

百年变局 奇瑞汽车将在世界上站得更高

——访全国人大代表,奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长尹同跃

本报记者 张晓梅 / 吴明 张骅

“无论世界环境有多复杂,市场面临多大挑战,创新发展是我们坚守的底线。”5月23日,全国人大代表,奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长尹同跃在审议《政府工作报告》时表示,面对百年变局,奇瑞汽车将会在世界上站得更高。

危中见机 奇瑞表现不俗

全国两会召开前几天,《中国企业报》记者走访了奇瑞,也有幸采访了尹同跃,虽然他为防疫工作忙得不可开交,但作为全国人大代表,仍然不忘自己的使命和责任,几乎每天晚上都在为这次大会准备议案和建议。

2018年,全球汽车产业紧随制造业转型升级而进入深度调整中,汽车销量总体下降,自主品牌汽车进入重新洗牌的大争之年。然而,当整个产业正在全力投入产业全面升级之时,一场突然而至的新冠肺炎疫情使汽车厂商更是雪上加霜。

尽管如此,自主品牌奇瑞却表现不俗。1—4月,奇瑞集团累计实现销量147425辆。其中,4月份销售40079辆,环比增长15.4%,国内市场销量环比增长30.3%,产销已接近去年同期水平,自主市占率稳步提升。产品结构优化。今年1—4月单车售价较2019年同期提升12%,品牌溢价能力不断提升。

尹同跃认为,汽车产业发展至今已到了彻底变革的关键时期,这是人类持续创新,新技术加速发展的结果,特别是新冠肺炎疫情在世界扩散,确实给汽车产业带来了前所未有的挑战。但从创新中走出来的奇瑞却信心满满,因为巨大的危机之中总会蕴藏着巨大机遇,奇瑞一定能凭借自身积累的优势和坚定的创新信念,站在世界汽车的名品之列。

紧扣创新主轴 布局未来

“无车不智能,这是今天汽车进化的标志。”尹同跃说,现代科技的加持带来了制造业核心产业之一的汽车产业全面变革升级,说是一场革命也不为过,这是21世纪百年变局的时代特征,中国汽车也一定会在这一大争年代确定自身在全球的定位,自主品牌将不会缺席。

电动、智能、互联是21世纪汽车产业的进化方向,早在多年前,奇瑞就进行了正确研判和科学布局。目前,奇瑞已建立包括整车集



尹同跃

成、核心技术、核心零部件开发能力在内的完善的新能源技术研发体系,在新能源领域已累计申报专利1000多项,获得授权专利600多项,位居行业领先水平;并制订了“457”技术发展规划,它包括四大新能源产品平台、五个通用子系统和七大核心技术,涵盖面向纯电动、混动、增程、燃料电池等NEV的主流新技术。

在中国汽车技术研究中心发布的“2019汽车专利创新指数”排名中,奇瑞在智能网联领域的综合专利创新指数位列全球20强,自主品牌汽车企业第一位。

在自动驾驶技术方面,奇瑞推出自动驾驶技术平台“雄狮智驾”,打造人车路协同的智慧交通生态圈。L2+级自动驾驶车型已实现量产。2019年,奇瑞已成为全球第65家获得加州自动驾驶测试牌照的企业。今年,将实现L3级高度自动驾驶功能,2025年,将进一步开发出实现L4级高度自动驾驶水平的样车。

未来,奇瑞汽车还将继续加大对前沿技术与前瞻科技等方面的布局和技术储备及其产业化应用的投入,同时利用外部资源互补合作,建立开放的创新体系。未来4年,将实现239项新技术的突破。

助力海外抗疫 保出口稳市场

尹同跃说,进入3月份以来,国内外疫情防控形势发生了重要变化。奇瑞集团一方面响应国家

复工复产的号召,按下全面恢复生产经营的“快进键”;另一方面密切关注海外疫情发展情况,针对奇瑞海外主要市场制定疫情防控措施和预案,每日通报当地疫情情况和防控措施。同时,携手海外伙伴投入抗疫行动,做好渠道网点的疫情防控工作,稳定海外市场。最新数据显示,奇瑞集团1—4月份共计出口汽车31845辆,其中以瑞虎系列和艾瑞泽系列产品为主的乘用车出口30008辆,同比增长67.5%。

目前,在全球拥有10个生产基地、1500家海外经销服务网点的奇瑞,在继续慎终如始做好国内疫情防控和复工复产的同时,全力为海外出口和经营提供各项保障。奇瑞集团自2月10日起逐步复工,其中海外CKD散件是最早复工的生产单元之一。

