

让重庆智能网联新能源汽车跑出新速度

市政协委员在专题记者会上出谋献策

2023年,重庆汽车产量230万辆,排名跃升至全国第二位,这也是重庆时隔7年重回全国第二。“重庆造”汽车中,新能源汽车产量50万辆,同比增长37%,超过全国平均增幅。从这份亮眼“成绩单”不难看出,重庆新能源汽车逐步实现了品牌价值从微到巨、产品网络从有到专、市场辐射由近及远的转变升级。

1月21日下午,市政协六届二次会议专题记者会在人民大厦新闻发布厅召开,6名市政协委员与市经济信息委相关负责人围绕“助力智能网联新能源汽车高质量发展”这一主题,结合汽车产业实际,为重庆加快打造世界级智能网联新能源汽车产业集群出谋献策。

政协专题记者会

□新重庆-重庆日报记者 何春阳 卞立成
作为制造业重镇的重庆,如今在我国汽车领域已经表现出无可争议的强势地位。那么,重庆应该如何不断巩固和扩大新优势?

看产品

“重庆造”智能网联新能源汽车竞争力十足

“去年我市汽车产业发展主要有5个亮点,分别是产量创历史新高、产品迈向高端化、零部件配套增强、国际市场扩面增量、基础设施不断完善。”市经济信息委副主任徐兴永在政协六届二次会议专题记者会上介绍,目前新能源汽车产量逐月攀升,2023年12月份达到9.6万辆,占全市当月汽车产量的38.5%。

在零部件配套方面,全市规模以上汽车零部件产值增速达到10.5%,特别是功率芯片、激光雷达、驱动电机等一批重点补短板项目纷纷落地,智能网联新能源汽车产业链3大系统、12个总成、56种部件已实现全覆盖和集群式发展。

不仅如此,2023年,全市新建充电桩10万个,累计建成21万个,平均车桩比、公共车桩比均高于全国平均水平,换电站数量和换电车辆推广数量均跃居全国第二位。

据徐兴永介绍,2023年,“重庆造”汽车远销80多个国家和地区,出口36万辆,同比增长29%,出口金额330亿元,同比增长50%。长安、赛力斯在东南亚、南美、欧盟等市场的渠道和工厂建设快速推进。

“我们携手上下游优秀合作伙伴,在智能座舱、智能驾驶等方面联合攻关,打造SDA超级架构,即将在今年搭载上车,为用户带来了‘一键变形’‘代客泊车’等丰富便捷的用车新体验。”市政协委员、重庆长安汽车股份有限公司首席专家华鹏介绍,过去一年,长安汽车销量同比增长11%,创6年来新高,其中自主品牌智能网联新能源汽车销量超47万辆,同比增长70%。

“重庆已具备打造智能网联新能源汽车产业标杆的技术与制造实力。2018—2022年,我市新能源汽车产量年均增长98%,规模和效益均高歌猛进。”市政协委员、赛力斯集团科技公司总裁许林表示,重庆智能网联新能源汽车包揽增程式、纯电、插电式、换电式、氢燃料等技术路线,门类齐,研发快。

“随着长安阿维塔、赛力斯问界等高端品牌向上升级,问界系列车型及阿维塔等智能化电动化水平不仅全国领先,多项指标还引领着全球产业创新。”他以去年推出的问界新M7、M9为例,新车型基于赛力斯汽车自研的超级电驱智能技术平台DE-i,实现了一个平台适用纯电及增程的多技术路线,可油可电,有效解决消费者痛点。

许林说,基于对增程技术的前瞻性布局及持续高额投入,赛力斯汽车DE-i平台已经进入3.0阶段,“智慧大脑”拥有强大的“自主识别+全局优化”能力,可实现900余种驾驶场景的精准识别,智能协调动力系统可根据场景进行相应调节,为消费者带来更加舒适的驾乘体验。

“发展智能网联新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。”市政协委员、重庆百事达汽车有限公司董事长杨敏指出,2023年全国新能源汽车销量940万辆,加快拓展市场已成为整个产业高质量发展的必然要求。

谈机遇

加快形成产业新生态

按照市委、市政府加快构建“33618”现代制造业集群体系和加快打造世界级智能网联新能源汽车产业集群的工作部署,我市正着力创新工作机制和工作举措,充分发挥链长制统筹协调作用,大力提升智能网联和新能源化水平,加速形成智能网联新能源汽车产业新生态。

“2024年,我们将紧紧围绕世界级智能网联新能源汽车产业集群这一战略目标,持续抓好‘1+7’规划体系落实,出台实施商用车、氢燃料电池汽车、车联网融合、车路云一体化等专项



1月21日,市人民大厦新闻发布厅,重庆市政协六届二次会议专题记者会“发力新赛道·聚力新重庆——助力智能网联新能源汽车高质量发展”现场。 记者 谢智强 摄/视觉重庆

记者问答

记者:做大做强做优智能网联新能源汽车,要聚焦产业链协同发展,是出于哪些考虑?

