

重回中國第二 重慶汽車「翻盤」了？

汽車城的競賽，再迎變局。2024年1月21日下午，在重慶市政協六屆二次會議上，重慶市政經濟委主任江濤表示，2023年重慶汽車產量達到232萬輛，排名躍升至全國第二位，這也是重慶時隔7年重回全國第二的位置。

此前數年，廣州、上海的汽車產量均在全國城市中遙遙領先，堪稱國內汽車城「雙雄」。如今，這一格局被重慶打破。重慶曾高喊要成為「中國底特律」，連續三年穩居「全國最大汽車生產基地」，在汽車革命浪潮襲來之際，也曾陷入產銷量腰斬的低迷，但這座老牌汽車城仍在試圖講好轉型的故。

掉到「第七」

在中國的造車版圖裡，重慶是舉足輕重的汽車工業重鎮。1958年，新中國第一輛吉普車在長安汽車設計並生產下線。改革開放後，長安機器廠「軍轉民」開始進軍微車行業。

「長安集團過去生產軍用汽車，轉型民用車在技術上還是較為容易的。而且依托國家在三線建設時期的大型工業投資，重慶躋身全國七大汽車生產基地之一，還擁有了從整車到零部件、從研發到生產的完整汽車產業鏈條。」重慶工商大學經濟學院副教授李然告訴。

進入2000年後，憑借長安鈴木、福特、馬自達等合資品牌，以及走薄利多銷路線的本地品牌，重慶汽車產銷量一路走高，迎來了意氣風發的黃金年代。2014到2016年，重慶汽車產量連續3年登頂全國第一。這個時期，全國每八輛車就有一輛是重慶造。

只是，巔峰過後，重慶汽車業就陷入了長達數年的低迷——本地車企破產重組、合資品牌敗退撤走、全市汽車產量腰斬。在全國汽車業版圖中，重慶一路滑落，2017到2019年間，昔日「第一城」相繼被上海、吉林、湖北、廣西、北京趕超，跌至「汽車產量第七城」。

汽車產業受挫，重慶的壓力不言而喻。時任重慶經信委相關負責人曾在公開場合表示，如果重慶汽車產業再不謀求轉型，未來



面臨的不僅是支柱產業能否支撐得住的問題，背後還有幾十萬人的就業問題。

當時，重慶面臨的是雙重轉型困境。一方面是「求量不求質」的低端路線，在消費升級的趨勢下不再奏效。激進的力帆一度拋出「汽車今年是每公斤100元，5年後就是每公斤40元」的「汽車論斤賣」論調，終因低價低質而被市場拋棄。類似的是，小康、銀翔、斯威等一批重慶品牌也被打上「中低端化、品質欠優、產品迭代緩慢」的標籤，既而經受銷量暴跌的市場拷打，還難以擺脫效益低下的魔咒。2012年，重慶單車價值7.4萬元，比全國低6萬元，單車利潤更不到全國平均水平的1/3。

另一方面，汽車行業正在醞釀電動化變局，重慶卻沒有及時搭上變革的列車。2018年，比亞迪銷量翻番，特斯拉準備開建上海臨港工廠，但重慶到2020年，全市新能源汽車產量佔全國比重都還不到3%，遠低於重慶整體汽車板塊在全國的占比。

對於重慶汽車業的轉型遲緩，主流觀點認為原因在於船大難調頭。重慶市汽車產業商會副會長兼秘書長、招商車研總經理閔照源則補充道，重慶本地車企主要生產中低端車型，既導致企業對新技術的敏感度低於沿海城市，同時也意味著利潤微薄，能投入到新技術研發應用的人力物力有限。

「大概在2018年底、2019年初，重慶市政府召集了全市汽車行業的車企、學會還有研究院，開會共同討論產業的轉型發展，引導整個產業往新能源和智能網聯方向升級。」閔照源回憶。

引進還是改造？

方向既定，隨之而來的則是怎樣轉的問題。

重慶市經信委提供給的相關資料顯示，重慶全市有整車企業20家，長安、上汽、東風、吉利、長城等國內頭部車企集聚。零部件配套方面，有規模以上汽車零部件企業上千家，具備發動機、變速器、制動系統各大總成等完整的供應體系。

