

全国人大代表、江淮汽车集团董事长安进:

自主品牌要靠质量和技术走向世界

本报记者 张晓梅 / 吴明 张骅

“去年,我国销售汽车规模突破了2800万辆,其中自主品牌占有率达40%以上,但是基本上单车价格在10万元左右,属经济型区间,产品附加值并不高。同时,2800万辆中出口也不到80万辆,说明我国自主品牌汽车国际竞争力还不高。”3月9日,全国人大代表、江淮汽车集团董事长安进接受《中国企业报》记者采访时认为,要改变这种现状,就必须摒弃旧有的低价竞争模式,通过提升技术水平,靠质量和品牌扩大市场规模,走向国际市场。

精益求精 才能保证高品质

今年政府工作报告中强调:“质量之魂,存于匠心。要大力弘扬工匠精神,厚植工匠文化,恪尽职业操守,崇尚精益求精,培育众多‘中国工匠’,打造更多享誉世界的‘中国品牌’,推动中国经济发展进入质量时代。”安进认为,自主品牌总是逊人一等,主要还是品质上有差距。

安进认为,真正的制造业是需要工匠精神的。比如瑞士的钟表匠人,一辈子就做钟表,把钟表做到世界第一,制造业就是需要这种恒定之力。

安进说,传统产业不等同于传统技术,永远不要狭义地定义哪个产品是先进的或不先进的,要把创新和用心放在制造产品上,踏踏实实地做一件事,把每件产品做成精品。



安进

拥有强力品牌 才能走向世界

如今的江淮,自主开发了涡轮增压+直喷技术的发动机、6速双离合变速器,这些技术已经成为确保江淮乘用车市场快速增长的利器。在新能源汽车方面,江淮已经掌握了电池、电机、电控技术,最新推出的IEV6S,不仅获得了业界的一致好评,而且一上市就出现了供不应求的局面。江淮已经从技术到体系全方位地得到了提升和发展,成为拥有一定知名度的自主品牌。

安进认为,江淮能在自主品牌中走在前列,主要得益于多年的持续技术提升,而技术的集结最终体现在产品品质和品牌上。作为汽车强国,必须拥有强势的汽车品牌,而这个品牌不仅要具备在本土抢占市场的能力,还要能在海外找市场,并占有一席之地。

2016年江淮的汽车出口量占

到销量的8.2%,今年下半年预期达到10%。“我们坚定不移地往前走,要有本事到国外去。对于江淮来讲,出口车优势在于商用车,而规模较大的是乘用车,我们仍然要继续努力。”安进对于中国汽车走出去有着坚定的信念。

新能源汽车 应推出积分制

说到新能源汽车的发展,安进表示非常支持“碳积分”的模式。销售燃油车支付二氧化碳税,用于补贴电动车企业。不用政府补贴,而是用这种转移补贴

的方法。

政策方面,对燃油车的约束可以很好地带动电动车的发展。“要让电动车拥有燃油车的价格,用得像燃油车一样方便。”安进说。另外,新能源汽车在整个产业链上下游各个环节都要尽可能地降低成本,目前新能源汽车的成本比燃油车高出20%—30%,成本降下来了,消费者才能考虑接受新能源汽车。

安进表示,新能源汽车是从人类发展、改善环境角度出发的必然产物,最后商业的行为就成为了一种自然的心态,最终会从“必然王国”到“自由王国”。

主编视点

中国品牌需要品质支撑

名牌,国际品牌,世界大牌,要成为这样的品牌最核心问题是品质,无论如何宣传和推介,品质才是支撑品牌的根本和基础。

好的品牌首先是高品质的好产品,然后才是品牌的文化内涵。有人认为,中国制造是差在没有知名品牌上,但实际情况是,很长一段时间中国制造成为廉价、质次、设计差的代名词。过去中国制造是靠价格竞争走向世界的,现在应该是由中国产品走向中国品牌的最佳时期。

中国制造并非没有好的品质,位居世界前列的航天技术和军工产品,先进的电子信息显示屏技术和产品,以联想、格力和

华为等为主体的家电品牌都是中国品牌的代名词。中国制造已开始从产品向品牌发展,中国制造的品正在发生质的变化。

一方面,要进行持续的科技创新,通过新的技术和工艺将中国制造的品提升上去。另一方面,制造业一定要有耐得住的工匠精神,不仅制造企业要有,我们的科研机构、广大员工都要具备这样的精神,只有沉下心来才能造出可靠的产品,中国品牌才能有本质上的支撑。

