

# 共兴一条

# 链

## 核心提示

2021年10月,国务院印发《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》提出,川渝两地要规划“培育具有国际竞争力的先进制造业集群,以智能网联和新能源为主攻方向,共建高水平汽车产业研发生产制造基地”。川渝两地联合编制印发《共建世界级先进汽车产业集群战略合作协议》等,多渠道开展合作。



## 川渝打造万亿级汽车产业集群

□本报记者 白麟

日前,被誉为中国汽车界“奥斯卡”的2023第十届轩辕奖,公布“年度十佳汽车”,长安深蓝SL03、阿维塔11和赛力斯问界M7三款“重庆造”榜上有名。

实际上,这些车型不仅仅是“重庆造”,更是妥妥的“川渝造”。每一款车上的大部分零部件,都来自川渝本地的各级配套企业。

以长安深蓝SL03为例,搭载的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;四川宁江山川机械成都工厂配套减震器……

重庆同样有海斯坦普、戴卡捷力、延锋安道拓等近百家企业对四川进行配套。时时刻刻,都有成百上千辆满载汽车产品的货车,奔驰在川渝间的道路上,衔接成链、织成网。

“正是这张高水平的‘网’,推动了川渝汽车产业高质量发展。”重庆市经济信息委相关负责人介绍,目前川渝有汽车整车企业45家,各级配套商达到1600多家,年产值超7000亿元。国家统计局数据显示,今年1—11月川渝产汽车近270万辆,占全国汽车产量的11%。通过深度融合,川渝正致力于高水平打造万亿级的汽车产业集群。

### 共同设计研发成常态

日前,从重庆青山工业有限责任公司传来好消息:该公司与四川富临精工共同推动的一个汽车变速箱重要电磁阀的技术自主化项目,进入到最后一轮冬季标定,并计划于明年6月份量产。

“川渝联手啃这块‘硬骨头’,已经四年了,如今终于步入最后阶段。”青山工业总经理助理王海兵在高兴之余,也十分感慨。他已经记不清楚与富临精工的研发团队进行多少次技术研讨。为了确保产品质量能够达到甚至超过进口产品,两家公司的团队废寝忘食地开展产品设计,合力攻克了电磁阀压力振荡、离合器填充一致性、换挡压力跟随等一个又一个难关。

从单纯的配套,到供需方共同设计、研发核心技术产品,是一个区域汽车产业链走向深度融合的标志。这种情况,在川渝汽车业界早已形成常态。

12月29日,记者走进长安汽车全球研发中心,发现除了长安自己的研发人员外,还有长安汽车各配套商的常驻研发人员,这其中有很大一部分来自四川。

走过研发中心一间小会议室门口,记者听到里面讨论热烈:长安新能源电池开发团队正在与宁德时代四川方面的研究人员一起,研究三元快充电池方面的技术问题。不远处的另一间会议室里,投影仪上显示着中创新航四川方面与长安新能源共同研发的



12月19日,重庆戴卡捷力轮毂制造有限公司,正在加紧生产为新能源汽车配套的轮毂。

记者 郑宇 实习生 尹诗语 摄/视觉重庆

磷酸铁锂电池优化方案。长安新能源总经理邓承浩表示,目前上述两种汽车电池都已经投产,并成功应用于长安深蓝系列等车型。

四川建安工业建立长安汽研院分中心;成都翰冠冠佳深度参与长安CS75等系列车型的配套;戴卡捷力为四川一汽大众、一汽丰田、吉利等提供深度定制轮毂;赛力斯与成都莲洲科技合作研究模型制作材料;江淮汽车、鼎坤车业、海特汽车等两地车企及配套商之间实现智能化协同设计和制造……正是在川渝汽车产业链深度合作下,才诞生了长安深蓝SL03、阿维塔11和赛力斯问界M7等代表业内最高水准的汽车产品,推动产业迈向高质量发展的“新赛道”。

### 优势互补共闯“新赛道”

瞄准新能源智能网联汽车发力,已成为川渝共识。而如何充分调用两地的差异性资源,建立产业优势,则是川渝汽车产业链能否真正拧成一股绳共闯“新赛道”的关键。

在重庆工商大学成渝地区双城经济圈协同发展研究中心常务副主任周兵看来,重庆整车品牌众多,且整车制造业基础实力雄厚,拥有包括发动机、变速器等各类总成在内的完整供应体系,不过在电池材料、电池包等新兴领域的重庆本土企业体量较小。

而四川恰好在新材料、动力电池、电子信息 and 软件产业领域优势突出,尤其在智能网联汽车检验检测平台、信息安全等技术领域有较大优势,同时还具备高校科研院所等丰富的智力和科技资源。

川渝两地汽车产业链具有很强互补性。两地汽车产业在布局和技术上的融合,如今正呈现出一系列令人惊喜的新变化。例如,日前,长安新能源的磷酸铁锂电池在四川成都龙泉驿形成3条产线规模,前不久三元电芯在四川宜宾形成2条全自动高速产线规模。

