

汽车制造业，工序复杂，产业链条长，往往需要以一个城市为中心，辐射周边地区形成汽车产业集群，也就是我们常说的“汽车城”或者“汽车之都”。传统燃油车时代，知名的汽车城非常多。国外的有美国底特律、日本爱知县、德国斯图加特、意大利都灵，国内的长春、上海、武汉、重庆、广州、保定也都是传统的汽车之城。

到了新能源时代，情况发生了变化——动力形式的转变，智能和汽车的绑定等，让汽车的“心脏”从发动机变速箱转变为三电系统，智能驾驶、智慧

座舱等变成了汽车产品核心竞争力之后，车企在供应链、产品定义等模式上迎来了新的挑战，从而推动汽车产业区域格局产生变化，一些新的汽车城正在诞生。

“力争到2030年，永川全面建成西部智能网联新能源汽车城，汽车产业规模达到3000亿元。”10月9日，在市政府新闻办召开的新闻发布会上，永川区政府主要负责人掷地有声，标志着永川正式加入到建设新能源汽车城的角逐中来。在汽车新能源化浪潮席卷全球的当下，永川有无优势，以何取胜？

智创未来 动力澎湃

永川 高标准谋划“西部智能网联新能源汽车城”



西部首个自动驾驶开放测试与示范运营基地在永川建成运行

优势 三大理由发力汽车之城

“永川建设西部智能网联新能源汽车城，并非空穴来风，而是水到渠成。”永川区政府主要负责人坦言。于天时而言，新能源汽车正在风口，且是大的风口。数据为证——2021年，全球新能源汽车销量翻倍增长达689万辆，新能源汽车占当年整体汽车销量的比例由2013年的0.3%提升至2021年的8.3%。作为全球第一大新能源车市，中国2021年新能源汽车销量达到352.1万辆，渗透率突破10%，关键节点达到13.4%。今年以来，这种势头丝毫没有减弱的迹象。2022

年前8个月，全球新能源车渗透率达到12%水平，中国达到23%。据乘联会预计，今年1-9月，国内新能源乘用车零售销量将突破384万辆，累计渗透率近26%。于地利而言，成渝两座大城市皆是汽车产业高地。其中，重庆以工业立市，而汽车产业则是重庆工业的重中之重，是重庆经济的支柱之一。多年来，传统汽车发展留下的基础、完备的供应链体系，是重庆汽车工业的优势。与此同时，经过多年的转型和发展，重庆在新能源汽车的多个板块上均有布局，并提出了打造“世

界级智能网联新能源汽车产业集群”的目标。而成都从上世纪90年代末开始大力发展汽车产业，尽管起步较晚，但经过10余年的开发和建设，成都汽车产业规模以上工业企业已达462户，比2016年增加191户。2021年，成都汽车产业实现产量103.4万辆，位居全国第8位，其中新能源汽车产量达到5.2万辆，同比增长85%；规模以上工业企业主营业务收入1700亿元，同比增长7.6%。

地处成渝之间的永川，既有良好的产业发展根基，也可以与其形成互动和循环，从而更好地补链成群。于人和而言，永川近年来围绕汽车产业招商引资，以长城汽车为代表的汽车产业集群，已成为全市汽车产业发展的重要亮点。与此同时，当地以新型智慧城市建设为契机，整合接入交巡警、交通运管、交通执法及市政、公交等多个系统数据，构建形成“五个一”智慧交通大脑。此外，永川是全国首个实现全域开放的自动驾驶示范城市，且在全国率先开启全无人自动驾驶商业运营，已建成西部自动驾驶开放测试和示范运营基地，推出30个典型山城测试场景，开通全国首条L4级自动驾驶公交线，丰富的测试应用场景将有力推动智能网联新能源汽车发展驶入“快车道”。智能、新能源、汽车等条件和优势，让西部智能网联新能源汽车城的建设目标呼之欲出，正当其时。



长城汽车重庆分公司第50万台整车在永川下线 摄/陈仕川



永川开启全无人自动驾驶商业化运营

目标 再造一个“永川工业”

对于未来，永川有着清晰的认知和规划。10月1日，一份名为《西部智能网联新能源汽车城建设工作方案》(以下简称《工作方案》)的红头文件，下发到了永川区各街镇和部门手中。《工作方案》指出，到2025年，西部智能网联新能源汽车城雏形初显，智能网联新能源汽车产业营业收入达到1300亿元，基本形成智能网联新能源汽车产业新生态；到2030年，全面建成西部智能网联新能源汽车城，智能网联新能源汽车产业营业收入达到3000亿元，形成“百亿级龙头企业+十亿级核心零部件企业+专精特新企业”的战略梯队，构建起“人一车一路一云一网一城市”开放协同的创新生态。

