

重庆每生产3台整车就有1台“鱼复造”

揭秘鱼复新城千亿元汽车产业密码

■本报记者 冯雨瑶

上千台机器人协同运作,60秒即可下线一辆车;崭新整车列阵待发,将搭乘中欧班列、西部陆海新通道班列奔赴海外……在重庆,当地传统汽车产业已形成优势集群。位于重庆市两江新区的鱼复新城,面积约67平方公里,是全市智能网联新能源汽车产业核心制造基地、高端创新平台和开放门户枢纽。

近日,《证券日报》记者深入鱼复新城一线调研发现,其背后有着清晰的成长路径:以龙头车企等“链主”为核心,吸引上下游企业近地化配套,将产业链织成“网”;通过强化整零协同发展,发力智能网联新能源汽车等赛道,实现从“制造”到“智造”的升级;同时,凭借果园港这一核心枢纽,推动“渝车出海”提速,让“重庆造”享誉全球。

构建“5+X”汽车生产链条

2025年,重庆全年汽车产量达278.8万辆,时隔九年重回“汽车第一城”。其中,鱼复新城贡献了全市三成整车产量、五成新能源汽车产量,相当于全市每生产3台整车,就有1台是“鱼复造”。

走进鱼复新城,连片的现代化智能工厂井然排布,智能化生产线高速运转,一辆辆新能源车有序下线。而十余年前,这片承载重庆汽车产业崛起的热土,还是荒芜郊野。

产业蝶变,始于链主落地的示范牵引。时间拨回2011年,彼时,重庆长安汽车股份有限公司(以下简称“长安汽车”)成为第一家入主鱼复新城的整车车企。“此后十余年间,长安汽车多个整车工厂、全球研发中心相继落户,深蓝、阿维塔等子品牌强势崛起。”长安汽车相关负责人对《证券日报》记者说。

“第一家”的示范效应显著。2018年,赛力斯集团股份有限公司(以下简称“赛力斯”)落户鱼复新城;2021年,赛力斯与华为开启深度合作,在赛力斯两江智慧工厂,双方联手推出首款车型问界M5——这是华为鸿蒙座舱与智能驾驶技术首次大规模应用于量产车。一个传统汽车工业基地,由此被注入跨界融合的全新基因。

“目前,鱼复新城已形成包括长安汽车、深蓝汽车科技有限公司、阿维塔科技(重庆)股份有限公司、赛力斯、重庆瑞驰汽车实业有限公司5大整车车企和百余汽车零部件企业在内的‘5+X’汽车生产链条,最大年产能超120万台。”两江鱼复投资公司党委委员、副总经理田飞告诉《证券日报》记者,“这里共同支撑起全市近50%的整车产能规模,约70%新能源汽车产能。”

坚实的产业底盘,为重庆汽车产业转型升级注入新动能。数据显示,2025年,鱼复新城实

现汽车产业产值1271亿元,同比增长10.9%,占全市汽车产业产值的20%。整车在产车型20余款,整车产量84万辆,占全市汽车产量的30%,其中新能源汽车产量63万辆,智能网联新能源汽车产业布局逐渐成形。

在整车龙头企业的带动下,区域配套产业链持续完善。据田飞介绍,历经10余年发展,鱼复新城已吸引百余家核心零部件企业入驻,涉及电池包、发动机、制动、车规级芯片、车身体、座椅等相关配套,供应链体系较为完备。2025年,39家汽车零部件规上企业实现产值200亿元。

整零协同效应加速释放

记者调研发现,相较于传统汽车产业园区,鱼复新城所形成的短半径生态圈,具备“链通”汽车上下游的协同能力。过去,“整车强、配套弱”一度是困扰重庆汽车产业提质升级的痛点。如今,通过整车龙头企业引领,零部件企业强基补链,鱼复新城的整零协同效应正加速释放。

整零协同带来的变化,藏在零部件企业的交付速度上。坐落于鱼复新城的重庆至信实业股份有限公司(以下简称“至信股份”),是长安汽车的一级核心供应商,其厂区距离长安鱼复智造基地仅数公里。“因为距离主机厂更近,我公司内部运营排产可以更加紧凑。”至信股份重庆生产基地总经理助理石碧东告诉记者,在工业园内向主机厂交付冲焊结构件,可以实现上午生产、下午交付。“如果距离主机厂远一些,这样的交付速度根本达不到。”

“公司库存周转率变得更高,库存备货更低,更少占用生产和物流场地。”石碧东表示,由于产品周转率更高,公司投入少量盛具即可满足交付,盛具投资大幅下降,因此大幅降低了交付成本。同时,因交付距离短,减少了运输过程中的污损、变形、锈蚀等风险,降低了公司产品报废率,也提升了客户满意度。“目前,至信股份重庆生产基地的配套量约占公司总产量的三分之一。”石碧东说。