邓承浩透露,2022—2023年,长安新能源在川渝配套率将由16%提升至56%,2023至2024年川渝配套采购金额增长率将达到106%。

电池占到了新能源整车配套总成本的近一半,而电池成本一半是原料,另一半就是含电价的生产成本。业内人士分析长安此轮配套布局调整重要原因,就是当前新能源汽车出口到很多国家都需要有绿电的碳排放证明,而四川拥有电价便宜的优势和绿电优势,这对长安很有吸引力。

记者了解到,赛力斯动力电池供应目前已经由东部沿海地区,转至来自于宁德时代位于宜宾的电池工厂。

今年年初,赛力斯还在成都成立了软件中心,并招募了200多名人工智能、大数据分析处理等领域“高手”,未来两年计划员工总数将超过800人。

谈到布局成都的意图,赛力斯创始人张兴海表示,成都在电子信息及互联网技术方面有突出优势,结合重庆在整车制造方面的技术和能力,能够帮助赛力斯夯实“新能源汽车技术自持者”定位,提升产品力和产品竞争力。

赛力斯上述布局效果正在显现。今年1—11月,赛力斯新能源汽车累计销量118411辆,同比增长235.54%,增速远超行业平均水平。

### 关键领域建立新平台支撑

川渝汽车产业融合之路走深走实,一些关键领域平台发挥了重要作用。

2021年,长安在某新款车型量产中遇到一个问题:车辆外观部件在设计上无法达到量产要求,重庆本地没找到能满足要求的配套企业。

后来,长安通过成渝地区双城经济圈汽车产业链供需信息线上对接平台,找到一家成都供应商,双方通过近一年的共同研发,最终顺利解决了外观部件设计问题。

早在2020年,川渝经信部门就联合建立了上述对接平台,现已推动3500余家整车和零部件企业上平台。2021年至今,该平台通过线上线下多种对接方式,已促成两地企业间配套金额超130亿元,并帮助长安、延锋安道拓、平伟汽车科技等多个企业解决了关键配套问题。

重庆市经济信息委负责人表示,除了打造成渝汽车产业链供需对接平台,两地还围绕“氢、电、智行”三大汽车产业前沿领域,打造“三条走廊”,以之作为支撑两地新能源汽车产业发展的重要平台。

去年,庆铃与民生集团签约,陆续交付50辆氢燃料电池货车给民生物流,进行成渝间物流试运行。目前,庆铃氢燃料电池车实际运营已突破百万公里,刷新了中国乃至全球的氢燃料电池在商用物流场景的里程纪录。

此举的背后,还有一个更加庞大的计划——“成渝氢走廊”,其中包括建设一个贯通成渝及中间各城市群的氢能快捷运输线。川渝计划在2025年前,投入约1000辆氢燃料电池物流车,在沿线配套建设加氢站,同时在潼南、长寿、凉山、攀枝花等地建立氢气供应基地,致力于打造立足成渝、辐射西部的氢能及燃料电池产业发展高地。

“成渝电走廊”建设方面,川渝将加快省际高速公路服务区充电桩建设,保障两地电动汽车跨省出行充电需求,同时以重庆主城区、成都都市圈、宜宾、成渝两地高速公路等为重点,加快换电站布局,优先在出租车、网约车等公共领域试点运营换电技术,并逐步向私人领域推广。

围绕“成渝智行走廊”建设,川渝双方正持续建设和提升两地高速公路、城市道路等具备车用通信网络功能的改造升级,将通过百度西部自动驾驶开放测试与示范运营基地、重庆西部汽车试验场、仙桃谷5G自动驾驶公共服务平台、车联网标准及测试验证试点示范四川基地等平台建设,开展自动驾驶及车路协同道路测试和示范应用,促进智能网联汽车和车联网产业集群发展。

按照计划,到2025年,成渝地区双城经济圈将力争建成世界级汽车研发、制造、应用基地。

## 数读 (2022年)

超过8万亿元

川渝规模以上工业营业收入

5.25万亿元 2.8万亿元

四川 ↑ 重庆

同比增长

1.8%

电子信息

2.2万亿元

消费品产业

1.48万亿元

装备制造

1万亿元

汽车

7500亿元

两地共生产汽车

318万辆

同比增长

17%

川渝间

省际高速公路

建成“电走廊”

11条

建成加氢站

15座

遴选“5G+工业互联网”

标杆项目

20个

标识解析国家顶级节点(重庆)

累计接入二级节点

34个

数字化管理

网络化协同

个性化定制

服务化延伸

584个项目

集聚工业互联网服务商

208家

最大亮点

产业深度融合初见成效

电子信息产业链

供需对接平台

累计上云企业

超过3500家

(数据来源:市经济信息委 本报记者夏元整理)