程参与并联合设计了该系列的电池产品。同时,宁德时代还为问界系列提供专属的高端电池,这也为问界系列的成功奠定了基础。

站在宁德时代的角度,问界系列的成功,也坚定了与赛力斯合作的决心。“过去5年,问界系列交付超70万台车,全部搭载着宁德时代电池,这份信任让我倍感珍惜,也深知责任重大。”宁德时代董事长兼CEO曾毓群表示,宁德时代在赛力斯布局的这条产线,是宁德时代最先进的智能化、数字化产线。未来,宁德时代希望继续助力问界在高端新能源市场持续领先。

重庆社科院产业经济研究所副研究员詹懿认为,赛力斯与宁德时代的“双向

奔赴”,给了国内汽车企业一个启示:想要塑造品牌,就要在供应链环节下功夫,用好的配件、材料去造车,这既保证了产品的质量,也提升了品牌的形象。

重庆车企也意识到这一点。比如,长安汽车与华为、宁德时代合作打造了高端汽车品牌“阿维塔”。

生产逻辑有变

供应链深度融合提升产能

6月中旬,赛力斯方面宣布,问界M8在上市58天内已交付3万台。这一交付速度,在业内都算快的,但对于不少订购了问界M8的车主而言,这一速度依旧有点“慢”。

“我是6月初大定的问界M8,当时给我说提车时间在8~10周。”车主杨枫介绍,虽然知道要两个月左右才能拿到车,但等待过程难免“心欠欠”的,因此自己每天都会打开APP查询订单信息有没有更新。

销量越高,提车时间越长,这是油车时代就有的共识。但在新能源汽车时代,受生产逻辑的改变,这一环节进一步被放大。以前的油车,一款车无外乎高中低等配置,每种配置里面个性化元素少。大多数主机厂会提前生产一批车以作库存,消费者在购买时等待时间也相对较短。而新能源汽车不仅有高中低等配置,每一个配置中还有多项个性化元素,比如是否需要安装电动门、是否需要后排影音系统、是否配备零重力座椅等,厂商难以提前生产。

这种生产逻辑上的变化,其实是对汽车企业产能的一个考验。因此,如何提升产能,是国内新能源汽车发展必须面对的问题。“厂中厂”模式是赛力斯在产能提升方面探索出的路径之一。赛力斯与仪表、压铸、座椅等供应商合作,在业内首创“厂中厂”模式——让供应企业在赛力斯工厂中布局生产线,减少生产过程中的“中间环节”,从而提升生产效能。“这种方式,让我们一个月的产能提升了数倍。”

宁德时代与赛力斯合作布局“厂中厂”后,便为问界系列锁定了电池产能,提升了其产品交付速度,缩短用户提车周期,也为其持续拿订单、塑品牌提供了良性循环。

市经信委主任王志杰表示,宁德时代与赛力斯的合作,是双方共建产业链供应链共赢生态圈的标志性成果。未来,重庆将顺势而为,积极推动整车与零部件产业链供应链纵向垂直整合,横向集链成群,构建全新的汽车产业生态,努力推动智能网联新能源汽车产业从链条型线性发展向生态型网状融合体系发展。

唱响“双城记”

区域协作是大势所趋

除了企业层面外,赛力斯与宁德时代的合作,还有一个大的背景:成渝地区双城经济圈建设。

数据显示,2024年,川渝两地新能源汽车产量达到108.7万辆,同比增长68.3%,占全国总量的8.4%。同时,两地还在协同打造智能网联新能源汽车产业集群,加速成为我国新能源造车版图的重要力量之一。

在此背景下,川渝两地的汽车上下游企业早就开始协同发展。以长安深蓝SL03车型为例,其电池来自中创新航成都龙泉驿工厂和宁德时代四川宜宾工厂;四川建安工业雅安工厂,为其配套悬架后轴等;四川瑞可达绵阳工厂配套连接系统……

“我们与宁德时代建立‘厂中厂’,其实也是促进川渝零部件企业转型升级,推动产业链强链。”赛力斯相关负责人表示,双方的合作,不仅标志着成渝地区双城经济圈在新能源产业链协同发展迈出重要

一步,也强化了川渝优势互补,让产品研发阶段就深度融合各方优势,实现资源共享、风险共担。

两江新区党工委副书记、管委会主任许宏球表示,此次投产不仅是宁德时代自身发展的又一重要时刻,也将大幅提升赛力斯本地化配套能力,助力川渝两地产业协同跃上新台阶。

不只是川渝两地。从全国来看,汽车产业链上的区域协同发展,已是大势所趋。比如,京津冀地区拥有完整的汽车整车及核心零部件设计、研发、验证体系:车灯、座椅、变速箱等零部件来自天津,蓄电池、行李架则由河北提供,而玻璃升降器和空气滤清器则来自北京。因此,京津冀地区提出区域协同发力,三地合力共造“一辆车”。

这种产业协同,也让京津冀地区新能源汽车产业发展迅速。2024年,京津冀地区新能源汽车年产量达到67.6万辆,同比增长154%。如今,三地汽车产业的产值已经超过8400亿元,成为京津冀制造业的“首位产业”。

长三角也是如此。《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》提出,要围绕汽车等十大领域,强化区域优势产业协作,推动传统产业升级改造,建设一批国家级战略性新兴产业基地,形成若干世界级制造业集群。

今年一季度,我国汽车产销分别完成756.1万辆、747万辆,而长三角的汽车产量累计达204.09万辆,这意味着,前三月全国每生产4辆汽车,就有1辆来自长三角地区。

面对这一趋势,重庆的车企也在加速布局产业链条,深化区域协同。以赛力斯为例,目前该企业除了在川渝地区布局外,也与京津冀、长三角等地区企业有合作。

据新重庆-重庆日报



赛力斯汽车超级工厂



赛力斯汽车



宁德时代(上海)智能科技有限公司