在行业周期波动中,短半径协同的优势愈发凸显。凌云西南工业有限公司通过与周边供应链深度协同,把地理上“近”的优势转化为成本、效率的提升。公司相关负责人对《证券日报》记者谈了三点体会,其一,随着新能源车迭代加快,零部件企业与主机厂离得近,节奏上更容易对齐标准,小批量、高频次的供货模式能彻底跑通。其二,这种模式让产业链抗风险能力更强,例如,在物流受阻的情况下,外地供应商发不了货,本地配套率高的企业能更好保证交付。其三,研发上能更早介入、更深绑定,主机厂开发新车型,零部件企业可以提前参与同步设计和验证。

高效的“物理集聚”只是第一步,当产业集群进入价值升级阶段,能否在核心技术上实现突破,才是决定竞争力的关键。

“鱼复新城还需要一场‘补芯铸魂’的持久战,从培育本土Tier 0.5(介于整车厂与一级供应商之间的系统集成商)和吸引关键环节领军企业设立第二研发中心破题。”国际智能运载科技协会秘书长、黄河科技学院客座教授张翔表示,智能驾驶、智能座舱等新技术的快速迭代,对高端人才的需求激增,重庆当地也需要持续加强人才引进。

“为打好‘补芯铸魂’这场持久战,鱼复新城打造果园港国际枢纽经济产业园二期,未来将建设长安系协同研发聚集地,引进长安汽车、阿维塔、梧桐车联等研发团队,并持续吸纳上下游配套研发企业。”两江鱼复投资公司党委副书记、总经理罗国辉告诉《证券日报》记者,鱼复新城将围绕智能网联新能源汽车,重点突破芯片、动力电池、轻量化材料、数智座舱等环节,开展技术攻关,推动产业集群从“规模扩张”向“质量跃升”转型。

从“造得出”到“卖得远”

如果说产业集群筑牢“造得出”的根基,那么枢纽优势则构建“卖得远”的格局。

紧邻果园港国家级物流枢纽、两路果园港综合保税区、自贸区等关键出口核心枢纽,依托中欧班列、长江黄金水道等,“重庆造”新能源汽车正加快销往东南亚、中亚、欧洲等海外市场。作为重庆整车“出海”的核心门户,鱼复新城不仅让汽车“造得出”,还让汽车“卖得远”。

“鱼复整车制造集群与果园港滚装码头、鱼嘴铁路货运站,片区整车堆场直线距离均在5公里以内,便利的运输条件帮助‘重庆造’汽车走向海外。”果园港枢纽公司枢纽中心(临港经济工作部)负责人姜波告诉《证券日报》记者。

政策同步赋能“渝车出海”。据了解,随着“开放口岸+综保区”双重政策,以及启运港退税、“一票到底”等政策落地,果园港片区通关效率大幅提升,减轻了车企资金占用压力。

姜波表示,“渝车出海·江海联运”全程智慧监管模式下,出口整车在果园港一次性办结全部通关手续,抵达上海滚装码头直接换乘远洋船舶,省去沿海二次报关、堆存等待,全程运输时间压缩10天,单车节约堆存、人工费用约1500元。

与此同时,常态化运营的渝疆中亚整车专列、渝穗新能源汽车铁海联运专列、西部陆海新通道汽车直达班列,实行中途不停靠编组、优先放行机制,也使得陆路跨境运输周期大幅压缩。

依托果园港国家物流枢纽,鱼复新城正推动先进制造业和现代服务业深度融合发展,构建“产业集群+物流枢纽+通道共建”新模式,加速推动“渝车出海”主基地建设。

鱼复新城的蝶变,是重庆冲刺万亿元级智能网联新能源汽车产业集群的生动注脚。未来,当地汽车产业将持续优化产业生态,加快推动品牌向上、产品向上、产业链向上。

数据显示

2025年,鱼复新城实现汽车产业产值

1271亿元

同比增长

10.9%

占全市汽车产业产值的

20%

整车在产车型

20余款

整车产量

84万辆

占全市汽车产量的

30%

其中新能源汽车产量

63万辆

整零协同 需做实“三篇文章”

■ 冯雨瑶

当前,汽车产业竞争逻辑正发生新的变化。与过往单一车企的比拼不同,如今汽车产业转向产业链、产业生态之间的系统性较量。优化整车与零部件企业合作模式、推进全产业链协同发展,成为各地汽车产业集群迈向高质量发展的必由之路。

整车是龙头牵引,零部件是产业根基,二者唇齿相依、不可分割。在传统模式里,整车与零部件企业多是甲乙双方采购关系,零部件企业被动接单、跟随生产。但进入智能电动汽车时代,车型迭代速度加快,轻量化、自动驾驶、三电系统等技术高度融合,一款新车型的成功,离不开零部件厂商在整车架构定义阶段的早期介入。研发同步、产能联动、快速响应,已成为衡量汽车产业集群竞争力的重要标尺。

鱼复新城的产业实践,诠释了整零协同蕴藏的聚变效能。依托长安汽车、赛力斯等整车企业的布局,百余家零部件企业集聚发展,形成近距离的配套生态圈,让汽车在量产阶段实现零部件准时配送,进而有效压缩物流周期、降低库存成本。