市政协委员、重庆长安汽车股份有限公司首席专家华鹏:用户对汽车产品的需求越来越高,倒逼汽车企业具备的整合应用能力越来越高,这就要求需要产业链紧密合作、同频共振、协同发展,而不是单打独斗。过去三年的汽车行业芯片断供问题,也在时刻提醒我们,除了要加强自身核心技术的掌控,还要和芯片等二级供应商,甚至是原材料等三级供应商多维、多向合作,形成更加紧密的合作关系。

此外,还应加强政产学研携手,充分发挥社会资源优势,加强与专业领域的高校、研究机构交流合作,形成技术研究突破和量产应用验证的闭环模式,以此推动整个产业链高速发展。

记者:赛力斯汽车推出的问界M9非常受关注,这款车的行业领先性体现在哪些方面?

市政协委员、赛力斯集团科技公司总裁许林:该车搭载了领先一代的智能灯光系统,百万像素智慧投影大灯采用独创双反空间光学系统,实现3米超近场智能迎宾功能,示宽光毯可让用户在窄路行车更安全。同时,支持三、四、五、六座百变座椅模式,视野感、空间感、灵活性能够轻松满足用户的全场景出行需求。

问界M9全车满配10屏,华为临境抬头显示系统首次上车,AR实景与ADS融合显示,带来更直观、更安全、更沉浸的导航体验,倒车影像、驻车观影,抬头即显;面对静止车辆及行人,自动刹停速度最高达到120km/h;首发ESA紧急转向辅助,自动控制转向辅助驾驶员避免碰撞;后向主动安全能力再增强,误踩油门也会制动。

值得一提的是,问界M9还可实现主副驾驶空间数据隔离,全方位保护用户隐私安全。

记者:当前新能源汽车车型繁多,作为

普通消费者,应该怎么选车呢?

市政协委员、重庆百事达汽车有限公司董事长杨敏:每一个消费者在购车时都要结合自己的购车预算、用车需求、车辆配置、用户口碑等方面进行选择。而在众多车型中,“重庆制造”表现得非常亮眼。

从目前“重庆造”新能源热销车型来看,从十几万元的长安深蓝S7,到20万—40万元之间的AITO问界M5、M7和阿维塔11、阿维塔12,再到50万元左右的AITO问界M9,能满足不同层级消费者的需求。这些车型都是我们重庆制造的骄傲,也是中国新能源汽车的标杆,值得消费者的选择和信赖。

记者:请问中信银行在为新能源汽车行业提供金融服务方面,有哪些特色举措?

市政协委员、中信银行重庆分行党委书记、行长刘志华:早在2001年,中信银行就率先布局汽车流通市场。目前中信银行合作汽车厂家超60家,主流品牌全覆盖,合作经销商集团超千家,授信经销商近万户,向经销商累计提供融资超5亿元,领跑同业。

中信银行重庆分行在新能源汽车金融服务上主要有三方面特色:一是成立汽车金融事业部,强化汽车金融业务专业化、集约化经营,为客户提供更加优质高效的服务;二是打造定制化、线上化的优质金融产品和服务方案,如对经销授权、以销定产的新能源品牌,推出“订单融”产品,向经销商或交付中心提供融资,用于向厂商采购车辆;三是为客户提供差异化综合服务,积极整合资源,为汽车产业链客户提供“商行+投行”“境内+境外”“融资+融智+融产”的综合服务。

记者:高校入驻产业园区建设产业学院和产业技术研究院,有什么优势?重庆理工大学在这方面是如何实践的?

市政协常委、重庆理工大学车辆工程学院院长、汽车零部件先进制造技术教育部重

点实验室主任(兼)胡远志:首先,产业技术研究院采用开放的事业合伙人模式,为产业链的高层次人才提供了事业合伙的平台,能够在短期内集聚庞大的产业人力、智力和技术资源。

其次,能自觉激发高校现有创新资源,为整个产业链中小企业提供源源不断的人才智力输出、技术迭代更新和设备支持。

此外,产业技术研究院提供了面向全产业链能自我造血的公共创新研发服务平台,为产业健康可持续发展提供了源源不断的动力。

目前,重庆理工大学新能源汽车国家级现代产业学院,为重庆市汽车产业发展培养了近万名高素质应用研究型人才,在重庆高新区建设了新能源汽车电驱动研究院,在璧山区建设了智能网联新能源汽车研究院;以学院科技成果为基础,孵化了1个重庆市首批创新型研发机构、2个国家级孵化器、1个智能制造产业园和10余家科技企业,年营业额超过60亿元。

记者:汽车正逐步从出行工具向“第三生活空间”转变,请问“两江造”的智能网联新能源汽车有什么突出的特点?

