

两会透视

坚守品质 国产汽车地位将无法撼动

——访全国人大代表、奇瑞控股集团、奇瑞汽车董事长尹同跃

本报记者 张晓梅 / 吴明 张骅

今年全国两会,全国人大代表,奇瑞控股集团、奇瑞汽车董事长尹同跃眉宇之间舒展多了,给人看似有种创业初期铆足劲儿向前奔的劲头。在汽车行业寒气逼人之际,是什么力量让这位企业家代表如此笃定、踏实? 3月10日,《中国企业报》记者带着诸多好奇,采访了正在参加全国两会的尹同跃董事长。

十年磨剑,奇瑞发展与众不同

在采访尹同跃之前,记者从相关报表了解到,今年1月份,奇瑞汽车延续去年良好态势,旗下多款产品依然销售强劲。

在奇瑞重点推出的一系列新产品中,瑞虎8、艾瑞泽GX和全新艾瑞泽5等产品,受到年轻消费者欢迎。在它们的带动下,奇瑞品牌今年1月份销售37177辆,同比增长16.9%;其中,国内市场实销同比增长55%。奇瑞控股捷途序列继续扮演“黑马”角色,首款产品上市不到6个月,已成功打造出热销的捷途X70、X70S“姐妹花”,全新车型X90也于1月份刚刚上市。今年1月份,捷途序列11280辆的销量成绩,为实现全年15万辆目标开了个好头。

2010年,奇瑞放弃自主品牌第一把交椅的诱惑,毅然决然地进入转型调整期。尹同跃和他的团队明白,一味地追求产量,无节制地开发新品,将无法静下心来建立体系、提升品质、扎实创新。在一片质疑声中,奇瑞没有忧虑,更没有停滞,而是一门心思研究客户,做实产品。

尹同跃说,与国际大品牌和合资品牌相比,自主品牌汽车差在哪? 差在严密科学的研发和制造体系上。以前的产品是模仿,是多个平台的加成,这种不成系统的制造模式,无法控制和提升产品质量,也导致研发与产品、客户脱节。没有正确、科学的研发和制造体系,自主品牌汽车只能是昙花一现,更谈不上竞争力。变,是必然抉择。

尹同跃说,奇瑞已由10年前的数十个品牌演变成目前两大品牌系列,这是整合调整的结果,但这两大系列中,奇瑞一直在根据市场和客户的需求研发新的产品。怎么说呢,这两大品



尹同跃

牌系列如同两个色谱,色谱会根据市场的变化而进行宽度和长度的调整,但始终在这一色系之内,这样每个产品的力量都会集中到一个品牌之中,从而迸发出品牌的真正力量。

大浪淘沙,中国产品都是干出来的

为何尹同跃和他的团队敢如此大胆,放弃年产近百万辆的耀眼光环? 因为,经过多年国际市场的洗礼,他们认为,发达国家的研发体制、制造工艺和管理水平是任何国家提升制造业水平所绕不过去的,尤其是汽车产业,更是如此。

尹同跃说,改革开放才有了奇瑞诞生,也因为改革开放才让奇瑞走出去,有机会整合全球制造资源。汽车技术和人才是没有国界的,只要你真心去做,就会有优秀的资源为你所用。在这一思想指导下,观致进入到奇瑞序列,虽然这一与以色列合作研发的新品牌在奇瑞销量上并没有多少表现,还一度被外界无端猜疑,但对奇瑞而言是真正的获益匪浅。

尹同跃认为,观致对奇瑞功不可没,通过观致的研发和运转,逐步影响奇瑞自身的体系建

设,后来与捷豹、路虎合资也是这一战略的延续。但尹同跃认为,合资战略的实施却另有深意,现在看来并非言过其实。

尹同跃认为,和一般合资企业不一样,奇瑞首先选择的是自主创新之路,形成品牌和一定实力后,再寻求合资,这样的合资更有利于自主品牌发展,所以才有了奇瑞捷豹路虎的问世。

10年说长不长,说短不短。尹同跃说,中国的产品都是干出来的,对此他充满信心。奇瑞的调整转型,观致车推出,与捷豹、路虎合资都是为了干好而采取的战略举措。在这一进程中,奇瑞一直在积蓄力量,目前,在奇瑞集团的框架下,奇瑞旗下拥有各类公司270多家,很多都是在汽车零部件某一专项研发生产上走在世界前列,也不乏上市公司,其业绩令人瞩目。

