

产量占全国总量的三分之一以上
全国每出口3辆就有1辆来自重庆

重庆摩托 “双擎”加速

近些年,汽车逐渐成为居民家庭的主要交通工具,而摩托车产业在一定程度上被边缘化,市场份额和社会关注度慢慢下降。但有一座城市却在大力发展摩托车产业——这就是被誉为“摩托之都”的重庆。

最新数据显示,今年前七个月重庆摩托车产量占全国总量的三分之一以上,全年行业总产值有望突破千亿元大关。全国每出口三辆摩托车,就有一辆产自“重庆造”。

摩托车产业积极发展态势的背后,重庆做对了哪些事?放眼未来,面对日趋白热化、同质化的竞争,重庆这个“中国摩托之都”,是否又积蓄了足够的力量,去攀登新的“价值高峰”?

A “双擎”加速度

9月16日,铜梁高新区的爱玛电动车生产基地内,高度自动化的生产线上,机械臂以毫米级的精度进行着焊接与装配,AGV无人搬运车在各个工位间自主穿梭,运送着物料。在这里,每天有数千辆崭新、时尚的电动摩托车下线,奔赴全国乃至全球市场。

这火热而高效的一幕,正是重庆摩托车产业迈入新赛道、高位发展的缩影。

短短数年,永川、江津、铜梁、大足等地一个个年产值数百亿元的电动车产业基地拔地而起,重庆也一举成为中国电动车制造的“第四极”。

市经济信息委相关负责人表示,去年全市电动车产量达300万辆,到2027年预计将达到1500万辆,其中电动摩托车的占比将超过80%。重庆也将成为全球电动车产业链上举足轻重的制造与创新中心。是谁“导演”了这场产业奇迹?答案是市场与政府的合力。

重庆拥有全国最完整的摩托车配套体系,成规模的摩托车配套企业超过400家,本地配套率超过90%。这条强大而柔性的供应链上,不仅有提供车架、覆盖件、仪表等常规部件的企业,更有一批在细分领域做到极致的“隐形冠军”:渝江压铸的发动机缸体,其市场份额做到世界第一;杰力轮毂的产品,被国内外众多高端品牌所采用;秋田齿轮的精度,达到国际先进水平。

正是本地摩托车产业这棵根深叶茂的“大树”,吸引了雅迪、爱玛等“金凤凰”纷至沓来。

同时,精准的政策引航也功不可没。

市经信委相关人士表示,《重庆市智联电动汽车产业发展行动计划(2025—2027年)》的出台,为电动汽车产业的电动化、智能化转型指明了方向,也给了企业稳定的预期。随着全国20多个城市逐步为摩托车“解禁”,重庆摩托产业有了更广阔的内需市场。

在燃油摩托车领域,去年末,宗申与隆鑫两大本土巨头完成战略整合后,其整体实力不仅在中国市场无人能及,更是在全球舞台上拥有了重要话语权。他们正向着技术含量更高、品牌附加值更大的中大排量高端市场全力冲刺。

市经信委数据显示:今年上半年,全市中大排量高端摩托车产量同比大涨67%。以隆鑫旗下的“无极(VOGE)”为代表的高端自主品牌,不仅在国内市场赢得大批拥趸,更是在欧洲等成熟市场站稳脚跟。

重庆摩企的全球化步伐也在显著加快。今年上半年,重庆摩托车出口额高达133.61亿元,同比增长48.4%。

在全国摩托车出口量排名前十的企业中,隆鑫、宗申、银翔、千里科技、航天巴山这五家渝企赫然在列。

拥有燃油与电动“双擎”的重庆摩托车产业,正迎来前所未有的发展前景。

重庆工商大学副校长、长江上游经济研究中心副主任李敬表示,重庆之所以成为全国摩托车产业的重要集聚地,得益于深厚的军工背景,这为摩托车产业提供了初步的技术、人才和基础设施。民营资本的涌入以及市场的良性循环进一步释放了产业活力。加之崎岖的山城道路让摩托车高效灵活的天然优势得以更好发挥,这些因素共同推动重庆成为“摩托之都”。



巴南区宗申集团摩托车生产厂房里,工人正在开足马力生产越野摩托车。
据新重庆-重庆日报



江津区双福工业园,重庆润通智能装备有限公司生产线上一片忙碌,工作人员正加紧赶制出口订单。
据新重庆-重庆日报

B 潜力待挖掘

然而,规模上的“大”,并不等同于价值上的“强”。从“制造高地”迈向真正的“品牌高峰”与“价值高峰”,重庆的攀登之路,还有潜力亟待挖掘。

去年,雅迪永川基地生产了125万辆电动车,产值32亿元,单台平均价格为2500元。

实际上,目前重庆生产的电摩产品,绝大多数是售价在5000元以下的中低端走量车型。

“我们不能只满足于生产代步工具,更要思考如何引领消费潮流,创造更高的品牌价值。”一位行业观察人士,将重庆的现状与小米生态链企业——九号公司进行了对比。该公司主力产品覆盖4000—7000元,2024年收入同比增长超过70%,其增长速度远超行业平均水平。究其原因,并非其产量最大,而在于其产品精准地切中了年轻消费群体对于智能化、个性化和社交属性的需求。“今天的年轻人购买电动车,购买的不仅仅是一个交通工具,更是一个‘智能终端’,一种生活方式的表达。”