张骅

全国人大代表,合肥工业大学港澳台国际事务部部长、应用数学研究所所长檀结庆:

加快出台新能源汽车各项国家标准



檀结庆

本报记者 张晓梅 / 张骅

“新能源技术使得全球汽车企业几乎站在同一新的起跑线上,这给我国提供了一个追赶汽车工业发达国家的极佳机会。”3月11日,全国人大代表,合肥工业大学港澳台国际事务部部长、应用数学研究所所长檀结庆建议,加紧制定出台国家新能源汽车发展各项标准,在国际市场中争得一席之地。

檀结庆表示,新能源汽车战略关键在于核心技术的创新。我国应抢抓机遇,在整车集成技术、控制系统软件技术、控制系

统硬件技术、电机驱动技术、动力电池本体技术、增程器技术、充电桩关键技术等方面积极主动、大胆创新,快速抢占制高点,力争成为新能源汽车产业的领跑者。

檀结庆认为,目前,我国发展新能源汽车产业面临的主要障碍有四个方面:一是我国还没有出台有关新能源汽车的各项国家标准;二是发展新能源汽车的技术储备还不够,一些关键技术尚未获得突破;三是充电桩等新能源汽车配套设施建设严重滞后;四是新能源汽车的市场认知度不高,价格优势难以平衡续

驶里程短、充电时间长、充电不方便等劣势。

为此,檀结庆建议,加紧制定并尽快出台发展新能源汽车的各项国家标准。将涉及新能源汽车的核心技术、关键技术以重大科研专项形式列入国家科技项目攻关计划。鼓励高校、科研院所及相关企业开展国际合作,在新能源汽车研发方面联合攻关,解决制约新能源汽车发展的关键技术和瓶颈问题。国家应在新能源汽车产业布局方面科学规划,做好顶层设计,避免内耗和无序竞争。给予新能源汽车生产者免税或者税收优惠政策支持。

榜单



瑞虎7 搭载 CVT 摘得“中国十佳”

本报记者 张晓梅 / 张骅

3月5日,2017中国十佳变速器评选颁奖典礼在京举行。奇瑞瑞虎7搭载的万里扬CVT19无级变速器荣获“2016中国十佳变速器”奖项,成为唯一获此殊荣自主研发的CVT无级变速器。瑞虎7也同时荣膺十佳变速器搭载测试车型,彰显了“自主领先,比肩合资”的出色性能。

瑞虎7搭载的这款万里扬CVT变速器,融合了奇瑞十多年自主开发的心血,是一款完全自主研发并大批量投产的无级变速器。它能模拟7个挡位,日常驾驶时换挡动作轻微,并能维持较低的发动机转速;急加速时深踩油门,变速器能在较短时间内打高发动机转速,使车辆迅速获得加速力;而且在120公里/小时巡航时转速仅为2000转/分,燃油经济性得到有力保证。

早在2003年,奇瑞就开始研发具有自主知识产权的CVT无级变速器技术,经过7年时间,完成了完整的自主设计、验证和批产的设计开发流程。在CVT研发过程中,奇瑞在产品工艺、加工工艺、装配工艺、试验等关键环节共申报并获得授权专利41项,打破跨国公司对高端自动变速器技术的垄断。

目前,摘得“中国十佳”的万里扬CVT19无级变速器已全面搭载奇瑞艾瑞泽和瑞虎两大系列产品。此次同时获奖的变速器搭载车型瑞虎7,除了搭载自主开发的CVT无级变速器外,还装配了奇瑞自主开发的Cloudrive 2.0智云娱乐行车系统,在产品工艺、智能互联、安全、动力、操控以及工艺等方面都拥有超越同级产品的实力。自去年9月上市以来,瑞虎7月销量已连续突破万辆,累计销量近5万辆。

奇瑞汽车成立20年来始终坚持自主研发,以突破和掌握汽车核心技术和关键技术为目标,致力于不断壮大我国自主汽车工业实力。目前,奇瑞正处于战略转型2.0阶段,将继续坚持“技术、品质、国际化”三大提升战略不动摇,以消费者体验为核心,通过整合创新,不断提高满足全球消费者的能力,同时,为实现打造具有全球竞争力的国际化品牌的战略目标而努力。

本刊执行主编: 张晓梅