2018年奇瑞全年销售各类汽车75.3万辆,同比增长11%,行业排名集团前十。在汽车主业带动下,奇瑞控股集团继续在“千亿台阶”稳步攀登,全年实现销售收入1077亿元,同比增长5.5%。10年调整业绩初显。

尹同跃认为,只要自主品牌汽车坚守创新,不断提升品质、品牌,再过2个,甚至3个10年,就一定会像家电、手机一样,经

过无数次的大浪淘沙,最终会在世界市场上形成难以撼动的优势。

抢占高地,新能源汽车贵在坚持

去年新能源汽车竞争较为激烈,各种乱象横生,政府补贴、充电桩、成本,特别是深度创新和路径选择,都成了各大车企的焦虑所在,作为全国人大代表的尹同跃更是关注,他这次带来的多项建议中,大部分都是有关这方面的内容。

奇瑞在新能源车研发上,除了以锂电池为动力的纯电动或混合动力车外,他们一直在潜心研发氢燃料电池技术,并已成功量产氢燃料电池整车。可以说行动最早,成果最新。《将氢能源产业提升到国家能源战略层面统一规划》的建议,就是尹同跃亲身体会和调研的结果。

尹同跃认为,新能源汽车是未来发展方向,这是环境和能源储量所决定的。习近平总书记在阐述当今社会主要矛盾时指出,现阶段社会的主要矛盾是人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。而环境和能源需求都是人民日益增长的美好生活需要的重要指标之一。

他认为,氢燃料电池技术更加接近于传统燃油车,其加一次氢的耗时间不过几分钟,但是其续航里程则可达500公里,而且零排放、无污染,是汽车电动化的终极方向。所以,发展氢燃料电池汽车是保障我国能源安全、实现节能减排和促进汽车产业发展的重要方向。

“但是在我国真正能够研究氢燃料电池车的企业和科研单位较少,发展也面临着成本高,氢气站因安全要求高,投入大,难以普遍布点等现实问题。”尹同跃说,无论是氢燃料电池车或是目前最引人关注的电动新能源车,都需要从国家战略层面确定创新研发方向,集中力量攻克关键零部件和制造工艺的研发。

尹同跃说,一方面国家要在政策支持上进一步科学细化,让资金用在真干事的研发机构和车企上;另一方面要从国家层面推行分工协作,不搞大而全的创新,鼓励支持众多有实力的车企和科研机构进行某一单项核心部件的研发,各个击破,占领世界同行业技术高地。

主编视点

发展中的信心是干出来的

按奇瑞汽车董事长尹同跃的话说,发展中的信心是干出来的,没有奇瑞的10年苦干,今天的奇瑞将和很多汽车品牌一样,要么苟延残喘,要么被淘汰出局。

为了保证产品质量和品质,奇瑞这几年的一大核心目标就是梳理流程、构建质量管理体系。在产品开发环节,如今的奇瑞已经建立了产品开发管理中心和各技术中心交叉协作的矩阵式产品开发模式,形成整车产品开发“V”字型研发体系与流程,为打造高质量、高品质产品,为树立卓越品牌打下了坚实基础。在产品制造环节,奇瑞在自主品牌中率先建立了全球统一标准的生产管理体系——CPS(奇瑞生产方式),进一步保证了奇瑞产品的全球品质。

奇瑞正着力开发下一代自动驾驶技术,以及以超视距探测V2X技术(V2X是车与车V2V、车与交通基础设施通信V2I、车与人通讯V2P的统称)、眼球跟踪、人脸识别、增强现实(AR)等“黑科技”为支撑的智能互联技术,构建以用户体验为核心的智能移动出行新生态。

2016年9月,在中国举办的世界互联网大会上,奇瑞与百度合作的无人驾驶eQ进行了首次开放的城市道路状况下的示范运营;2018年1月,奇瑞无人驾驶汽车首次参加了美国CES展;2018年5月,奇瑞无人驾驶汽车在全球制造业大会上进行场地演示。

在传统技术方面,奇瑞汽车是第一家通过自主创新掌握发动机、自动变速箱、底盘、发动机管理系统(EMS)以及平台技术的汽车企业。

截止到目前,奇瑞已累计申报各项专利达到17079项,获得授权专利11032项,位居国内汽车企业前列。近几年,奇瑞还特别强化了发明专利的突破,在安徽省知识产权局、安徽省经济和信息化厅、安徽省教育厅联合发布的2018年安徽省发明专利百强排行榜中,奇瑞汽车凭借卓越的创新实力,瞩目的发明专利成果成功入选,并位居第一位,这也是奇瑞汽车连续第5年位居安徽发明专利百强排行榜榜首。

本刊执行主编: 张晓梅