



在重庆两江新区的长安汽车两江智能工厂，工业机器人在焊接车间的流水线上作业。新华社记者 王全超 摄

6月1日，AITO官方披露的产销快报显示，赛力斯与华为联手打造的问界M5仅用87天便实现交付破万，达到11296辆，创下了新品单款车型销量最快破万纪录。

在一片低迷的重卡市场，5月，上汽红岩的新能源重卡以销量266辆、份额14.6%的成绩，跃升至行业第三。在新能源牵引车的细分市场，更是登顶国内月度销量冠军……

爆点频传，绝非一蹴而就。作为汽车制造的重镇，重庆的汽车产业经历过2016年产量达到316万辆的高光时刻，也遭遇过2018年重庆车企的集体“失速”。为了摆脱“大而不强”的印象，在挣扎中转型升级成了“主旋律”。

2020年，在经历三年阵痛后，重庆汽车产业逆势上扬，“重庆造”汽车单车均价首次突破10万元大关。2021年，重庆售价10万元以上的整车产品占比，已从2017年的30%提升至42%。

近日，作为重庆汽车“主战场”的两江新区发布数据称，截至今年4月底，“两江造”汽车平均单价已经从5年前的7万多元提升至15万元以上，增长一倍多。

重庆汽车产业的一组组数据，是偶然运气，还是厚积薄发的实力使然？重庆汽车产业加速跑向高端底气何在？

弯道超车

新车频出 换道新能源智能化

在6月25日的重庆车展上，各大车企都将推出最新的“利器”。

由长安汽车、华为、宁德时代共同开创的“全新一代SEV技术平台CHN”将首发，同时，基于CHN平台打造的情感智能电动汽车——阿维塔11/011也首次亮相。新车将搭载宁德时代新一代CTP三元锂电池包，最长续航里程超过700公里；业内首个全系标配华为HI全栈智能汽车解决方案的车型；华为新一代双电机，拥有超感系统+超算平台，可实现面向城区复杂路况的高阶智能驾驶……尽管过多技术细节还未公开，但足以吸睛。

由吉利和力帆科技打造的睿蓝汽车，也诠释了品牌全新战略，将作为“换电轻出行普及者”入局换电赛道。

当前，汽车产业正在经历深刻变革，产业淘汰赛正在加速。数据显示，2022年一季度，中国品牌新能源汽车市场占有率高达83%，过去一年传统燃油车现存品牌85个，月销量千台以下的有34个，9个品牌消亡，预计未来3—5年，80%的汽车品牌面临关停并转。

勤修“内功”

不惜“血本” 下好技术创新“先手棋”

量价齐升的背后，创新是提升汽车产业能级的关键。对此，各大车企也是不遗余力。

2019年4月9日，长安汽车全球研发中心正式投用。这是长安汽车历时八年，总投资43亿元，占地1000余亩，拥有设计、试验、管理等7大功能，仿真分析、噪声振动、被动安全等12大领域，混合动力、空调系统、非金属材料等180个实验室以及运用云技术打造的全球领先数据中心。至此，长安汽车构建了“六国九地”研发格局。

2021年，长安汽车研发投入同比增长了24.51%，其中，新能源投入同比增长60%，软件+智能化投入同比增长89%。作为中国首款量产氢燃料电池轿车长安深蓝SL03，其氢燃料电池版在CLTC测试标准下的续航里程达700km以上，且可实现3分钟超快充。这很大程度上归功于其全球首发的多能源补给形式的纯电驱动平台及领先的高集成度域控架构，即“全电数字平台”。

到2025年，仅在新能源技术上，长安汽车将分别新增500项核心技术、3000项核心

专利。为此，长安汽车宣布，至2025年，将在新能源等重点领域投入800亿元。

不止是乘用车，商用车领域也展示出“傲视群雄”的实力。庆铃与博世联合布局的氢燃料电池车，其功率密度、最高效率等指标，已满足我国氢燃料电池商用车2025年技术要求，呈现了我国目前氢能商用车的最高水平。

2020年7月，上汽红岩在上海洋山港实现全球首个L4级的5G智能重卡无人驾驶商业化运营。2022年1月14日，上汽红岩鄂尔多斯新能源基地首批氢能重卡下线，这标志着全球首个万辆级氢能重卡产业链项目落地取得阶段性成果。

在智能网联技术方面，两江新区智能网联汽车的渗透率高达35%，超过全国平均水平17个百分点。

按规划，到2022年，全市汽车行业研发投入达到180亿元，研究与试验发展经费投入强度达到2.5%，超过全国平均水平，年款车型投放量达到20款，其中新能源和智能网联汽车10款以上。