歷經近半個世紀的發展，重慶形成了龐大的汽車產業集群，故而重慶轉型換道，主線不在於引進造車新勢力，而是依靠原有的車企向新能源汽車轉型。「重慶基於本地的原有供應體系優勢，採用從I到N的發展策略，以整帶零，融合發展。」火石創造產業研究院副院長馮雷舉例道，比如支持整車企業加大培育和採購力度，帶動零部件企業做大做強，還有推動整車企業與零部件企業同步研發，發展新型零部件產品。

隨著新能源車大戰的開啟，重慶重振汽車產業的決心愈加迫切。2022年，重慶市就發佈了34條新能源汽車相關政策，同年，重慶提出要著力打造「33618」現代製造業集群體系，第一個「3」是指3大萬億級主導產業集群，其中排在首位的就是智能網聯新能源汽車。

發力轉型後，重慶汽車業一改頹勢，回歸強勢反彈的軌道。2021年新能源車產量增速達到252%，2022年汽車產量重回200萬輛梯隊，升至全國第四，2023年連續趕超吉林、上海，重返全國第二。據重慶市經信委介紹，2023年全年，重慶汽車製造業完成產值4802.9億元，同比增長8.9%，全市生產汽車231.8萬輛，其中新能源汽車50萬輛，同比增長30.3%，在全市汽車產量中的占比提升到21.6%。

值得注意的是，2020年，重慶新能源車在全市汽車產量占比不過2.7%，但三年後，這一比重已經大幅提升到21.6%。

中國汽車工業協會副總工程師許海東向表示，重慶汽車產量重回全國第二位，是一個很不錯的結果，尤其重慶作為中國的西南重鎮如果汽車產業能在全國保持前列，有著非常重要的意義。而且，重慶去年50萬輛的新能源車產量，基本都由長安、賽力斯這些本地車企貢獻。

目前，重慶已形成長安系為龍頭、十多家整車企業為骨幹，上千家配套企業為支撐的「1+10+1000」優勢產業集群。

從邊緣回歸中心，重慶的汽車業是如何走出了絕地反擊的弧線？

摸著別人過河

2018到2019年間，是重慶汽車業的困頓時刻，也是當地車企艱難轉身的危急關頭。

長安汽車，作為當地的最大龍頭，痛失「自主品牌銷量一哥」地位後，還在2018年首次陷入淨虧損的泥潭，而且之後兩年長安還持續失血，年虧30億以上。當時還沒更名賽力斯的小康汽車，處境更為尷尬，儘管2016年豪賭轉型新能源，還揚言要對標特斯拉，但起個大早也沒有趕上早集。一邊是新技術的研發需要持續燒錢，另一邊則是傾注心力推出的新能源車SF5，在市場都沒有激起什麼水花，這讓本就家庭薄弱的賽力斯更如雪上加霜。

最終，兩家老牌車企決定放手一搏，「三次創業」籌謀新生。長安相繼提出「香

格里拉」「北斗天樞」「海納百川」等轉型計劃，佈局深藍、阿維塔、啟源三大新能源品牌。小康明白單靠一己之力難以抵達新能源的曠野，於是官宣同華為達成合作，採用「智選車模式」為華為造車。

但大象轉身並非易事。馮雷告訴，對於長安這些傳統車企而言，從油車到電車轉型首先面臨的是產線復用率的問題，比如生產底盤的產線要往新能源的方向轉型，就要更改模具、工藝，調整材料、技術的選型；其次則是供應鏈的重構，傳統燃油車的整車大概有3萬個零部件，新能源車則只剩下1萬個左右，整車廠需要變革多年積累下來的穩定配套商體系。

所以，從燃油車轉向新能源，傳統車企要在新的技術賽道重新出發之外，比亞迪、寧德時代等核心零部件廠商沉澱了十餘年的生產工藝、產線和供應鏈管理，都不是傳統車企僅憑大干快上就能迎頭趕上的。

一位在賽力斯動力板塊工作的員工告訴，他所在的部門目前主要從事電機和電控領域的研發，電池沒有自研而是直接由寧德等外部供應商供貨。但實際上，電池作為新能源車的核心部件，電池成本一度佔到整車成本的一半，上汽、廣汽等主機廠都在試圖自研自造以降低成本，比亞迪能做到淨利潤率比肩特斯拉，控本的一大核心正在於強大的電池自制能力。

