

新车“高端化”成鲜明特点 供应链升级提供高效引擎 基础配套西部领先 重庆推动新能源汽车产业“换道超车”

重庆日报记者 白麟

每卖出5辆车,就有一辆是新能源汽车。这是今年1月,来自重庆市场的汽车销售数据。

“增长太快了。”3月6日,重庆市汽车商业协会常务副会长陈学勤感慨地说,4年前,重庆卖出的每100辆车里,只有5辆是新能源汽车。

我国乃至世界的汽车行业正迎来一场前所未有的变革。

“我们一定要抓住机遇!”今年两会上,全国人大代表,长安汽车股份有限公司党委书记、董事长朱华荣代表业界发声:以新能源智能化推动汽车产业高质量发展,实现产业“换道超车”。

如果把“换道超车”具象化,市场无疑是方向盘,制造是引擎,基础配套则是底盘。在这三方面,重庆具备怎样的底气,未来又将驶出怎样的轨迹?

新车频出 且日趋“高端化”

3月5日,小康旗下赛力斯与华为合作的高端智慧汽车品牌AITO在全国36个城市、100余家用户中心开启了首款产品——问界M5的交付。自去年末发布以来,问界M5因为拥有高颜值设计、鸿蒙智能座舱、先进的纯电驱增程平台等亮点,广受市场好评,发布后短短一周订单量便达到8000辆。

继问界M5之后,长安旗下阿维塔科技联合华为、宁德时代打造的全新高端智能电动车品牌首款车型,也计划于今年三季度上市;

两江新区吉利极星高端新能源汽车项目计划今年第四季度建成,投产的单车售价将不低于60万元;

福特高端新能源车型Mustang Mach-E已经确定在长安福特进行生产;

……

新车频出,且日趋“高端化”,正成为重庆新能源乘用车板块鲜明的特征。

在新能源商用车市场,“重庆造”同样亮点频出。近期,上汽红岩电动重卡陆续在河北、山西、河南、贵州以及内蒙古鄂尔多斯等地投入商业化运营,覆盖钢厂、电厂、煤矿、港口等使用场景。此外,上汽红岩首批氢能重卡也于日前顺利下线。

重庆另一商用车企业庆铃也实现了“电”“氢”市场“双引领”。除了电动产品覆盖轻、中、重卡全系,庆铃近期还推出与博世联合研发的氢燃料电池物流车。该车功率密度、最高效率等关键参数已达到我国技术路线图2025年指标,代表着国内燃料电池商用车的先进技术水平。

“‘重庆造’新能源汽车产品不断推陈出新、优化升级,背后有鲜明的市场逻辑。”行业观察人士曲云超指出,近几年,个人消费开始占据70%以上的新能源汽车市场,其中高端车型更是从占比不到5%,猛增到25%左右。商用车板块受国家“双减”政策等影响,对新能源产品需求也不断加强。

3月5日,一个令业界震荡的消息传来:在中国汽车销量榜上长期名列前茅的上汽大众,竟首次被主打新能源的比亚迪反超。对重庆的汽车企业



近日,九龙坡区二郎快速充电站,车主正在使用充电桩为车辆充电。

重庆日报记者 龙帆 实习生 董玉成 摄

出口德国的赛力斯3智能电动汽车。

(小康集团供图)