在智能网联技术方面，两江新区智能网联汽车的渗透率高达35%，超过全国平均水平17个百分点。按规划，到2022年，全市汽车行业研发投入达到180亿元，研究与试验发展经费投入强度达到2.5%，超过全国平均水平，年款车型投放量达到20款，其中新能源和智能网联汽车10款以上。

不止是乘用车，商用车领域也展示出“傲视群雄”的实力。庆铃与博世联合布局的氢燃料电池车，其功率密度、最高效率等指标，已满足我国氢燃料电池商用车2025年技术要求，呈现了我国目前氢能商用车的最高水平。

2020年7月，上汽红岩在上海洋山港实现全球首个L4级的5G智能重卡无人驾驶商业化运营。2022年1月14日，上汽红岩鄂尔多斯新能源基地首批氢能重卡下线，这标志着全球首个万辆级氢能重卡产业链项目落地取得阶段性成果。

在智能网联技术方面，两江新区智能网联汽车的渗透率高达35%，超过全国平均水平17个百分点。

按规划，到2022年，全市汽车行业研发投入达到180亿元，研究与试验发展经费投入强度达到2.5%，超过全国平均水平，年款车型投放量达到20款，其中新能源和智能网联汽车10款以上。

在智能网联技术方面，两江新区智能网联汽车的渗透率高达35%，超过全国平均水平17个百分点。按规划，到2022年，全市汽车行业研发投入达到180亿元，研究与试验发展经费投入强度达到2.5%，超过全国平均水平，年款车型投放量达到20款，其中新能源和智能网联汽车10款以上。

「重庆造」汽车跑向高端

凭什么

□ 新渝报特约记者 严薇

外扩“生态”

融合共生 与供应商组建“朋友圈”

对汽车电气化、智能化的追逐，早已不是传统车企的“独角戏”。尤其是步入2019年下半年后，众多传统车企更是频频与科研机构、软件公司、互联网巨头等亲密接触，争分夺秒投入这场“酣战”。

长安汽车董事长朱华荣曾公开表示，未来汽车产业的竞争赛制将是共生、共融的生态环境，而不再是零和博弈单打独斗。

为此，长安汽车将携手战略伙伴，实施数字化转型升级，构建“天上一朵云、空中一张网、中间一平台、地上全场景”新产业模式，实现与用户及合作伙伴的直通直联，开启共赢发展产业新模式。

在长安汽车全球研发中心内，有一群特殊的人，他们穿着各色工作服，与身着白色工作服的长安汽车员工泾渭分明。但他们又与长安的员工一起，忙碌在各个研发部门的岗位上，密切交流、不分彼此。他们，是长安配套企业的工作人员。

长安—青山联合创新中心项目总监王海兵就是“特殊人群”的一员。他介绍，青山工业派出机械、液压、软件、电机工程师团队“驻扎”

在长安汽车，共同完成产品策划、定义、论证，并在长安汽车现场进行产品设计；到了样机试制、工程化开发阶段，长安汽车则会派出相应的技术团队常驻青山工业。“这种联合开发模式，开发速度是‘各自为政’的两倍以上。”

在此基础之上，今年5月，长安新能源—重庆青山电驱系统联合创新中心正式揭牌。

与此同时，长安汽车与许多配套商之间，都已从过去供应链上的“甲方”“乙方”，演变成利益共同体。高效协同研发，是这个利益共同体的关键特征。

这样的深度“捆绑”，并不只限于长安汽车，也早已不限于汽车制造。

腾讯、长安等多家单位联合打造的智能超算中心，也布局在长安汽车公司内。阿里巴巴也正与长安福特共建汽车行业工业互联网平台，通过大数据、智能化、云计算方式促进长安福特全生态链上万家企业降本增效；百度则在永川建设西部自动驾驶开放测试与示范运营基地，为车企智能化产品提供测试场地、链接自动驾驶领域相关资源。

补链强链

投资连连 本地产业配套率超过70%

不过，“换道超车”牵一发而动全身，对于重庆这样的汽车制造重镇而言，庞大的体量和超长的供应链，必然出现“转向困难”问题。

汽车上下游产业链长，仅靠一两家整车厂难以实现转型。针对汽车产业短板，近年来重庆引入零部件研发中心、汽车半导体等多个重点项目补链强链，车企纷纷与互联网头部企业加强合作，整车厂与配套商联合研发，本地产业配套率超过70%，以此打造自主可控的产业链供应链体系。