該名員工解釋，賽力斯之所以沒有隨大流加入自研行列，還是基於投入產出比的考量，自研電池投入巨大不說，後來者沒有技術積澱和供應鏈資源，短期內也很難追趕成熟廠商，而且2023年開始電池價格已經開始大幅下滑，目前賽力斯會提定制化的需求，由電池廠商專供電池。

這樣的做法和賽力斯這些年給外界的印象接近：賽力斯主要負責做好整車開發和製造，同時深度綁定華為，後者提供產品設計和定義、核心三電和智能化解決方案，並且深度介入渠道、營銷、零售等各方面。但質疑的聲音也隨之而來，不少人認為賽力斯把靈魂交給了華為，淪為代工廠的存在。

「代工廠的說法是完全不對的，」上述賽力斯的員工駁斥道，華為的強項在軟件，但賽力斯有十幾年的造車經驗，2016年就佈局新能源研發，當時也從硅谷的特斯拉挖了不少技術人才，造新能源車的底子不薄。而且，賽力斯也並非全然「交付靈魂」，賽力斯內部也在構建人工智能、大數據領域的人才團隊，既在跟著華為走，但如果哪天離開華為也能自己走。

「賽力斯剛開始是做麵包車和中低端SUV的，但現在推出的問界均價都在二三十萬元，還有定位高端車型的M9，這放在幾年前都不敢想像。」他補充說。深度綁定「外援」，是賽力斯轉型的模式之一。賽力斯方面向表示，將進一步深耕與華為的跨界合作，同時攜手寧德時代、文燦等頭部供應商夥伴進行分工協同。

賽力斯是跨界融合造車的代表，但更強調戰略自主的長安汽車，也走上了聯合外部的道路。

2023年11月，時代長安在四川宜賓正式投產，這是由長安、深藍、寧德時代三方共同成立的電池工廠。一位在深藍汽車從事電池業務的員工透露，這是專門供應長安汽車的產線，長安的團隊自己在做電池研發，同時也通過外部合作學習技術，「三電裡的電驅、電控，其實更符合主機廠原有的能力，研發轉向也比較快，電驅更是主機廠的強項，長安之前還發佈了獨創的超集電驅系統。只是在電池領域，儘管長安和成熟廠商已經沒有太大區別，但寧德在前沿技術、基礎研究、供應鏈、試制線的經驗比較豐富，這是我們的差距。」

硬件之外，長安在智能化領域的跨界合作更是動作頻頻。去年11月，華為傳出分拆車BU、長安入股新公司的消息，隨即引發廣泛關注。今年1月16日長安2024全球夥伴大會上，長安董事長朱華榮公開了更多細節，長安與華為的合資公司暫命名「newcool」，不做整車而將聚焦智能駕駛。上述深藍汽車的員工表示，近兩年長安跨界合作的案例很多，除了華為，長安還與地平線成立了合資公司長線智能，共同做車規級芯片的研發，牽手百度嵌入大模型技術，聯合騰訊開發智能座艙等。「合作是雙方的共贏，一是能快速佔有市場，二是資本共擔、分散風險，三是相互促進技術成長，尤其華為、小米在生態佈局方面相當強大，我們需要學習和整合。」他表示。「相比北上廣深等汽車重鎮，重慶在智能化、網聯化的本地化配套能力仍然薄弱，汽車的智能化、網聯化是一個更加知識密集、資本密集、技術密集的賽道。需要軟件、硬件兩手抓。提高高性能電池、車規級半導體、車載軟件開發、雲計算、模式識別算法等『電』『智』『網』供應鏈的自主可控能力是決勝的關鍵。汽車廠商需要提升『開源能力』和『自研能力』，『為我所用』比『為我所在』更為關鍵。」馮雷指出。

