

高质量发展调研行·双城“链”事 ⑤



长安福特整车二工厂，工作人员进行成车下线前最后的检查。见习记者 尹诗语 摄/视觉重庆

成都龙泉驿经开区汽车产业聚集地全景。记者 齐岚森 摄/视觉重庆

长城汽车永川生产基地，生产线上一片忙碌。记者 齐岚森 摄/视觉重庆



成渝车企加快推动双城汽车产业提档升级

本报记者 陈钧 白麟

6月12日，本报联合两江新区融媒体中心，推出“高质量发展调研行·双城‘链’事”系列报道。其中，该系列第一篇报道《川渝汽车产业协同迈向万亿级》推出后，在川渝两地车企中引发积极反响，车企纷纷表示“调研报道非常扎实，不但展现了川渝两地汽

车产业协同发展的现状，还对产业链供应链存在的不足进行了思考”。车企们在提振信心的同时，还为两地汽车产业如何共同“补链强链”提出了建议。记者对这些建议进行梳理，以便为川渝汽车产业踏上万亿级台阶提供有益参考。

声音

川渝将进一步强化整车企业龙头引领作用。支持长安、赛力斯、长城等优势整车企业整合重组比速、野马等困难企业产能，推进赛力斯超级工厂、理想重庆基地、长安新能源工厂等重大整车新项目建设，加快智能网联新能源汽车新车型的研发和投放。

——重庆市经信委有关负责人

川渝将打造成渝地区双城经济圈汽车产教融合联盟，加快推动两地充电桩基础设施建设，推动“成渝氢走廊”实现互联互通；推动成都经开区和重庆两江新区形成联动，打造“成渝智行走廊”，加快车联网部署应用。

——四川省经信厅有关负责人

鱼复新城作为两江新区乃至重庆重要的汽车生产基地，与宜宾三江新区共建成渝地区双城经济圈产业合作示范区、共建汽车零部件协同配套基地，共同打造产业合作样板区，实现了互惠共赢，取得了实质成效。

下一步，鱼复新城将深入贯彻党的二十大精神，紧扣成渝地区双城经济圈建设，认真落实全市打造“33618”现代制造业集群体系要求，聚焦智能网联新能源汽车产业，努力打造产业优势、发挥协同效能，助力重庆加快建设国家重要先进制造业中心。

——两江投资集团党委委员、副总经理，两江鱼复投资公司党委书记、董事长刘军

长安汽车

- 目前有三分之一供应商来自四川，每年订单超200亿元
- 未来进一步扩大四川配套采购规模

6月12日中午，长安汽车执行副总裁陈伟结束一上午的忙碌，回到办公室坐下，目光落在桌上当天的重庆日报第4版上，随即他拿起报纸，打算再重新读一遍上面刊登的《双城“链”事·汽车产业篇》整版报道。

“短短一上午，已经有好几位同事向我说起了这篇报道。”陈伟说，大伙都觉得这篇新闻报道对川渝汽车产业剖析深入，视野全面。

“从成渝地区双城经济圈建设的角度来看汽车产业，这个角度很巧妙。”陈伟表示，重庆日报的报道，给行业赋予了广阔的视角，该报道能帮助企业更好地审视自身在川渝汽车产业链中的定位。“此外，报道充分展示了当下两地行业在布局、技术等方面的最新趋势，对于车企制订下一步发展计划有很好的借鉴和指导意义。”

在接受记者采访时，陈伟还谈到了企业下一步“补链强链”的打算。

据介绍，目前长安汽车有三分之一的供应商来自四川，每年有超200亿元的合作大单。未来，长安汽车将进一步扩大对四川配套商的采购规模，并注重发挥产业链龙头企业的引领作用，针对目前自身产业需求，帮助配套商挖掘潜力、强优补欠，全面优化提升配套能力。

此外，长安还将加强与成渝高校科研协同，推进产学研合作，并构建智能制造共享平台，带动配套商在基础前沿技术、关键核心技术、“卡脖子”技术等方面实现突破，推动川渝两地区域协同创新，合力打造科技创新高地，共建汽车产业科技生态圈。

在迈向新赛道方面，长安也紧锣密鼓展开一系列计划。

陈伟介绍，长安汽车正在共构超过万人的研发和产业高地，未来在“芯器核图云网天”核心领域，投入超过1500亿元，并在电池、电驱、智能座舱、智能驾驶等方面进一步提升川渝产业配套合作。到2025年，长安系中国品牌将推出27款全新新能源产品，新能源汽车销量达到120万辆，电池系统年产能达到约70万套。在差异化发展智能化方面，长安将基于打造“中央+区域”环网架构，到2025年产品的智能化水平达到国内数一数二。

