



重庆新能源汽车悄然发力“超车”

重庆日报记者 曾立 白麟

编者按

习近平总书记指出,“发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路”。《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》也提出,“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”。

作为我国重要的汽车工业基地,重庆新能源汽车产业的现状如何?重庆能否从传统汽车强市发展成为新能源汽车强市?本报今起推出“重庆新能源汽车发展系列调查报道”,专访业内权威人士对这些问题进行解答,敬请关注。

最近,重庆车企公布的一组销售数据,可谓振奋人心。

长安汽车,今年6月,自主新能源车型批销量达18268辆,同比增长33.12%;今年1-6月,销量达84958辆,同比增127.26%,远超全国平均水平。

小康旗下赛力斯汽车有限公司,6月份新能源汽车销量也在5月份5651辆的基础上再次“跃进”,达到7658辆,同比增长524.12%。

力帆科技,6月份新能源汽车销量达3126辆,今年1-6月新能源汽车累计销售12547辆,是去年同期的116倍。

“太令人惊讶了!不,应该用惊喜来形容!”一业内人士接受重庆日报记者采访时说,前几年,重庆新能源汽车产业发展感觉一直不温不火,2020年全市新能源汽车产量占全国的比重仅为3.2%,远低于重庆整体汽车板块在全国的占比。对于重庆新能源汽车产业的未来,他曾表示“忧心忡忡”。

但今年以来,重庆车企的表现,却让他异常兴奋地直呼:“重庆新能源汽车发力了!”

市经信委相关人士也表示,如今,重庆主要乘用车企在新能源市场的表现明显强于大市,各家企业依托技术先进的重点产品,实现了在新能源板块的加速“超车”。

起了个大早赶了个晚集?

在中国汽车产业版图中,重庆有着举足轻重的地位。

数据显示,重庆汽车产销量在全国总量的占比达8%左右,2015年还曾以每年300万辆的产量,成为中国第一大汽车生产基地。

然而,近年来,当国内汽车行业开始向新能源赛道转换时,重庆的反应却让人感觉有些“慢半拍”。

来自市经信委和市统计局的数据显示,2017年—2020年,全市新能源汽车年产量从4.04万辆增长到5.11万辆,而全国新能源汽车总产量从79.4万辆增长到136.6万辆,重庆占比不增

数据

目前,重庆已有**16家**新能源整车企业,新能源汽车年产能已经达到**百万辆**,占全市汽车总产能的**25.8%**

重庆部分新能源汽车车企上半年销量

- 长安汽车,1-6月,销量达**84958辆**,同比增**127.26%**
- 力帆科技,1-6月,销量达**12547辆**,是去年同期的**116倍**
- 赛力斯汽车有限公司,6月销量达**7658辆**,同比增长**524.12%**

资料来源:市经信委

反降。

“那几年,公路上几乎是隔一两个月,就会出现一款新能源汽车的新车型,但其中很少有重庆品牌的身影。”市场观察人士曲云超表示。

是重庆汽车产业后知后觉?

答案是否定的。其实,早在21世纪初,重庆汽车产业就吹响了向新能源汽车转型的号角。2014年,重庆市政府出台了新能源汽车推广应用的相关方案,近年来又陆续出台一系列产业发展政策。当时,重庆就已经有长安汽车、小康、力帆、上汽红岩、庆铃、恒通等10多家新能源整车企业,不但能生产新能源乘用车,还能生产各类大中小客货车。

但尽管如此,车企们的表现却让人感觉“雷声大雨点小”。直到2020年,长安汽车前后仅推出了十来款新能源汽车,且绝大多数还是在原有燃油车平台上进行“油改电”的车型。

2020年,长安新能源汽车销量约为3万辆,仅占长安汽车全年销量的1.5%。同期,蔚来、理想、小鹏等造车新势力,销量分别达到4.3万、3.2万、2.7万辆。

就在许多业内人士为重庆新能源汽车产业忧心忡忡时,画风突然转变——2021年,长安新能源汽车销量猛然突破10万辆,重庆新能源汽车产销也同比猛增252%。今年以来,这种增长趋势得到进一步延续。

重庆新能源汽车产业在这个当口发力,到底有何玄机?

不见兔子不撒鹰

5月16日,记者在长安汽车全球研发中心,见到了长安的新一代超集电驱系统。

这套电驱系统“个头”跟一般的燃油发动机差不多,却将电机、减速器、电机控制器、交流充电等多功能深度集成于一体,并且拥有全球独家高频脉冲加热技术,只要一秒钟就可以让电池包在极冷的环境下温度上升4℃。该系统攻克了电池包从内部加热的世界级难题,可谓新能源电池真正的“黑科技”。

“其实,长安从2001年就开始研发新能源汽车,投入了大量资金和人

力,也积累了许多核心技术。”长安汽车副总裁、重庆长安新能源汽车科技有限公司党委书记杨大勇告诉记者,如今,除了电芯外,长安已将“大小三电”领域的关键技术都牢牢掌握在了自己手中。

既然如此,为何长安前期仅投放了少量“油改电”车型?

