

蝶变龙岗

存史 资政
团结 育人

主办单位:政协深圳市龙岗区委
协办单位:区委宣传部
龙岗融媒集团
龙岗区志办

总策划:龚祖兵 唐向群
策划:游宇 刘峰 王为理
周丽 刘高葆 卓伟华
罗平 连丽玲
统筹:王为理
执行:汪洋 巫伟航 邓晓雄
方光都 彭罡 罗方宏
黄启星 周玮 董宝宏
关心 白甲林 陈建平

编者按:

“蝶变龙岗”文史项目是龙岗区政协大型系列文史项目“龙岗记忆”之第三季。项目通过讲述龙岗建区以来代表龙岗改革进程和发展特色的典型案例,并以图文影像记录龙岗人在改革浪潮中奋勇搏击的宝贵记忆,全面回顾龙岗建区三十年来波澜壮阔的发展史,让全区人民和一代代后来者从前人的奋斗历程中汲取精神力量、赓续优良传统,在新征程上努力续写更多新的“春天的故事”。



比亚迪全球研发中心和储能产业园项目效果图。图片均由受访单位提供

比亚迪: 从龙岗崛起的新能源汽车巨擘

比亚迪是从龙岗区走向世界的产业巨擘。从1994年租下布吉镇的800平方米厂房生产电池起,比亚迪就与龙岗结下了不解之缘。30余年的成长,龙岗与比亚迪共同谱写了产业发展的精彩历程,比亚迪的转型和跃升都与龙岗的发展脉搏同频共振。如今,比亚迪已是世界500强企业,业务横跨汽车、电子、新能源、轨道交通四大产业。比亚迪成长为全球新能源汽车领军企业的过程,正是龙岗产业发展故事的缩影。

特约撰稿人 张仁望 黄腾龙

2025年5月8日,比亚迪全新中大型SUV海狮07DM-i智驾版正式上市。自4月份启动预售到正式发布,仅仅20天已有8000台预售订单,其1320公里综合续航、4.7秒破百的性能都成为吸引消费者的卖点。

从龙岗区罗岗工业区800平方米的电池小厂,转型到汽车赛道,再发展为横跨四大产业的万亿帝国,比亚迪用三十年时间完成的跃进,是“中国制造”向“全球智造”跃迁的生动轨迹,其背后则是龙岗产业升级的时代诗篇——一个不断通过政策倒逼和引导,推动企业转型升级的城区样本。

适逢龙岗区正在推动产业从来料加工等劳动密集型向技术密集型产业发展转型升级,出台了促进自营工业发展的地方性政策。龙岗区国有担保公司为比亚迪提供了担保,让比亚迪顺利拿到了贷款,王传福后来多次提及此事心存感激。

比亚迪所从事的锂电池产业,当时全球市场已被日本企业构筑起了技术壁垒,以三洋为代表的日企凭借全自动化生产线,几乎垄断整个产业链。

随着比亚迪电池生产技术的不断创新,龙岗不仅在电池产业链上“分到了一杯羹”,并逐渐走到了产业的上游。但动辄数千万元的全自动化生产线,比亚迪还是买不起。得益于深圳十几年改

罗岗薪火:起步即超车

上世纪九十年代初期的深圳经济特区,象征财富地位的“大哥大”移动电话虽然价格高达数万元,依旧风行一时。其配备的镍镉充电电池及备用电池需求激增,供不应求。

作为当时北京有色金属研究总院最年轻处干部的王传福,感受到了时代的感召。硕士课题聚焦于电池的他,决定“下海”,专门从事锂电池生产。王传福的第一站选择了龙岗的布吉镇。

1994年,王传福在布吉镇罗岗工业区冶金大院,租下了总面积800平方米的办公楼,从事锂电池生产。同年11月,完成建厂。1995年2月,公司正式注册成立,起名为深圳市比亚迪实业有限公司。

创业之初的比亚迪,是一个名不见经传的小厂,王传福多方筹措而来的250万元启动资金很快用完。由于没有自有厂房,缺乏固定资产,比亚迪在获取银行贷款上存在困难。

适逢龙岗区正在推动产业从来料加工等劳动密集型向技术密集型产业发展转型升级,出台了促进自营工业发展的地方性政策。龙岗区国有担保公司为比亚迪提供了担保,让比亚迪顺利拿到了贷款,王传福后来多次提及此事心存感激。