而言,更换“赛道”的信号已经极为明晰,形势也极为迫切。

朱华荣表示,长安汽车将坚定地执行一项计划:到2025年,长安品牌销量达到300万辆,其中新能源汽车占比35%,到2030年,新能源汽车占比达60%。

市经信委相关人士表示,重庆计划到2025年实现智能新能源汽车产量达100万辆以上,占汽车产量比重达到40%以上。

通盘考虑 倒逼供应链升级

“换道超车”牵一发而动全身,对于重庆这样的汽车制造重镇而言,庞大的体量和超长的供应链,必然出现“转向困难”问题。

同样的问题,BBA和大众、丰田、通用等国际巨头也不能避免。相比传

统车企,特斯拉、蔚来、理想、小鹏等“造车新势力”无疑具备配套和渠道更灵活等优势。

通盘考虑产业布局,重庆正探索符合自身特点的有效转换路径。

今年1月,理想汽车100%持股的重庆车之渝汽车工业公司,以4.31亿元的价格在两江新区龙兴组团拿地。其后不久,理想汽车又在重庆设立了一家注册资本12亿元的全资子公司。业内人士普遍认为,理想汽车在重庆打造第三工厂已是“板上钉钉”。

“表面上看,‘造车新势力’会对传统车企乃至供应链带来挑战,但它们更能通过发挥技术、资金、商业模式等方面的优势,推动产业融合发展,加快本地产业转向新能源的进程。”曲云超说,重庆大力引入新能源整车企业,也是看出其必然对本地配套提出更高的要求,从而倒逼供应链升级。

为了让行业“换道超车”具有更高

效的引擎,重庆还千方百计引入配套企业及研发机构。

在此前引入比亚迪“刀片电池”项目基础上,重庆近期又引入荣盛盟固利、赣锋锂电等电池配套项目。去年末,台达电子(重庆)公司在重庆经开区成立,生产新能源汽车电子零件及电子设备电源零件。光庭信息在渝设立全国第二总部、博世庆铃氢燃料电池发动机项目开工、恩智浦在渝建中国汽车电子应用开发中心……重庆集聚相关配套企业及研发机构动作不断。

市经信委相关负责人介绍,到2023年,重庆将集聚国内外知名新能源动力电池企业5家、电机企业5家、电控企业5家。动力电池年生产能力达80亿瓦时,电机、电控年生产能力达100万套,三电系统本地化配套率超过50%。

布“网”建“廊” 配套设施示范应用走在前列

新能源汽车产业发展离不开基础配套和政策支持,重庆在这方面已走在了西部前列。

3月7日,市民毕凯开着一辆新能源汽车驶入成渝环线高速璧山大路服务区,半个小时就给车充好了电。“现在重庆到处都有充电桩,我在春节回潼南,在高速公路服务区充电都没有排队。”毕凯满意地说。

据不完全统计,目前我市已累计建成充电桩近4万个,覆盖所有区县,并已建成了西南地区最大的高速公路充电服务网络。国网重庆电力、特来电、星星充电、快电、特斯拉等10余家大型企业在渝开展充电站建设运营服务,形成国有、民营、混合所有制、外商独资并存的产业格局。

软件方面,国网电力在重庆率先建成省级大型车桩一体化监测平台,并首个接入国家监测平台。该平台具备车桩信息采集、状态监测、联合分析、安全预警、补贴发放等11类160余项功能,截至目前政府主管部门已发放新能源补贴3.4亿元。

此外,星星数字能源总部项目也于近期落户重庆。该项目总投资约30亿元,将为行业提供开放性的云平台服务,提高充电桩利用效率和能源利用效率。

除了充电设施,我市在换电、加氢设施示范应用上也处于全国前列。其中,换电站已建成近百座,到2023年将建成换电站超过200座,并以两江新区、江北区等为重点争创国家换电模式示范城市。

同时,四川省和重庆市正打造“成渝氢走廊”,两地已建成加氢站15座,并计划在四川凉山、攀枝花、雅安以及重庆潼南、长寿等地建立氢气供应基地。

“重庆已在基础配套建设、流通领域补贴、公共领域鼓励应用等方面,建立了较全面的政策体系。”市经信委上述人士介绍,我市已出台新能源汽车应用场景的三年行动计划和新能源汽车推广应用工作方案,对出租车、网约车、公务用车、公交车、物流车等领域未来的纯电动车占比均提出了明确指标,整体政策支撑优于全国水平。



数据来源:市经信委