



向新而行⑦ 重庆重返“中国汽车第一城”的奥秘

国务院发展研究中心宏观经济研究部研究员张俊伟：

把重庆打造成汽车产业关键领域的高地

培育新质生产力,抢抓智能网联新能源机遇

业为主要载体,典型代表有人工智能、量子计算、无人驾驶、黑灯工厂(Dark Factory)、靶向医疗等。而广义的新质生产力则涵盖了新技术(特别是信息技术)与传统产业融合发展、提升改造传统产业的内容,具体如,网络销售突飞猛进、“线上线下相结合”,极大地改变了传统零售业的面貌;银行开展数字化转型,为客户提供在线金融服务等。

在当前条件下强调发展新质生产力,是增强产业自主性,有效应对百年未有之大变

局的需要;是发展壮大未来产业和战略性新兴产业,抢占世界产业竞争制高点的需要;是加快产业结构优化升级,推动经济提质增效的需要;是消除经济发展不平衡不充分矛盾,推动经济实现高质量发展的需要。可以说,提出发展新质生产力不仅是重大理论创新,更具有重要的现实指导意义。

重庆日报:为什么说智能网联新能源汽车是重庆培育新质生产力必须抓住的机会?

张俊伟:汽车是十万元级大件耐用消费品,重庆更是我国汽车产业的重要生产

基地。从本专题报道的典型例子可以看到,我国汽车产业升级发展主要聚焦在两个方面:一是面临新的市场约束(如温室气体减排),采用新能源驱动技术(如电机驱动技术、氢能源驱动技术)对传统汽车进行改造,把传统的“燃油车”升级为新能源汽车,以更好地满足节能、减排、降低使用成本等方面的要求;二是采用最新的信息技术成果,赋予汽车新的性能(如自动驾驶、在线娱乐、在线作业监控等),向客户提供新的消费体验。

智能网联新能源汽车集上述发展趋势于一身,因此说它是汽车产业新质生产力的典型代表,也是必须要抓住的机遇。

比对底特律,重庆可借鉴这些经验

汽车产业衰落带来的巨大震荡和调整压力。

正反两方面的经验充分表明:面对技术和市场的快速变化,保持产业生态多样性,避免把“鸡蛋放在一个篮子里”;在规模和敏捷之间维持平衡,既要有竞争力,又要有灵活性,基于能力发展具有本地优势的产业十分重要。

重庆日报:目前,重庆正在打造由智能网联新能源汽车为首的“33618”现代制造业产业集群。我们也看到,目前国内至少有25个城市将汽车相关产业作为支柱产业。除上海、广州、长春、柳州等老牌汽车城市,还有深圳、合肥等汽车新城在异军突起。面对激烈的竞争,您认为重庆还需要补哪些课?在基础政策、配套和发展机制上,可以进行哪些创新?

张俊伟:当前国内汽车业发展正处在转型发展的关键时期,汽车市场呈现“冰火两重

天”的复杂局面:一方面,传统燃油车进入成熟收缩期,相关企业面临巨大经营压力,需要通过优胜劣汰、强强联合,提高产业集中度、优化生产布局、适当压缩产量;另一方面,新能源车、智能驾驶新赛道方兴未艾,大量资本涌入,产业“新面孔”不断涌现,呈现一片繁荣景象。

重庆汽车产业的重新崛起,在很大程度上与其抓住机遇、加快转型发展有关。要把握好这种独特的市场形势,使重庆汽车产业迈上新台阶,可以从如下三方面着力:

一是代表性企业要发扬既有成绩,巩固新赛道的领先优势;并在此过程中全面提升相关企业的软实力,如新技术研发、质量控制、企业形象、售后服务等;

二是在研发、设计、资本、人才引进等方面着力,通过培养产业集群、完善创新创业生态,把重庆打造成汽车产业关键领域的高地;

三是要走资本运作、低成本快速扩张之路,运用资产并购重组、生产外包等方式,整合传统汽车企业过剩的产能、技术基础和人力,快速完成重庆车企在新赛道的全国布局,提升重庆在全国汽车业的影响力和控制力。

重庆日报:从蔚、小、理等造车新势力发展之路上,重庆车企有哪些可以学习的经验、规律的教训?