比亚迪所从事的锂电池产业,当时全球市场已被日本企业构筑起了技术壁垒,以三洋为代表的日企凭借全自动化生产线,几乎垄断整个产业链。

随着比亚迪电池生产技术的不断创新,龙岗不仅在电池产业链上“分到了一杯羹”,并逐渐走到了产业的上游。但动辄数千万元的全自动化生产线,比亚迪还是买不起。得益于深圳十几年改

革开放的积累,布吉聚集了一批优秀的产业工人

群体。比亚迪利用这种劳动力优势,通过“人+夹具”这种半自动化半人工的模式破局,在保证品质前提下,其固定资产投资只有日本同类企业的10%左右,而产品价格又能做到比对手低40%。这种“小米加步枪”式的逆向创新,既突破了专利壁垒,又形成了独特的成本优势。1995年,比亚迪搬迁至龙岗罗岗第六科技工业城,同年下半年,比亚迪成功取代行业巨头三洋,成为台湾地区最大无绳电话制造商“大霸”的核心供应商。

1996年,在锂电池领域小有成绩的比亚迪,决定切入锂电池赛道。1997年,比亚迪成立中央研究院,专注于锂电池、锂离子电池等关键技术的研发。这一前瞻布局不仅为后续移动通信时代的爆发储备技术势能,也无意间埋下未来进军新能源汽车产业的伏笔。

1999年,龙岗区支持比亚迪在葵涌镇建立第一个工业园,占地面积26万平方米,这为比亚迪此后规模化制造奠定了基础;2000年,比亚迪葵涌工业园正式建成,并成为摩托罗拉的第一个中国锂电池供应商,比亚迪电池产业迈向了世界市场。

随着电池产业的发展,比亚迪的企业规模快速扩大,员工安居成为了亟需解决的问题。龙岗区政府采取“工业用地+配套住宅”模式,在葵涌工业园划拔14万平方米土地建设住宅,也就是后来的亚迪村,这种产城融合模式在当时尚属全国首创。亚迪村建设完成后不久,深圳中学与比亚迪合办的亚迪学校也在葵涌建立。

有了龙岗区上下的支持,比亚迪更加有了发

展的底气。2002年,比亚迪成为诺基亚的第一个锂电池供应商;同年7月,比亚迪在香港主板上市,创下了当时54只H股最高发行价纪录。

1994—2000年,龙岗区相继建成龙城工业园区、坂雪岗工业园区、宝龙工业区、葵涌高新技术产业生态走廊等大型先进工业园区。比亚迪乘此东风入驻宝龙,比亚迪宝龙工业区于1998年动工,2003年年底竣工投产。其间,比亚迪精密制造公司注册成立,比亚迪开始从聚焦锂电池逐步向精密制造和汽车制造拓展,宝龙成为支撑比亚迪产业转型的重要基地。2003年,比亚迪的镍镉电池、镍氢电池和锂电池市场份额分别做到全球第一、第二和第三,俨然已经是“电池大王”。

拓展赛道:进军汽车业

2003年,比亚迪做出了一个出人意料的决定——收购西安秦川汽车有限责任公司,组建比亚迪汽车,拓展产业赛道。

进入21世纪后,深圳“两头在外”“三来一补”的轻型化工业体系,暴露出对新兴产业发展潮流承接不足、基础产业过于薄弱等问题,“轻度重型化”成为当时深圳产业转型的战略决策。而汽车产业,可以结合深圳的电子信息产业优势,带动产业升级转型。市委专门成立深圳市汽车产业规划建设领导小组,来推动深圳汽车产业的发展。

决定“造汽车”的比亚迪,恰好成为了推进深圳产业转型的一个支点,也与龙岗的产业升级不谋而合。龙岗区在当时的坪山镇为比亚迪提供180万平方米的低成本土地,用于比亚迪的汽车生产,实现“以地换产”。

2004年初,龙岗区政府与比亚迪公司签署了关于建设汽车生产基地的框架协议,比亚迪西安汽车有限公司深圳分公司落户龙岗。比亚迪在西安生产线上生产的福莱尔和F3两款车型,为布局龙岗汽车生产线积累了经验,位于宝龙工业区的比亚迪精密制造也于2007年在香港上市,成为电子元件制造领域的全球供应商,同时也是龙岗ICT产业的重要企业,这为比亚迪新能源汽车电池和智能网联系统的自主研发与生产奠定了基础。