陈伟还透露，今年年底，长安汽车的首个“5G工厂”将投产，并将打造成为行业规模最大、场景最全、应用最深的新能源汽车制造工厂。

赛力斯

- 在电子科大、西南交大、成都理工等名校招揽软件人才
- 与宁德时代四川公司强强合作，研发M3P新型电池

赛力斯相关负责人表示，重庆日报的报道提及赛力斯的“黑灯工厂”，对川渝两地整车企业推动上下游协同智能化，提升产业整

体竞争力的行动给予肯定，这让企业信心倍增，从而更加坚定地走好自己的路。

关于赛力斯在成都的布局，该公司董事长张兴海曾向记者表示，四川拥有电子科大、西南交大、成都理工等知名高校，每年能提供大量汽车软件人才，“我们非常希望其中一些宝贵人力资源能够为我们所用。”

在张兴海看来，成都在电子信息及互联网技术方面有突出优势，重庆在整车制造方面有技术和经验。通过整合两地长处，赛力斯能培育更强的软件技术队伍，提升产品竞争力。

在成都高新区天府二街一栋写字楼里，就坐着这家重庆车企在川研发中心——成都赛力斯科技有限公司。这里，数百名来自四川的汽车软件人才，正在全力开发智能座舱、汽车信息系统集成等项目。

张兴海透露，到今年底，成都公司研发人员队伍将扩充至上千人。

除了在川设立研发机构，赛力斯还与宁德时代四川公司强强合作，研发M3P新型电池，与四川当地的江淮汽车、坤鼎车业、海特汽车等车企合作，实现智能化协同设计和制造。

日前，赛力斯下线了AITO问界第10万辆新能源车，打造了市场成长最快的新能源汽车品牌。赛力斯相关负责人表示，未来公司将面向智能网联新能源方向，进一步提升经营质量和创新商业模式，同时将持续做好现有车型迭代演进，提升产品体验，为用户提供超越预期的智慧电动汽车出行体验。该公司计划将于近期发布全新平台，及搭载该平台智能汽车全栈技术解决方案的旗舰车型。

庆铃集团

- 聚合川渝两地科研院所、科技企业开展联合攻关
- 不断扩大“成渝氢走廊”示范应用规模

庆铃集团副总经理李巨星表示，重庆日报的报道明晰了川渝汽车自身的行业定位和产业链、价值链逻辑；报道不单是落在某个企业上，还更注重于了解企业与企业间的关系，实际上这正是区域产业提档升级、迈向高质量发展的关键。

李巨星介绍，作为“成渝氢走廊”建设重要参与者和重庆氢能源新兴产业的“链长”企业，庆铃集团氢燃料电池汽车目前主要面向商超、冷链、汽配等行业，覆盖城市配送、干线物流、中重型长途运输等典型应用场景。对此，庆铃聚合川渝两地中石油、中石化、龙通科技、富鸿资本、银海融资租赁等科研院所、科技企业，聚焦燃料电池发动机系统功率密度等关键技术，开展联合攻关，获得专利556件，并推出涵盖厢式车、冷藏车等10余款轻中重全系列物流车型，作为示范应用车辆，并不断扩大“成渝氢走廊”示范应用规模。

李巨星表示，目前川渝两地已建在建19座加氢站，加注能力超过10吨/日，氢燃料电池汽车运行里程超过3400万公里，减少碳排放超过1.1万吨。

未来，以庆铃为代表的“成渝氢走廊”参建企业，以及沿线地区和两地部门将坚持市场导向，不断健全“产学研用”深度融合的联

合创新工作机制，聚焦燃料电池发动机系统功率密度、最高效率等关键技术，共同承担科技项目、共享科技成果，通过“成渝氢走廊”建设不断优化两地汽车产业结构、清洁能源结构和交通运输结构，推动两地汽车产业转型升级，打造立足成渝、辐射西部的氢能及燃料电池产业发展高地。

记者另外了解到，到今年底，我市氢燃料电池汽车产业集群将初步形成，氢燃料电池汽车运行规模将达到800辆；到2025年，我市氢燃料电池汽车行业企业将超过80家。

重庆至信实业集团

- 推动川渝强化汽车产业“整零协同”
- 共同弥补关键技术短板

“重庆日报的报道，让我们看到了川渝汽车产业协同的广阔市场空间。”重庆至信实业集团有限公司运营投产中心总监蒋静说，两地汽车产业基础雄厚，产业链完整。至信实业作为传统的冲焊零部件供应商，也希望能与更多伙伴携手合作、抱团发展，助力成渝地区汽车产业集群发展，为成渝地区双城经济圈建设贡献力量。