市政协委员、两江新区党工委委员、管委会副主任李洁:在产品方面,两江新区助推车企与华为、宁德时代等行业领军企业深度合作,智能驾驶、智能座舱、续航超充以及人机交互系统的驾乘体验广受好评。

在制造能力方面,两江新区助推赛力斯建设比肩特斯拉的“未来超级工厂”,深蓝、阿维塔建成全数字化、智能化产线,为用户提供品质优异、安全可靠的智能产品。

赛力斯与华为联手打造的问界M9,搭载华为自动驾驶技术、华为鸿蒙座舱、智慧投影大灯等高端智能化配置;长安、华为、宁德时代共同打造的阿维塔12,搭载全新一代智能电动汽车技术平台CHN、华为ADS2.0,零延迟超清电子后视镜、双零重力座椅等智能化个性化配置,驾乘体验更加舒适、便捷、高效。

林看来,智能网联新能源汽车产业已成为重庆最具标志性和辨识度的优势产业。

他说,重庆智能网联汽车正全面推进新技术测试、“车路协同”多维应用场景示范,加强智能化、电动化专业团队建设,积聚技术新突破势能。

“进一步推动重庆新能源汽车高质量发展,关键要抢抓机遇强链补链。”许林认为,要充分发挥本地龙头企业“链主”效应,针对关键零部件加大精准招商引资力度,吸引更多全球头部汽车供应商落户重庆,同时积极引导本地传统供应链企业加快新能源转型。

“自动驾驶是智能网联新能源汽车的重要方向。”华鹏说,逐步向“车、路、网、云、图”一体协同发展,将成为智能网联新能源汽车竞争制高点。

伴随着全国和重庆智能网联新能源汽车产能的不断提升,加快拓展市场成为整个产业高质量发展的必然要求。

“2023年12月19日,市政府发布《重庆市推动外贸稳规模优结构若干措施》,将实施‘渝车出海’行动计划,重点支持智能网联新能源汽车加大国际市场开拓力度,这成为近期地方层面推动汽车出口的政策亮点。”杨敏认为,这充分说明了重庆坚定发展智能网联新能源汽车产业的信心和决心。

说打算

高标准打造标杆产品继续领跑全国

市政协常委,重庆理工大学车辆工程学院院长、汽车零部件先进制造技术教育部重点实验室主任(兼)胡远志直言:“在看到成绩的同时,我们也应当清醒认识到,当前我市智能网联新能源汽车面临着人才供需矛盾突出、科技创新支撑引领作用不够等问题,影响了万亿级智能网联新能源汽车产业集群的建设。”

他建议产业园区投资建设公共研发平台,实施事业合伙人模式集聚全球人才,吸引优秀人才、企业、科研院所等入驻,实现人才培养、技术研发、资源共享,协同创新创业和产业融合发展。

同时,支持和鼓励重庆理工大学、重庆邮电大学等本地高校,依托园区公共研发平台,就地就近建设国家级现代产业学院、卓越工程师学院,与企业共同开展项目式人才培养,培养具备创新思维和实践能力的复合型人才,为汽车产业发展提供高质量人才保障;充分利用高校智力、人才资源,与企业共建产业技术研究院,提高企业的技术水平、研发能力和研发效率,实现技术攻关,降低成本与风险,推动重庆智能网联新能源汽车产业不断升级。

市政协委员,中信银行重庆分行党委书记、行长刘志华聚焦金融如何支持智能网联新能源汽车高质量发展,提出建议。

他认为,持续加大“全产业链”金融支持力度,加快构建“全生命周期”多元融资体系十分重要。通过“融资+融智+融产”为重庆汽车产业发展提供助力,能够进一步促进地区产业链补链强链,助力产业生态完善和升级。

刘志华建议为整车企业提供“股权+债权”“商行+投行”“境内+境外”“线上+线下”等一体化综合金融服务,加大对技术改造、研发投入、提产扩容的信贷支持力度;开发体系化、全场景的数字供应链金融产品,助力零部件企业融资,特别是帮助解决中小型供应商融资难、融资贵的问题;充分发挥银行、证券、基金、保险、社会资本等作用,加快为汽车产业链各类企业构建覆盖种子期、初创期、成长期、成熟期等“全生命周期”的金融服务体系;充分发挥券商、基金等专家智库作用,为地区智能网联新能源汽车产业规划、产业链企业转型发展提供智力支持。

“两江新区是重庆汽车产业的主战场,整车企业的集聚地。”市政协委员,两江新区党工委委员、管委会副主任李洁表示,2020年以来,两江新区新能源汽车年产量累计增长超13倍,燃油车智能网联化率翻两番,单车价值提升30%。2023年1—11月,两江新区车企企业出口金额141.8亿元,同比增长152.6%。李洁表示,下一步,两江新区将坚持以整车龙头企业为引领,打造创新平台,搭建应用场景,持续提升本地化协同水平,不断拓宽出海能力。

比如:启动公共领域车辆全面电动化先行区试点建设工作,加快构建布局合理、功能完善、方便快捷的充换电、加氢站等基础设施服务体系;持续开放自动驾驶测试道路,丰富应用场景,助推车企开展高级别自动驾驶上路应用,抢占自动驾驶算法和技术迭代发展先机;常态化举办企业家沙龙、联盟会议、供需对接等行业活动,推动整车企业面向更多的本地汽车配件企业、电子及软件信息类企业,发布新能源、智能化的供应链新需求等。

“2024年,两江新区汽车产业规模力争突破2000亿元,整车产量超110万辆,其中新能源整车产量突破50万辆。”她说。