再来看产业链,本地一家相关企业负责人向记者坦言,重庆摩托车配套体系“腰部”的一些关键环节,依然存在着“卡脖子”的风险。例如,决定中大排量摩托车性能与环保水平的电喷系统(EFI)、保障骑行安全的主动安全技术如ABS防抱死系统,以及高品质的轮胎等,本地的配套能力依然不够,高端车型的本地配套率为60%,较多依赖进口或外省供应。

在电动车领域,渝西电动摩托车产业集群中,目前还没有本土龙头企业,也没有专业的电动车轮胎生产企业。电机、电控系统本地配套率尚未过半。

一家整车企业的研发主管表示,这影响了企业采购成本和供应链安全,也限制了企业进行底层技术创新的能力,企业难以与供应商深度绑定,共同开发。

产业协同上,渝西各区通过“招商赛马”,极大地激发了地方政府的活力,在短时间内实现了产业的快速集聚。然而,随着产业规模的扩大,这种“各自为政”的模式有待优化。比如喷涂中心、检测中心等公共服务平台,各区县本可以共建共享。

中国摩托车商会秘书长张洪波强调,重庆并未因“禁限摩”与新能源浪潮而放弃传统燃油摩托车,而是立足既有优势,加快向电动化、大排量和高性能方向突破,从而保持了产业的持续活力和竞争力。重庆的经验值得借鉴:一方面守住传统优势,完善配套体系;另一方面顺应产业升级趋势,加大在智能化、电动化等前沿领域的投入,推动摩托车产业在转型中实现新的发展突破。

C 提升新能级

面对摩托车产业攀登路上的重重考验,重庆的政、产、学、研各界展现出空前的共识与决心。

针对产业链的短板,重庆的对策是“精准滴灌”与“靶向引育”。《行动计划》明确提出,将引育国内动力电池巨头,力争在最短时间内填补渝西地区动力电池产业的空白。同时,对于电机、电控、高端模组等核心配套项目,也将通过“一事一议”的方式,加快引进和培育。

“我们不仅要‘引进来’,更要‘长出来’。”永川区经信委相关人士介绍,该区正在积极探索建立一种“产业研究+产业基金+产业园区”三位一体的科技成果转化新机制,由政府、龙头企业、高校联合成立产业研究院,进行前瞻性技术研发;设立专项产业基金,为有潜力的中小科技企业和研发成果提供资金支持;提供物理空间和应用场景,让创新成果能够在园区内快速转化和产业化。

这一模式,旨在推动产学研联合攻关,让创新链与产业链实现无缝对接。

如果说补齐核心零部件是强健“体魄”,那么数字化转型则是重塑“灵魂”。在这方面,重庆一个雄心勃勃的计划正在同步推进:宗申集团牵头建设燃油摩托车“产业大脑”,而智联电动车产业全球发展联盟则在构建电动车“产业大脑”。

这两个“大脑”究竟是什么?中国移动物联网公司项目负责人邓森介绍,生产端通过工业互联网技术,实现工厂的智慧化管理,提升生产效率和产品质量;消费端通过为每一辆摩托车加装“北斗芯”,可以为用户提供精准导航、紧急救援、失窃追踪、社交分享等丰富的车载服务,将摩托车从一个孤立的交通工具,变为一个联网的智能终端;政府端通过对海量车辆行驶数据、道路设施数据的整合分析,可以为城市现代化治理提供前所未有的数字工具。

“比如,对于市民深恶痛绝的摩托夜间‘炸街’行为,过去很难取证和管理。未来,通过产业大脑,可以精准识别超速、高噪音车辆,并实时记录其行驶轨迹,为执法提供铁证。”邓森说。

为了实现这一蓝图,邓森建议,由政府出台“补贴+政策”的组合拳,鼓励电动车在出厂时就加装北斗模块。“这不仅能极大提升产品的智能化水平,还能将海量的车联网数据掌握在自己手中,将重庆建设成为全国乃至全球的北斗规模应用标杆。”

面对区域协同发展的难题,渝西各区也开始从“背对背”转向“面对面”。建立产业联盟、共享供应链资源、协同举办招商推介会……一系列破除行政壁垒、促进要素自由流动的举措正在酝酿和实施中。目标只有一个:将渝西板块打造成一个分工合理、优势互补、品牌统一的有机整体,共同擦亮“重庆摩都”这张名片,共筑“世界摩托之都”基石。

“我们建议,在国家和重庆市的‘十五五’规划中,将摩托车产业的能级进一步提升,按照打造国家级先进制造业产业集群的目标,进行系统性的顶层设计和资源倾斜。”隆鑫通用董事长李耀呼吁。

宗申集团董事局主席左宗申则针对中国国际摩博会,建议增加赛事功能,结合我市地形特点,联合国家体育总局,摩博会期间举办中国摩托车公路赛或中国摩托车越野大赛等专业赛事,推动中国摩托车运动与国际标准接轨;在景区、度假区、文旅休闲街区打造摩旅营地、摩旅驿站等文旅设施,摩博会期间举办摩托车音乐会、摩托车狂欢节等嘉年华活动,参照低空经济消费促进政策,发放摩托车消费券,推动我市从“制造高地”迈向“全球摩托文旅高地”。

重庆商报综合重庆日报、国是直通车