张俊伟:目前,我国电动车的发展明显存在比亚迪和新势力两种发展路径。比亚迪着眼于用电驱技术取代传统燃油驱动技术,把电动车做成传统燃油车的平行替代品,遵循的还是传统的造车思维;而新势力采用的则是互联网改造传统汽车的造车思维,在生产电动车的同时为其产品赋予了绿色环保、科技理性、时尚新潮等元素,从而赢得了中产阶层、年轻客户的信赖。这也启发重庆汽车业的同行们,在传统汽车产业改造升级的过程中,注重发掘新技术、新经营模式的文化内涵,提升企业产品形象,提升产品的客户价值。

正视差距与挑战,方能“弯道超车”

而电池领域技术又在快速迭代,技术路径不确定性较大。国外汽车巨头在这轮转型中虽然相对落后,但其技术、管理、人才实力仍不可小觑,一旦其实现转型,就很有可能在新的技术平台上构筑起竞争优势,从而在市场竞争中反超我国。

其次,从智能网联的发展方向看,自动驾驶是交通运输业真正的“增量”。世界科技公司、汽车巨头都对此押上了巨大的“赌注”。目前世界各国正在围绕高端芯片、人工智能算法、新一代通信技术展开激烈竞争。特斯拉公司更是在几年前就主动放弃激光雷达赛道,转向了人工视觉自动驾驶技术赛道。

我们要真正进入第一梯队,离不开高端芯片的稳定供应和先进算法的加持,离不开先进的传感器零部件供应,也离不开传统企

业所积累的产品加工技术和工艺。在这些方面,我们和国际先进水平相比都还存在一定的差距。

产业竞争力的基础是企业。从企业角度看,2023年丰田公司的利润高达约2300亿元,是国内前五家车企利润总和的3倍。巨大盈利差距的背后,是国内汽车企业与世界标杆之间在研发、管理、生产布局、产品质量、市场占有率等方面的差距。所以,我们既要看到已有的发展成绩,不断增强信心;也要清醒看到差距和挑战,不能盲目乐观。

重庆日报:近段时期,一些欧美国家陆续提高关税,以减少对中国产新能源车的进口。这无疑会对我国汽车的出口带来压力。目前,重庆正在大力推进“渝车出海”,您对此有什么建议?

张俊伟:目前,我国汽车(特别是新能源车)的出口正在遭遇国外市场高关税的逆风。出现这种局面,是世界百年未有之大变局快速演进的结果,绝不是通过讲事实、摆道理就能轻易解决的。重庆推动“渝车出海”可以从两方面着手:

一是优化出口目的地。比如,选择主要依赖进口满足本国需求的国家和地区作为出口目的地,以减轻我国汽车出口增加对当地车企的冲击,减少利益冲突;

二是推动企业“走出去”、到国外基础条件较好的地方设厂生产,变产品出口为资本和技术输出。对重庆来说,这会直接损失一些GDP和就业机会,但也可提升重庆汽车企业的竞争力,拓展了企业(民族资本)的盈利空间,并间接带来一定海外工作机会。

总体看,这是利大于弊的。在新时代,我们更应该有开阔的胸怀去看待企业“走出去”的问题。

重庆日报:您认为什么是新质生产力,我们为什么要发展新质生产力?

张俊伟:习近平总书记曾在不同场合多次论述发展新质生产力。特别是今年1月,习近平总书记在主持中央政治局集体学习时系统阐述了新质生产力问题,明确了现阶段发展新质生产力的重大意义,明确了新质生产力的基本内涵、核心标志、显著特点及本质特征。

个人理解,新质生产力包括狭义和广义两个层次。从狭义看,新质生产力指的是依托重大科技突破,以全新产品和服务、全新生产方式形式呈现的生产力。它以实现从0到1的突破为特点,以未来产业、战略性新兴产业

重庆日报:重庆曾有“东方底特律”的称谓,重庆和底特律都以汽车产业为支柱产业,经历过辉煌,也面临过挑战。重庆汽车产业也曾一度下滑,却也实现了重新崛起。从底特律的经验中,重庆可以吸取哪些教训?

张俊伟:底特律曾是美国汽车产业的中心。但上世纪七十年代以来,受石油价格大幅提升等多方面因素的影响,其汽车产业逐渐衰落。在此过程中,底特律出现了厂房、生产线被废弃;工人大量失业、居民生活质量下降;社会治安恶化、人员大量外迁等现象,城市财政甚至因为收入下降而陷入破产境地。

当然,我们也要看到,底特律市并没有一路沉沦。伴随着汽车电子、设计、创意等产业的发展,底特律逐渐实现了产业重构和产业重生。

重庆汽车产业发展则走了一条新路,在全国汽车产业发展趋于成熟,市场竞争日益激烈的关键时刻,智能网联新能源汽车赛道异军突起,使重庆部分传统汽车厂商的闲置产能得到重新利用,从而避免了类似底特律

重庆日报:有人认为,中国借助新能源赛道在汽车产业领域实现了弯道超车。在目前世界汽车产业的变局中,我国处在什么样的地位,面临怎样的竞争环境?智能网联新能源汽车对我们实现从汽车大国向汽车强国的跨越有什么推动作用?