这不只是地理上的就近布局,更意味着产业链同步迈向“智造”。比如,零部件企业建成智能工厂,依靠机器人集群与数字化管理实现柔性生产,能够快速适配多家车企不同新能源车型订单。这种整车企业与配套企业的同向升级,正是产业集群高质量发展最扎实的微观支撑。

整零协同更深层次的意义在于,除产品供货外,零部件企业还需深度参与整车厂的产品设计、研发等环节,甚至帮助整车厂挖掘价值创新点和利益贡献点,以此实现共同成长、共生共赢。

不过,整零协同升级路上仍存短板。当前,不少本地配套集中在车身、内外饰等传统零部件领域,在车规芯片、车载操作系统、高端传感器等高附加值环节依然存在供给缺口。部分整零合作停留在供货层面,深层次联合创新机制仍有待完善。

笔者认为,要想真正实现“以整带零、以零促整”,不能止步于物流降本、就近供货,更要向技术协同、创新协同纵深推进。深化整零协同,各地要持续做实“三篇文章”。

一是搭平台,常态化搭建产业链供需对接桥梁,推动链主企业释放订单资源,扶持本地零部件企业进入核心供应体系;二是强创新,鼓励整车企业与零部件企业组建联合攻关团队,聚焦三电系统、智能驾驶、轻量化材料等领域协同攻坚,培育一批专精特新零部件企业;三是优生态,持续完善空间布局,引导配套企业就近集聚,同时围绕薄弱环节靶向招商补链,推动形成自主可控、软硬协同的完整产业链。

上海发文规范废旧汽配进口 助力企业研发测试

■本报记者 张文湘

8月24日,上海市商务委员会等多部门联合发布《上海市汽车研发测试用废旧关键零部件进口试点方案》(以下简称《方案》)。《方案》提出,在上海市范围内开展试点工作,建立汽车研发测试用废旧关键零部件进口“试点清单”制度,实现“试点清单”产品安全规范进口。

《方案》显示,试点期内,将采用“试点清单”方式,发布试点企业和进口研发测试用产品,原则上每半年动态调整1次。“试点清单”由试点企业和试点产品(包括品名、规格型号、数量等)组成,每家试点企业与试点产品一一对应。

具体而言,试点企业须为依法注册、工厂设在上海市的汽车整车或配套零部件生产企业,应具备研发测试相匹配的业务规模,研发测试能力和经验,具备相关试点产品进口、使用、处置全流程追溯管理制度或信息化系统。

长期以来,国内车企为完成技术对标、故障分析、产品迭代,需要进口海外废旧汽车零部件

开展实验测试,但行业长期缺乏统一监管标准与数据库体系,滋生诸多乱象。

《方案》要求,试点企业应以查找问题、改进技术、提升自身产品国际竞争力为原则,申请进口本企业生产或装配出口返厂研发测试用废旧关键零部件,仅用于研发测试,严禁出售等变更试点产品所有权和用途的行为,并严格按照规范进行管理和无害化销毁处理。

“此前,存在部分汽车企业以研发名义进口废旧零部件,然后高价转售谋利的情况。另外,部分进口零部件没有按照要求进行进一步报废处理,造成较大环保压力。”国际智能运载科技协会秘书长、黄河科技学院客座教授张翔在接受《证券日报》记者采访时表示。

张翔认为,《方案》制定的用意,一方面是对上海市废旧零部件进口行为进行统一管理,杜绝企业从中非法获利;另一方面则是出于环保的考虑,“试点清单”出台后,可以对废旧零部件的销毁记录进行追溯,规避企业不规范处理零部件的行为。

“《方案》利好车企、汽车研发测试以及汽车

零部件企业,便利其更加规范地获得海外废旧零部件,有助于企业进行产品测试、性能对比和技术研发。此外,随着相关进口业务规范化,专业化的报关、仓储、物流以及供应链服务需求有望增加,产业链相关企业也将受益。”京狮律师事务所律师所高级合伙人陈振辉对《证券日报》记者表示,长期来看,试点落地有利于提升上海乃至我国汽车产业的研发效率和国际化程度。

此外,汽车废旧零部件回收处置赛道也将迎来发展契机。张翔认为,上海市汽车企业众多,每年都进口大量的废旧汽车零部件,“试点清单”制度的实施,将对进口废旧零部件的处理形成约束,企业对相关零部件测试完毕后会大量处置需求,从而带动回收处理企业的业绩提升。

业内人士表示,本次试点是上海汽车产业精细化治理、创新赋能的重要举措,在风险可控、合规有序的前提下,平衡了产业研发创新、市场秩序规范与生态环境保护多重目标,将持续推动本土汽车产业向高端化、智能化、国际化升级。

图①长安汽车工厂外景

图②鱼复新城外景图

图③赛力斯工厂的生产线

图⑤果园港待发的车辆

图④至信股份生产一线

公司供图

冯雨瑶/摄