“可以说,过去我们是‘不见兔子不撒鹰’。”杨大勇说,包括长安在内,大部分传统整车厂家过去对新能源汽车行业有两大基本判断——一是技术尚不成熟;二是市场尚不成熟。

技术上,过去,汽车动力电池能量密度不够、价格较贵,安全性成本也较高;市场上,如果是一辆国产燃油车,一套发动机带变速器,只要1.5万元,但是换成续航500公里的电池包就要7万元,也就是说,同样一台汽车,从燃油车变成电动车的话,成本大约增加5.5万元,“大多数消费者并不买单。”

因此,前些年的新能源汽车市场结构,是“两头大中间小”。一头,是以五菱宏光MINIEV为代表的低端电动车,价格不过4万—5万元/台;另一头,是以特斯拉为代表的高端电动车,价格动辄30万元以上。他们瞄准的,都是家庭的第二辆车——原因很简单:基于里程焦虑、安全焦虑,大部分购买第一辆车的家庭,仍然会选择燃油车。

“一个成熟的市场,应该是‘两头小中间大’,呈纺锤形结构。”杨大勇认为,中端市场才是真正的市场主力。

重庆新能源汽车的另一个主力军——小康也有与长安相似的感受。

2016年,小康旗下赛力斯汽车有限公司设立研发中心,开始研发高端新能源汽车。2019年,该公司第一款新能源汽车在两江新区下线。“前几年,由于市场未培育起来,我们做得很艰难。”赛力斯汽车有限公司轮值总裁许林坦言。

该出手时就出手

近年来,随着技术的逐渐成熟,消费者的接受度越来越高,新能源汽车销量逐渐攀升。2017年,我国新能源汽车销量不过77.7万辆;2020年便增长为136.7万辆;2021年,更猛增至352.1万辆。

2020年,以比亚迪为代表的车企开始进军中端市场。“这标志着中国新能源汽车的窗口期真正到来了。”杨大勇说。

时候到了,该出手时就出手!

也就是从这一年起,长安开始大量上马新能源汽车。“一个新车型从研发到下线,一般需要两年时间。”杨大勇告诉记者,所以,今年起,长安将进入新能源汽车的密集上市期。仅今年,长安就计划推出8款新车,产品线覆盖低、中、高端。其中,“糯玉米”定位为十万元以下的“国民精品代步车”;C385定位为面向主流市场的20万—25万元级轿车;阿维塔E11则定位为面向高端市场的30万元级中型SUV。

赛力斯汽车也有大动作。今年,其与华为共同推出的高端智慧电动汽车——“问界M5”上市后,销量节节攀升,迅速跻身20万元以上高端新能源SUV销量前三强。

许林透露,赛力斯还将在今年上市售价30万元/台以上的“问界M7”。目前,他们和华为正一起研发“问界M9”,每台售价预计为40万—50万元。

市经信委相关人士表示,通过前几年的尝试和探索,重庆车企产销开始放量,产品竞争力也得到进一步提升,说明大家都找到了适合自身的新能源汽车发展节奏和路径。如今,大家正抓住窗口期,乘势而为,抢占市场。

“内扶外引”开新局

瞄准新能源机遇,政府层面的动静也不小。

来自市经信委的消息,重庆计划到2025年,全市智能新能源汽车产量达到100万辆,在整车产量的占比达到30%。为实现这个目标,重庆加大了“内扶外引”的步伐。

内部,目前我市已有16家新能源整车企业,新能源汽车年产能已经达到百万辆,占全市汽车总产能的25.8%。但因种种原因,其中很大一部分产能并未得到充分发挥。为此,重庆将加快培育本地原有的龙头企业,例如支持长安汽车集中资源推动长安阿维塔品牌发展,加快赛力斯AITO、福特野马投产。

外部,我市先后引进吉利极星、理想汽车等中高端整车项目。其中,吉利极星项目预计2023年1季度建成投产,年产高端新能源汽车5万辆;理想汽车年产3万辆新能源整车项目也计划于最近开建。

据预测,随着“内扶外引”战略不断取得新成效,全市智能新能源汽车产量2025年达到100万辆的目标有望实现。

此外,“重庆造”新能源汽车产品档次也在不断提升。计划今年上市的长安阿维塔、赛力斯与华为合作的问界M7、合资品牌福特野马纯电版,这些车型都是30万元级的高端车型。

可以预见,一个属于重庆新能源汽车的春天,就要到来。