



▲长安汽车两江工厂二厂区焊接车间，机械臂正在精准焊接。重庆日报记者 郑宇 摄

▶依托果园港，重庆正成为西南地区最大的商品车多式联运分拨中心。重庆日报记者 张锦辉 摄



出口已居全球第一 中国距离汽车强国还有多远

中国汽车出口跃居全球第一，已成定局。去年，我国汽车产销均首次超过3000万辆，其中汽车出口491万辆。据日本汽车工业会最新预测，日本汽车2023年全年出口量预计在430万辆左右。这意味着，中国超越日本，成为全球汽车出口第一大国，可以说已是板上钉钉。

出口数量激增的背后，是内外资品牌产品共同作用的结果。不过，世界第一大汽车出口国还并不等于汽车强国。

当下，中国离汽车强国还有多远？未来，中国车企又应如何真正走向世界一流？有很多问题都值得我们冷静思索。

01

世界汽车强国有哪些特征？尽管这个问题没有标准答案，但我们可以通过梳理各项指标，来感受汽车强国的“分量”。

以数量而言，汽车全球销量上应处于领先地位。一个国家本土企业汽车在全球的销量，往往直接反映了该国汽车工业的综合实力。

比如，2023年，全球前十大汽车制造商中，丰田汽车全年销售达到1065万辆，大众集团销量为880万辆。而我们只有比亚迪首次进入榜单，全年销量302万辆，位居第九。这说明中国车企还有很大的上升空间。

从产业上看，国际化、全球化、开放型的产业布局是重要指标。一个强大的汽车产业，不能仅仅局限于国内市场。德国、美国和日本等汽车强国，通过全球化扩张，在汽车产业全球化中位居前列。

相关数据显示，日本在海外生产的汽车有1700多万辆，德国也超过了1000万辆。而我国汽车的海外产业布局才刚刚起步。去年3月，比亚迪首个海外乘用车生产基地在泰国落户；去年

11月，长安汽车首个海外生产基地落户泰国……就企业来说，应拥有世界一流的汽车品牌。世界一流企业应具备强大的研发能力、生产能力、品牌影响力以及市场营销能力，能够在全球范围内与国际汽车巨头竞争。

2023年《财富》世界500强显示：汽车公司上榜24家，其中排名前五的是大众集团、丰田汽车、斯泰兰蒂斯集团、福特汽车、梅赛德斯-奔驰。我国只有上汽集团进入前十，位居第九。

02

为何新能源汽车能在出口中立下“汗马功劳”？我国成功“换道超车”的背后，有何秘诀？离不开国家的顶层设计。新能源汽车的发轫离不开国家政策层面的强力推动。2008年被认为是“新能源汽车元年”，这一年，中国首次推出新能源汽车产业发展规划，随后政策、资金、人才等各类资源汇集。

比如，产业政策最开始的作用是吸引企业参与，后面则逐个引导企业解决消费者关心的安全性、续航里程、电池寿命等痛点，并最终让中国新能源汽车崭露锋芒。

全产业“卷”出来的爆发力。有业内人士戏称，中国新能源汽车是最“卷”的行业。车企之间比拼的程度堪称“烈火炼金”，“价格战”成为行业关键词。为了应对残酷竞争，压力层层传导到了上下游的所有环节。

实践证明，我们“卷”出了一份亮眼的成绩：中汽协数据显示，2020年，我国新能源汽车仅占汽车出口总量的7.0%；2021年出口同比增长3倍；2022年同比增长1.2倍；2023年，我国新能源汽车出口超120万辆，同比增长超过77%。

成为全球第一汽车出口国，值得欣喜。但我们也需清醒认识到，中国汽车想要真正走向

世界一流，还有许多短板亟待补齐。

看利润，车企盈利能力还相对较弱。相关数据显示，中国车市规模和利润均占全球汽车产业三成左右，但本土汽车企业的利润总额，却不到全球汽车产业总利润的5%。这与我国车市的规模不匹配，车企的盈利能力亟须提升。

讲技术，部分领域面临“卡脖子”问题。虽然我国在整车电动化和智能化等方面，部分企业暂时处于全球领先地位，但部分环节还存在“卡脖子”现象，其中最明显的是汽车芯片领域。新能源汽车领域的技术门槛还需提高，相关车企应继续深耕技术创新，降低被替代的可能性。

观产业，零部件环节“大而不强”。未来的竞争将不再是单个企业的竞争，而是整个产业链的竞争。目前，我国零部件企业还存在“大而不强”的问题，产业整体竞争力还有较大提升空间。

比如，2022年全球汽车零部件供应商百强榜中，日系企业数量排名第一，美系、德系分列二三位。在数量上，我国与韩国处于并列第四，共有10家企业上榜。但在排名前十的企业中，还没有一家中国企业。

论认可度，高端品牌影响力还较弱。本土车企在海外消费者心中，尚未树立足够优秀的品牌形象，还需进一步塑造高端品牌的影响力，改变消费者的认知。

比如，上汽通过名爵“出海”，在欧洲热销，但名爵是上汽收购的欧洲品牌，热销较大程度上源于该品牌本身积攒了一定知名度。此外，吉利也通过收购沃尔沃进行“出海”。这都说明我国的本土汽车品牌还未真正打造出影响力。