目前，面对汽车产业新一轮科技变革，主机厂和供应链企业纷纷构建建立生态圈。在蒋静看来，传统的供应链体系，大多数是纵向单线配套供应，而要推动成渝地区汽车产业补链强链，实现产业高质量发展，就要做好横向拓展，充分利用、发掘两地优势，打造不同业务领域企业共同参与的汽车产业联盟，强化两地汽车产业“整零协同”，形成更扁平更粗壮的新供应链体系。

“同时，虽然两地现在供应链较为全面，但还存在关键技术短板。”蒋静指出，例如在汽车半导体领域，存在低端产量不足、中端产能不足、高端难迭代的短板，两地应该携手利用成渝两地科研资源，依靠两地汽车产业深厚基础与应用场景，全面突破技术上下游和关键环节。

蒋静还建议，川渝未来要建强汽车产业全链条交流平台，加强两地企业互访学习，在竞争合作中促进企业成长。在成长过程中，各厂商要摆脱传统的供求关系，着力建设命运共同体，实现合作开发，达到两全其美的效果，通过形成区域整体的技术优势和规模经营，推动成渝地区双城经济圈汽车产业升级。

中领智行(成都)科技有限公司

- 用好成渝地区丰富产业资源及软件人才资源
- 让川渝汽车操作系统研发取得新突破

中领智行(成都)科技有限公司区域副总监李卫表示，该篇报道采访极为翔实，涉及川渝两地的主管部门、市场主体以及相关专家，梳理和呈现了各方观点中的精华，也让行业深入了解成渝地区双城经济圈建设启动3年以来所蕴含的巨大市场前景，给了大伙继续深耕川渝地区的信心。

李卫认为，汽车产业是川渝两地的共同

优势产业，且都在向智能网联和新能源领域转型升级。作为一家以操作系统为技术核心的科技企业，中领智行推出的RAITE Hypervisor智能座舱方案填补了行业空白，并且与长安汽车等重庆整车企业达成了深度合作，正在以自身科技力量赋能成渝地区双城经济圈建设。

谈到川渝汽车未来深化合作的方面，李卫表示，在“软件定义汽车”的大背景下，操作系统已经成为智能网联新能源汽车的核心底层架构，推动汽车从传统交通工具“进化”成为移动的智能平台。成渝地区有着丰富的产业资源及软件人才资源，从操作系统这个领域来看，成渝的四川大学、电子科技大学、重庆大学、重庆邮电大学等各大高校培育的嵌入式方向人才，可以有效补充本地操作系统研发力量。同时，基于成渝本地供应链，上下游供应链体系可以有效协作、共同创新设计打造更有竞争力的产品。“当然，也需要了解操作系统研发具有周期长、难度高的特点，需要集结更多优秀人才，提供更多应用机会，让技术快速成熟应用。”

李卫强调，加强基础研究，是实现高水平科技自立自强的迫切要求。在软件定义汽车的大趋势下，中领智行将持续投入自主安全可控操作系统研发，完善产品及行业解决方案，与行业伙伴共同构建开放、融合、创新的基础生态体系，助力川渝汽车产业高质量发展。

成都航天塑模股份有限公司

- 新能源相关产品收入占比已接近50%
- 未来将进一步提升新能源车业务占比

“重庆日报的报道以十分细腻的笔法，写出了川渝两地汽车产业之间的良好合作局面，既有温度，更有深度。”成都航天塑模股份有限公司董事长邓毅学说，今年4月，重庆日报与两江新区融媒体中心联合派出精英兵将赴成都采访航天塑模，让他感受到了重庆政、媒两界对成渝地区双城经济圈建设的重视。“尤其是最后的记者手记部分，指出了川渝两地汽车产业通向万亿级产业集群要迈过的几道坎，对于我们下一步的发展也有十分重要的借鉴意义，比如如何进一步提升跨区域、跨行业的融合发展，也是我们思考的方向。总体来说，这是一篇切中要害的好文章，我们将组织进一步的研究讨论。”

邓毅学表示，成都航天塑模接下来将深化与长安等重点车企之间的联系，共同强化在汽车轻量化等领域的研发，进一步降低产品能耗，助力“双碳”。在智慧座舱领域，公司也将携手重庆的整车企业共同进行技术研发，开展仪表盘智能座舱、INS、氛围灯、主动进气格栅等技术研究，顺应汽车智能内饰发展趋势，推动川渝两地汽车产业迈向价值链中高端。

此外，在新能源方面，该公司还将与长安汽车、深蓝汽车、赛力斯汽车等联手，在现有基础上加大新能源车型的量产配套，同时强化内外饰产品的协同创新和研发。2022年，该公司的航天模型塑模相关产品收入占主营业务收入的比例近50%，随着新能源汽车的发展，占比还将进一步提升。