张俊伟:改革开放初期,国外汽车巨头通过与国内汽车厂商合资的方式进入中国。在此过程中,国外汽车巨头凭借品牌、技术和管理优势主导了合资品牌汽车(合资企业)的发展。如今,新能源汽车为我国汽车产业发展开辟了新赛道,极大改变了我国在世界汽车产业中的落后地位。

但是,深入分析可以发现,我国要真正发展成为世界汽车强国还有很长的路要走。

首先,从新能源车的角度看,新能源车的实质是用新的技术路线平替传统技术路线来生产汽车。且不说传统油车是否会全部退出市场,但就新能源车而言,新能源车(电动车)以电池为核心,其产业链条短,制造门槛低;

重庆社会科学院产业经济研究所副研究员、经济学博士詹懿:

做大新能源汽车“增量” 助推人工智能等产业发展

副研究员、经济学博士詹懿认为,智能网联新能源汽车对重庆经济发展的重要意义,具体表现在3个方面。

“首先是对重庆的就业和经济发展具有重要支撑作用。”詹懿分析称,汽车产业和电子信息产业一直是两大支柱产业,在我市经济总量、就业、税收中占据重要地位。

同时,发展智能网联新能源汽车产业,有利于推动我市传统汽车产业向电动化、智能化、共享化转型,为汽车产业开辟“新赛道”,让汽车产业持续保持旺盛的创新力和市场竞争力。

此外,通过不断做大做强新能源汽车产业这个“增量”,既可以促进汽车产业内部结构优化,又可以发挥其对新兴产业的带动作用,实现全市产业结构的优化升级。他认为,新能源汽车产业是涉及新能源、新材料、软件、智能装备、集成电路、人工智能等多种业态和技术的综合性产业,大力发展新能源汽车产业,还能为软件、人工智能、集成电路等产业提供丰富的应用场景,引领相关新兴产业发展。

不过,在詹懿看来,重庆智能网联新能源汽车产业目前还存在一些短板。比如,部分

关键零部件和基础原材料对外依存度较高,像高端的车规级芯片、动力电池电芯、智能网联汽车操作系统等关键核心技术,以及镍和钴等关键原材料对外依存度较大。另外,与北上广深相比,由于高校与企业之间合作力度不够,我市新能源汽车产业高级管理人才和高精尖技术人才存在“培养难、引进难、留住难”等问题,不利于产业高质量发展。

针对这些问题,詹懿建议,在加强关键核心技术攻关方面,由长安汽车、赛力斯等龙头企业牵头,联合华为、中芯国际等芯片设计和芯片制造企业,比亚迪等国内重点新能源车

企,以及相关高校和科研院所,共同组成技术创新联合体,发挥科技创新新型举国体制优势,加强高端车规级IGBT芯片、智能网联汽车操作系统等关键共性技术联合攻关。

在创新推动产教融合发展方面,可借鉴安徽大学经验,探索将地方高校建设成为服务地方发展的战略力量,围绕产业链建立专业链,围绕产业链布局人才链,完善创新链,为产业发展提供源源不断的人才支撑。通过校企合作共建现代产业学院等方式,加强高校与企业合作培养力度,共同培养更多具备创新思维和实践能力的复合型人才。



张俊伟

□新重庆-重庆日报记者 余振芳

对汽车重镇重庆来说,发展智能网联新能源汽车是培育新质生产力、推动高质量发展的必由之路。放眼全球,重庆与美国底特律曾被拿来比较,底特律的经验对重庆有何借鉴之处?纵观国内,多个城市将汽车作为支柱产业,重庆想脱颖而出要补齐哪些短板?对此,记者对国务院发展研究中心宏观经济研究部研究员张俊伟进行了专访。



长安汽车焊接车间,智能机械手臂正在进行焊接作业。(资料图片)

通讯员 王加喜 摄/视觉重庆



詹懿

□新重庆-重庆日报记者 余振芳

近年来,重庆市把发展智能网联新能源汽车作为培育新质生产力的重要抓手,不断推进产业链、创新链融合发展,加速布局世界级智能网联新能源汽车产业集群。重庆为何如此重视?重庆社会科学院产业经济研究所