03

面对差距与挑战，中国汽车仍需付出艰苦

努力。想要成为真正的世界汽车强国，未来我们还有怎样的路要走？

关山难越，需凝聚国家、产业、企业的全部合力。打造汽车强国之路，离不开国家与地方政府、产业和企业同向发力。

比如，2022年，重庆汽车产量位居全国第四，而2023年前10个月，重庆就跃升为全国第二。这一亮眼表现的背后，与重庆谋划“33618”现代制造业集群体系，把智能网联新能源汽车作为万亿级主导产业重点打造密不可分。

另外，核心技术的攻关，也需发挥举国体制的优势。现阶段，智能新能源汽车所涉及的高算力芯片、操作系统等关键核心技术国产化有限，迫切需要国家引导和支持产业、企业一起攻坚。

精诚合作，全产业链都应成为“中国汽车”这个共有品牌努力。每一辆汽车的表现，都关系到中国汽车在海外消费者中的整体形象。全产业链的精诚合作，因而显得尤为重要。

可以是单个企业的强强联合。比如赛力斯通过与华为牵手，取得了巨大的成功，截至去年底，双方打造的问界新M7，大定超12万台。

可以是产业链层面的合作优化。去年11月，长安汽车与华为签署《投资合作备忘录》，共同打造中国电动化智能化开放平台。这有助于推动高端车型的油电转换，有利于我国车企冲刺高端市场。

可以在出海过程中“抱团取暖”。所有企业应共享海外资源，避免“内仗外打”，在海外进行无序竞争。

惶者生存，企业应时刻保持危机感。如今，行业巨头轰然坍塌不足为奇。这说明即便我国部分企业已暂时处于世界领先地位，并不意味着就能高枕无忧。

要博采众长、虚心学习。比如，要向科

技创新要核心竞争力。戴姆勒·奔驰公司是汽车技术创新的先驱者，一百多年来，公司研发了传动系统装置、汽车安全技术、电子设备技术等众多先进汽车技术，奠定了其行业地位。

要打造独特的品牌文化。多年来，宝马、奔驰、保时捷等品牌，被诠释为身份和社会地位的象征，其高端的品牌形象在消费者心目中早已根深蒂固。中国车企还需讲好属于自己的中国故事、品牌故事，提升品牌溢价。

拼搏是民族崛起的动力源泉，一代代汽车人需接续奋斗。在过去70余年里，中国汽车工业涌现出了无数伟大的汽车人。

他们有的在极其艰苦的条件下，带领工人肩挑手提，为中国汽车工业打下基础；有的在历史关键时刻，前瞻性地提出“换道超车”的建议，让中国迎来了新能源的风口；有的押上全部身家，去海外收购锂矿，让我国在生产动力电池的关键原材料方面，有了更多的话语权……

眼下，我们仍有一座座高峰需要去攀登。未来，我们还需新一代的企业家，成千上万的硕士、博士工程师等汽车人，一起接续奋斗。

从1953年长春第一汽车制造厂奠基算起，到2023年，中国汽车工业刚好走过了70年的历程。

激荡风云的汽车70年，暗藏着中国经济的发展脉络，亦是奋进的时代缩影。一代代汽车人薪火相传的奋斗精神，凝结成中国汽车工业不懈前行的动力。

当前，全球智能网联新能源汽车革命才刚刚开始。时代变局与技术革命不断孕育出新的繁荣，谁会定义下一代汽车？相信在不远的未来，我们最终将在顶峰相见。

据上游新闻

中国汽车产销量历史性突破背后的“重庆力量”

□ 重庆日报记者 白麟

中国汽车工业协会日前发布的数据显示，2023年我国汽车产销量分别达到3016.1万辆和3009.4万辆，实现历史性突破，并连续15年位居全球第一。同时，全年出口汽车近500万辆，有望成为世界第一汽车出口国。

创造这一骄人成绩，重庆立下了汗马功劳——市经信委数据显示，预计2023年全年全市汽车产量为230万辆，排名有望位居全国第二。“重庆造”汽车中，新能源汽车预计产量为50万辆，同比大增37%，明显超过全国平均增幅。

看产品 引领态势十分明显

1月15日晚10点过，位于华润万象城的AITO问界体验中心，前来试驾问界M9新车的市民，仍然在兴致盎然地排着队。陈设在等待近一个小时后，终于看到试驾车辆开了回来。他和朋友急忙上了车，旁边还有另外几名试驾者在等待，估计最晚要等到12点左右。

“这款车有很多其他车没有的东西，这是我最感兴趣的地方。”陈设一边用手指在车中控屏上不停滑动，体验各种新功能，一边说。

AITO问界M9的生产企业——赛力斯汽车相关人士介绍，作为一款全景智慧旗舰SUV，问界M9拥有多项行业首创的技术。例如水平自适应双扶手功能、百万像素智慧投影大灯、智能油冷2.0技术等，极大提升了产品的竞争力。目前，这款车的累计大定单量已超2万台。