2008年,比亚迪推出了第一款量产上市的新能源汽车,也是全球首款插电式混合动力汽车——F3DM。同年3月,F3DM在日内瓦国际车展上首次亮相。自此,比亚迪汽车开始走出广东,走向全国,走向世界。

同年,比亚迪获巴菲特18亿港元投资,是继中国石油之后巴菲特投资的第二家中国企业,引发全球关注。

这一年,比亚迪的销售量从10万余辆增长到了17万余辆。2009年,比亚迪汽车销售量达到了44万余辆,相比前一年增长了158.8%;销售总额达200亿元,超过了比亚迪全部业务的一半。

2010年,比亚迪推出续航300公里的纯电动车e6,全公司上下信心满满,准备大干一场。一开始计划全年销售量为80万辆,后回调到了60万辆。但是全年实际共卖出汽车51.98万辆,销售总额仅226亿元,远低于预期,无疑给产业发展泼了一盆冷水。

根据当时的市场分析,2010年前后,私家车主对电动车接受度还很低,车主们对安全性能、能耗等各方面顾虑重重,加之充电桩布局等原因,电动车市场的爆发远未来临。

作为新生事物的新能源汽车,跑在了时代之前,面对市场遇冷,该如何抉择?比亚迪汽车产业的发展,在一定程度上代表着龙岗产业转型升级的质量。

全球巨擘:新能源之冠

在私家车市场遇冷的背景下,比亚迪决定先在公共领域发力,培养消费习惯,继而重新开拓私家车市场。为此,比亚迪率先开拓电动公交市场。其研发的K9电动大巴采用轮边驱动技术,不仅为后续商业化应用积累关键数据,也达到了“教

育消费者”的目的。

2010年,适逢国家将新能源汽车确定为重点发展的七大战略新兴产业之一,深圳也先后出台了十几项地方性标准,对充电技术、建设和布局等方面进行了规划部署。深圳与比亚迪的双向奔赴,再一次在龙岗这片土地上交汇。

2011年,第二十六届世界大学生夏季运动会在深圳举办。比亚迪与龙岗区政府达成协议,在大运会期间,由比亚迪为赛事提供200辆K9电动公交车、300辆e6纯电动出租车。大运会闭幕后,这500辆新能源汽车全部投入深圳市的公共交通。比亚迪新能源汽车助力大运会,既践行了绿色大运的理念,也为比亚迪汽车品牌的树立提供了绝佳的展示平台,更为比亚迪的私家车电动化事业进行了一次漂亮的宣介。

有了大运的成功推广,比亚迪新能源发展的步子愈加坚实。自此,龙岗在成为全球新能源汽车“策源地”的同时,也向全球绿色能源发展迈进。

在汽车领域,比亚迪于2013年推出王朝系列首款车型“秦”,该车型搭载自主研发的DM混动系统,上市后连续20个月销量领跑全国新能源汽车,且在国际新能源车销量位列前三;2014年4月,比亚迪首次发布542高性能系列车型,从5秒百公里时速的超强加速、全时电四驱和百公里小于2升的超低油耗三方面重新定义高性能汽车标准;2015年,比亚迪在英国伦敦发布全球首款纯电动双层大巴,其销售量更是突破了6万辆。也是在这一年,比亚迪汽车及相关产品的收入达到了人民币406.55亿元,终于实现了当初的预期目标。

此后,比亚迪新能源汽车的销售量如芝麻开花节节高。2018年,比亚迪推出了“IGBT 4.0”芯片(一种半导体器件,全称绝缘栅双极晶体管),不仅达到了国外同一阶段IGBT的主流性能水平,在部分性能指标上还实现了反超。作为电力电子装置的“CPU”,IGBT芯片是新能源车领域的核心技术,比亚迪藉此成为国内唯一拥有IGBT全产业链的车企,为解决能源短缺问题和降低碳排放攻克了关键技术。