2020年初投产的重庆弗迪电池工厂，是比亚迪“刀片电池”的首发地，也是全国最大“刀片电池”生产基地。“刀片电池”因长度长、厚度薄得名，其空间利用率比传统电池提升50%。弗迪电池工厂已实现高度自动化、信息化、智能化，达到20GWh生产能力，后续产能将扩大到35GWh。

“这个工厂，让重庆动力电池产业实现了从无到有。”市经信委相关负责人说，重庆虽然布局新能源产业多年，也在积极完善产业链，但一直缺乏动力电池的企业。重庆弗迪电池工厂的落户投用，填补了这个空白。据了解，重庆在纯电动、混动、氢能源等技术领域，均已覆盖。

今年以来，弗迪电池更与斯威汽车等多家车企签约。

近期在纯电动领域，重庆就引来有着“锂王”之称的赣锋锂业控股的子公司江西赣锋锂电科技，国内最早从事新能源车用、储能用锂离子动力电池的企业——荣盛盟固利新能源等“筑巢”。

同时，更新换代补助、“一企一策、一事一议”等一系列来自政府层面的“营养剂”和“催化剂”，让车企吃下了定心丸，也让许多外来投资者对重庆汽车产业的未来充满信心。

今年1月，理想汽车100%持股的重庆车之渝汽车工业公司，以4.31亿元的价格在两江新区龙兴组团拿地。其后不久，理想汽车又在重庆设立了一家注册资本12亿元的全资子公司。业内人士普遍认为，理想汽车在重庆打造第三工厂已是“板上钉钉”。

位于两江新区礼嘉的中国汽车工程研究院股份有限公司，不仅建立了中西部首座汽车风洞，还依托大数据、云计算、人工智能等新兴技术开发了新能源汽车预警监测平台。重庆高新区国家质检基地内的机动车强检试验场，就为长安、长安福特、现代、小康、力帆等品牌提供长期的“家门口”试验检测及技术服务，每年完成近2000个新车型和改款车型测试评价任务。

正是这些新平台的“赋能”，让重庆汽车产业转型升级的“底盘”越来越稳。

目前，重庆的汽车产业已形成“9+3+5+30”产业体系（9家乘用车企业，3家客车企业，5家专用车企业以及约30家核心配套企业）。

（本版图片均为资料图）

工厂添“智” 集体转向智能制造

高品质汽车的诞生，自然离不开智能工厂保驾护航。

在长安汽车两江工厂，90%以上的智能化率保证了每分钟就有一辆新车下线。长安汽车是中国汽车行业首家“国家智能制造示范企业”，智能制造能力国内领先。而其位于两江新区的两江工厂更是达到了长安汽车在智能制造方面的最高水准。

通过一系列智能化、自动化设备，让各个造车环节充满了“智造”元素。据悉，升级后的长安汽车两江工厂将承接阿维塔车型生产。

同样，在赛力斯两江智慧工厂，数字化组装线上，机械手臂舞动，一辆辆“问界M5”陆续下线。就连工人操作最多的汽车总装

车间，也有很多工序已经被机器人所替代。比如，汽车仪表盘和座椅的安装，以及挡风玻璃的安装和涂胶，都是由机器人操作。工厂内，车体在空中“飞”、零部件地上“跑”的场景比比皆是。

在力帆科技的工厂内，经过3个多月，力帆科技整车生产线已完成15项大型改造。同时，为保障换电新车型的顺利量产，吉利科技集团还引入了先进的质量控制体系，并对生产制造环节进行全面的信息化改造。

这样的场景在重庆多家整车厂随处可见。以智能化提升产业基础高级化、产业链现代化，是重庆推动汽车产业高质量发展的主要“打法”。

长安汽车、华为、宁德时代合作生产的阿维塔。



记者手记

痛点就是机会

在加速打造“智造重镇”，建设“智慧名城”的背景之下，重庆汽车产业正在向“新”而生，尽管产业前行的过程中，必然会出现新的瓶颈、新的障碍。例如，新能源汽车价格普涨，能否建立起符合市场规律的价格与成本对应关系，将决定这些品牌的生死。换言之，要避免低价竞争，就必须拿出高端产品。价格可以高，但一定要让消费者“觉得值”。只要解决了痛点，机会就会迸发。在这个行业巨变的时期，政府部门、行业和企业，都需要拿出魄力，大力推进产业结构、管理体系技术方向的转型升级。其实，在产业链的每一个节点，如有痛点，就是机会。