看生产线 重庆车企堪称标杆

新车型热销，背后无疑是重庆先进的汽车产业体系。

1月14日，在沙坪坝区的赛力斯智慧工厂，记者了解到，冲压车间内自动化装箱、AGV自动传输、一键换模等设备协同操作，仅需5秒就能完成一个部件的冲压。焊接车间内，300余个智能机器人实现关键工序100%自动化，部分生产线还采用了激光远程飞焊，无需接触便可快速完成精细化焊接。总装车间内，数百台机器人正在自动工作，每两分钟就能下线一辆新车。此外，该工厂即使在关灯的黑暗环境中也可以照常生产，是名副其实的“黑灯工厂”。

1月13日，在长安汽车位于渝北区的新建工厂内，记者看到，生产线装配调试工作正干得热火朝天。该工厂占地40万平方米，但从开工到建成仅用了11个月，未来新能源整车产能将达

到每年28万辆。

“我们工厂首次在汽车行业大规模应用5G技术，将12000多台设备接入数字底座，可实现生产设备、人员、物料、工艺数据的无缝连接。”长安汽车相关人士介绍，新工厂还可结合大数据平台和高级排程系统，确保产销平衡，并提高30%以上的生产效率。预计到2024年，5G智慧工厂解决方案将为长安汽车带来超过500亿元的经济效益。

在市经信委相关人士看来，无论是赛力斯的“黑灯工厂”，还是长安的“5G工厂”，都堪称目前中国汽车生产制造行业的标杆。而标杆对全行业的引领性，正随着重庆汽车产业全链条生态的完善，进一步加强——

两江新区出台打造智能网联新能源汽车产业集群龙头引领行动计划，预计2025年智能网联新能源整车产量将突破100万辆，产业规模突破3000亿元；璧山加快新能源汽车千亿产业集群建设；南川区打造智能网联新能源汽车特色产业园区、示范配套基地；永川区加快建设西部智能网联新能源汽车城。

为加强顶层支持，去年上半年，重庆出台渝西地区智能网联新能源汽车零部件产业发展倍增行动计划，提出到2027年，渝西地区相关产业规模实现倍增，汽车零部件企业数量达到1000家，产值达到4000亿元。

市经信委上述人士还表示，目前，我市智能网联新能源汽车零部件的3大系统、12大总成、56个部件已实现全覆盖和集群式发展，并形成以长安系为龙头、十多家整车企业为骨干、上千家属配套企业为支撑的“1+10+1000”优势产业集群。

重庆汽车产业链加速发展，让市场蛋糕越做越大。北斗星通、恩智浦、中科创达、云从科技、华域视觉等先进零部件企业，和中华、百度、阿里、腾讯等巨头纷纷来渝布局；比亚迪、宁德时代、赣锋锂业、拓普集团、铭科科技、华阳集团等也进入“重庆造”汽车泛达全国的采购体系，



获得共赢。

看竞争赛道 实现技术路线全覆盖

重庆智能网联新能源汽车产业发展，为啥处于全国先进水平？这离不开重庆特有的汽车产业环境优势和科学的产业战略规划。

首先是技术路线和发展模式齐全。面对汽车产业的“换道超车”竞争，重庆咬定智能网联新能源汽车路线不放松，“兵力”齐出，做到几乎所有领域和技术路线的全覆盖。

例如，在新能源汽车形态上，重庆既有纯电动、插电混动，也有换电、增程式，还有氢燃料电池等前沿技术路线。在新能源汽车种类上，则包含了乘用车的轿车、SUV、越野、MPV，商用车的小轻中重卡、各类客车和专用车、改装车。

其次，重庆汽车产业的各类基础支撑完备，充电桩保有量达20万个，基本实现公用充电基础设施全市覆盖，高速公路快充覆盖率和辐射范围西部领先。

此外，重庆拥有国内最丰富的“车路协同”场景，在智能网联新能源汽车的测试能力、应用场景和示范规模等方面，引领着行业发展。

目前，重庆在高新区、两江新区、永川区、大足区等多地开展智能网联汽车的测试示范基地以及相应的道路建设。中国工程院院士、清华大学车辆与运载学院教授李克强表示，重庆在云控技术、车路技术等方面已走在全国前列，未来有望推动车路云一体化再上一个台阶。

记者了解到，为推动智能网联新能源汽车产业的发展，重庆接下来将从七个方面发力：提升整车新能源和智能网联化水平；推动零部件延链、强链、优链；推进自动驾驶及车联网创新应用；培育汽车软件与人工智能产业；打造智能网联汽车和新能源汽车的体验之都；完善基础设施及服务体系；构建全面高效的产业安全保障。

重庆的目标是：到2025年，智能网联新能源汽车年产量超过150万辆，全国占比10%以上，形成世界级智能网联新能源汽车产业集群雏形；到2027年，智能网联新能源汽车年产量超过200万辆，正式建成万亿元产业集群。

一月二日，位于沙坪坝区的重庆汽车整车进口口岸等待出口的汽车整装待发。重庆日报记者 张锦辉 摄