2020年3月,比亚迪推出全球首创的刀片电池,通过了针刺测试,该测试被誉为电池安全测试领域的“珠穆朗玛峰”,并成功挑战了46吨重卡碾压的极端强度测试,把电池安全提升到一个新高度。这一年,比亚迪新能源车足迹已经遍布全球六大洲,50多个国家和地区,超过300个城市。2020年全年销售量接近20万辆,2021年销量突破100万辆,2022年,比亚迪成为全球首家停产燃油车的车企,专攻新能源汽车,销量突破180万辆,超越特斯拉登顶全球,首次进入《财富》世界500强。

2023年,比亚迪第500万辆新能源汽车下线,全年销量突破302万辆,全球市场份额超20%。

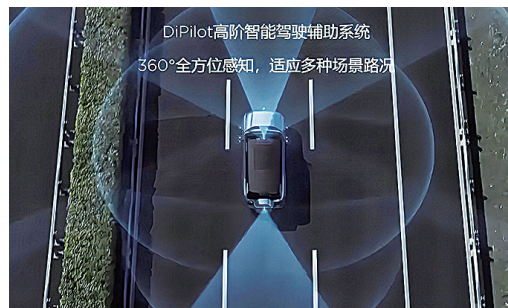
在新能源储能领域,2020年比亚迪在攻克刀片电池技术的同时,推出了电网级储能产品BYD Cube, Cube系列全面采用了刀片电池技术,实现了比亚迪的储能产品线的全面升级,为其在市场上的竞争优势增添了新的砝码。2021年,比亚迪的储能装机量实现了跨越式增长。这一年的累计出货量达到7GWh(1GWh=10亿瓦时);至2023年,比亚迪储能总出货量已超过28GWh。

2023年6月,选址龙岗区宝龙街道的比亚迪全球研发中心和储能产业园项目顺利开工。这是龙岗区以来最大的新能源产业项目,预计总投资220亿元,新增超过7万个研发岗位,建成投产后,预计产值将超过200亿元。该项目从签约、拿地到开工建设仅用3个月时间。为此,宝龙街道成立专项指挥部,推进征拆任务,并优化区域交通网络,助力比亚迪储能产业园建设的快速推进。

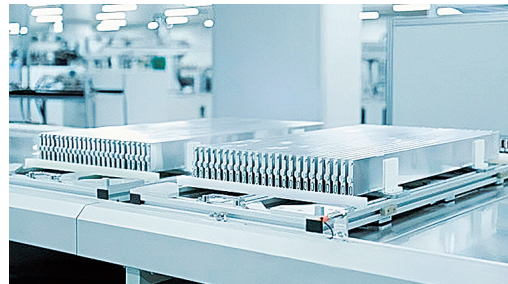
2024年,比亚迪斩获中国汽车市场车企销量冠军、中国汽车市场品牌销量冠军、全球新能源车市场销量冠军,成为当之无愧的“三冠王”。而随着新能源汽车产业的快速发展,龙岗在绿色能源和智能网联等未来产业领域的发展,也正在开辟一片新的天地。



2024年11月18日,比亚迪举行第1000万辆新能源汽车下线仪式。



比亚迪高阶智能驾驶系统“天神之眼”。



比亚迪刀片电池。

观察

路通产兴:比亚迪与宝龙的共进之路

2024年年底,宝龙街道新布新路市政工程项目攻坚指挥部召开了第一次会议。比亚迪全球研发中心正在这里如火如荼地建设之中,其周边配套建设备受瞩目。

作为比亚迪全球研发中心的战略配套动脉,新布新路建设已进入攻坚阶段。这条35米宽的双向六车道城市次干路,位于宝龙街道同心社区,西起同庆路,东延直抵比亚迪全球研发中心东侧。

项目落成后,通过新布新路与过沥路的联动,将重构宝龙街道同心社区的出行格局——居民通勤半径缩短2公里,深汕路等主干道车流压力将得到有效削减,区域路网由此激活“微循环”效应。

新布新路既是民生工程缩影——缩短2公里绕行距离,缓解深汕路拥堵状况;更是产城融合的脚步——比亚迪全球研发中心所需的智慧交通网络、人才生活半径与企业物流效率,皆系于此。

当比亚迪第1000万辆新能源汽车从龙岗驶向世界,这条正在建设中的城市次干路,不仅是一条改善民生的交通动脉,更隐喻着比亚迪从代工电池到定义全球新能源规则的三十年征程——每一次道路延伸,都是产业升级与城市发展的双向奔赴,在城市肌理间书写着产城融合的新篇章。



扫描二维码阅读原文