础上再造两个“永川工业”。这个数字并非“遥不可及”——近年来，依托长城汽车、瑞悦车业等整车及代工企业，发动机、变速器、车身、底盘、电子电器等汽车核心关键部件齐聚永川，物流、研发中心、供应链采购中心陆续完善，60余家汽车配套企业落户，已经形成了一条庞大的汽车全产业链。仅长城汽车就已实现工业产值570亿元。“短板较长，短板亦很短。”永川区政府主要负责人坦言，智能化、网联化、新能源化集成能力等，就是永川目前的短板，“虽然原来有一些传统汽车企业，但是没有知名新能源汽车品牌。”如何补齐？——巩固提升整车新能源和智能网联化水平，推动长城汽车、百度在永川布局智能网联新能源整

车制造。——完善汽车零部件供应链体系，加快新材料产业园、智能网联新能源汽车高端零部件产业园、长城智能网联新能源汽车产业园等园中园建设，培育智能网联新能源汽车零部件产业。——加快培育汽车软件产业，加快百度智能网联汽车研发中心、长城智能网联汽车永川研究院建设，大力发展汽车软件，推动整车企业软硬一体化发展。——打造一流体验场景，加快道路网联化改造，推动全域开放智能网联汽车测试，打造“虚拟仿真—封闭场地—开放道路—高速公路”全链条专业测试基地。——加快基础设施建设，尤其是加快布局充换电、加氢基础设施和5G通信网联设施，推动车路协同、车城协同。对于永川而言，方向既定，思路渐明，目标可期。

路径 借力传统产业链+招商

建设西部智能网联新能源汽车城，绝不是另起炉灶，相反正是有了以前的发展基础和规模，才让永川的新目标显得底气更足、优势更明显。正因如此，与此前的产业发展布局对接，尤为关键。“我们在发展布局上突出了两个重点。”永川区相关负责人介绍，首先是把凤凰湖产业园作为智能网联新能源汽车生产制造基地，主要开展整车制造、智能座舱设备等汽车零部件核心产品的研发、生产与制造，全力提升先进汽车电子、电动零部件供给能力，着力构建优势突出的智能网联新能源汽车及关键零部件研发制造产业体系。其次把大数据产业园作为自动驾驶科技创新产业基地，在永川科技生态城规划建设，主要开展低速功能车、传感器、车载终端、路侧设施、云控平台、高精地图、视觉算法、操作系统、自动驾驶套件研发、数据采集与分析等智能化、网联化、物联化关键技术、产品的研发和装配，开展智能网联测试示范平台建设，多场景应用测试验证、商业化运营试点等工作，全力打造特色鲜明的智能网联汽车综合测试与创新应用示范基地。

作为拉动经济发展的“三驾马车”之一，招商仍然必不可少。永川的短期和中长期目标特别提到，到2025年新增2个以上整车产品，到2030年新增5个以上整车产品。要实现这样的目标，除自主培育之外，更多要依赖招商。随着能源价格的波动，以及新能源产业站到了发展的风口，这些条件将会促使新能源汽车头部企业提前扩大产能，形成第二轮布局，这就是永川的机会。

事实上，在新能源汽车站上风口之后，各大城市已经展开了新的重大项目招商竞争，并希望以重大项目来引领带动其新能源汽车的完整产业链。市委、市政府也对永川给予了极大支持：一是按照全市产业布局定位，让市级相关部门与永川一起，共同梳理编制符合永川区招商路径的智能网联新能源汽车产业链“一图四表”；二是由市招商局牵头，用好招商大讲堂·汽车产业招商培训等平台，针对招商产业知识和专业能力培训；三是市区共同推动引进一批行业领军龙头企业，导入一批科技含量高、市场前景好的创新项目和人才，增强招商实效；四是借助投资重庆等市级平台，向国内外发出永川建设西部智能网联新能源汽车城的声音。

基础扎实、重点突出、路径清晰，永川建设西部智能网联新能源汽车城蹄疾步稳、前景可期。贺娜 姚兰 图片除署名外由永川区委宣传部提供



百度无人驾驶公交车在永川商业化运营



市民们等待乘坐全无人驾驶车辆