《達圖爾傳》

第二部《奔騰年代》

不出所料，第二天截然相反的論調就會出現在報紙上。當然，還會有報童一邊喊著：驚人、勁爆、特大新聞！，一邊揮舞著各色小報在大街上賣力地叫賣。

第18章 權力遊戲（第3節）

當第二天早晨，人們翻看今天的新報紙時就會產生懷疑：昨天報紙刊登的內容是不是真的？因為今天的內容和昨天的反差實在是太大了！

桑托斯先生，1942年在那布島被日本軍隊捕獲，並送入集中營，隨後被判處死刑。後經信仰天主教的日本軍官岸田信彥中佐勸降，得以在日偽政府中任職。期間主要負責替日本軍隊徵集大米等軍需物資，他加重了菲尼亞，特別是哈利維雅的糧食短缺，讓廣大人民長期處在饑荒之中……

隨之而來的小報、傳單的內容就更是異常的勁爆了：《賣國賊當總統天理不容》、《飢餓而死的親人們不會答應》、《餓死的游擊隊員不答應》……

緊接著報紙上就又刊登了新消息，由麥克阿瑟將軍親筆簽名的《麥克阿瑟向菲尼亞民眾的聲明》。《聲明》內容如下：桑托斯先生在太平洋戰爭期間曾擔任過美菲聯軍聯絡員。並奉命打入日本軍營，為聯軍提供了很多重要情報。桑托斯和我相識二十多年，他從未有過對菲尼亞和美國的不忠行為，更不存在通敵行為。《聲明》旁邊還配發了麥克阿瑟將軍與桑托斯握手的大幅照片。

隨之而來的小報、傳單的內容就是：《忍辱負重的英雄》、《深入敵後》……

同樣，如果今天報紙上刊登了下面的內容：

現任總統奧古斯都先生，1878年，出生於黎宿市。1903年，畢業於菲尼亞聖胡安學院法律系。1900年，為《哈利維雅日報》報紙主編。1907年，與偉大的阿德裡安總統一起成立民族主義黨。同年，作為民族主義黨後選人參加競選，和阿德裡安總統一起入選菲尼亞眾議院。

1916年，參與發起制定了《瓊斯法案》，擴大了菲尼亞人參政議政的權利，使菲尼亞真正擁有了獨立的立法權。1932年，率領菲尼亞獨立使團前往華盛頓，促使美國國會通過一系列法律，為菲尼亞的獨立奠定了基礎。1935年，當選為菲尼亞自治政府副總統，1941年連任。

日本入侵菲尼亞後，他和阿德裡安總統一同流亡海外，與日本侵略者進行了艱



苦卓絕的鬥爭。1944年10月20日，阿德裡安總統事業的繼承者奧古斯都先生和麥克阿瑟將軍一同在萊特島登陸，開啟了光復菲尼亞的戰役……

配發的是麥克阿瑟將軍那張著名的《涉水登陸菲尼亞》的大幅照片。

沒過兩天，就會有報紙刊登，據《華盛頓郵報》、《紐約時報》報道：菲尼亞總統候選人、參議員桑托斯先生昨日抵達華盛頓。就菲尼亞獨立問題桑托斯先生與美國國會進行了友好協商。雙方就菲尼亞主權移交問題達成一系列共識……

你方唱罷我登場，幾個来回下來，大家都知道美國是支持誰了。但麥克阿瑟的《聲明》和來自遙遠的大洋彼岸美國的聲音，並不能控制普通民眾的選擇，畢竟絕大多數菲尼亞人是看不懂報紙的。特別是哈利維雅人在戰爭中深受苦難，他們對侵略者的恨，讓他們在情感上還是難以支持桑托斯，反而對奧古斯都有所青睞。

桑托斯與奧古斯都兩人之間的競爭似乎不分伯仲。

但這種平衡很快被突破，桑托斯的競選搭档副總統特朗德的故事開始在報紙上反覆出現：「他的妻子和3個孩子在解放哈利維雅的戰役中死去，她們和成千上萬的哈利維雅人一樣，是這場站爭的受害者，讓我們團結起來建設我們的家園……」。總之，那是在對事實進行陳述之中摻雜著的些許溫情默默地引導。隨後，佔據各大報紙頭版頭條的內容幾乎都是桑托斯帶著他的競選團隊，遊走於各大城市與各個家族和地方行政長官會面，暢談菲尼亞的發展大計的《新聞報道》。

(二四三)