自2月底以来,海外疫情逐渐蔓延,奇瑞集团第一时间向意大利、乌拉圭等20余个国家的海外合作伙伴捐赠了包括N95级口罩、防护服等在内的70余万件医用物资。一些海外国家疫情发生初期缺少相关病情的诊疗经验,奇瑞还积极牵线搭桥,帮助当地医院和国内定点医院建立联系,提供远程诊断和治疗咨询,与海外合作伙伴共克时艰,共渡难关。

提升运营效率 QCDI指标全面突破

“今天的市场竞争并非是一厂一企之争,而是一个体系一个集团

的综合实力之争。”尹同跃说,奇瑞控股集团的整体改制和新伙伴引入,提高了运行效率,大大降低了企业风险,也在百年变局的节点上更好地把握了机遇。

在完善体系基础,不断提升企业运营效率上,尹同跃从QCDI四个方面进行了阐述。

Q(Quality)代表了质量。高效的全过程质量管理体系带来高质量。2019年,据J.D.POWER(全球汽车质量检测机构)调查数据显示,奇瑞新车产品质量排名提升了26位,已经超过多数国际品牌,处于中国自主品牌领先水平。

C(Cost)代表了成本,奇瑞目前已建立四大产品平台和模块化架构,可以衍生出不同使用功能、不同能源驱动的“平台矩阵”。通过产品开发的平台化、模块化和通用化,使奇瑞在保证产品质量的前提下,实现了产品开发成本的大幅降低。

D(Delivery)代表交付,在体系支撑下,目前奇瑞的产品开发周期已从46个月缩短到24个月,新车推出速度明显加快,同时,产品质量稳步提升。

I(Investment)代表投资,多年来,奇瑞以整车出口、CKD组装、代工贴牌、合资合作及全工艺工厂等多种形式并举,拓展海外市场,完成了从最初“卖产品”的单纯贸易到“品牌营销”,实现从“走出去”到“走进来”、“走上去”的结构性转变。2019年,奇瑞海外出口连续17年位居中国乘用车出口第一,并第四次获得“最佳海外形象企业”20强。

致力打造汽车产业 “中国芯”

尹同跃认为,核心技术突破是中国汽车共同努力的方向,而汽车的最核心技术是发动机,发动机被视为汽车的“心脏”,也是以奇瑞为代表的中国自主品牌造车路上需要第一个攻克的难关。

奇瑞是从发动机起家发展的,1997年,“呱呱坠地”的奇瑞汽车破土动工,打下第一根桩的正是发动机厂房。21年前的5月18日,奇瑞第一台发动机点火下线,自此,自主品牌汽车拥有了属于自己的“中国芯”。

最初,奇瑞斥巨资从国外引进了一条二手发动机生产线。由于没有掌握组装生产线的技术工艺,奇瑞只能与外方采取“交钥匙工程”的形式签订合作协议,即外方派技术人员对生产线进行组装,中国人全程不能参与组装过程,要等外方将生产线全部组装完毕之后才能拿到启动“钥匙”。然而,外方

人员的消极怠工、对核心技术的“掐脖子”,让奇瑞很快意识到,中国人想要掌握主动权,必须自己掌握核心技术。

快速成长的奇瑞决定不再依靠国外技术,而是自主研发制造发动机。1999年第一台发动机点火成功之后,奇瑞开启了艰苦卓绝的技术探索和自主开发。奇瑞投入当时的全部“身家”约20亿元,与奥地利AVL公司合作开发系列发动机产品。2003年,奇瑞ACTECO系列第一代发动机正式下线,该款发动机也是奇瑞第一款自主产权发动机。ACTECO系列第一代发动机涵盖了0.8L/1.0L/1.5L/1.8L/2.0L自然吸气等多种机型,曾应用于奇瑞当时的风云、旗云、QQ等经典车型,标志着奇瑞真正将发动机核心技术掌握在了自己手中。

奇瑞“中国芯”的进化之路,是奇瑞20多年来坚持“技术立企”、夯实核心竞争力的缩影。截至2019年底,奇瑞集团累计申请专利18601件,获得授权专利12012件,其中发明专利3561件,占授权专利的30%,位居中国汽车行业前列。

主编视点



说实话,无论国际环境如何变化,为了适应我国现阶段的主要矛盾,即:人民日益增长的物质文化需要同落后的社会生产之间的矛盾,不断提升人民的获得感、幸福感、安全感,中国制造业就必须进行升级改造,谋求高质量发展,向人民提供有品质的产品和服务。奇瑞汽车作为我国自主品牌汽车生产研发企业之一,一直将品质视为自己发展的生命,维护和保障消费者和客户的利益,特别是在确保产品质量提升上,整合全球资源,打造和创新管理体系,从整车的内饰等细微之处入手,整改处理消费者关心的每个部件和环节,让汽车变得更安全、舒适、美观,且经济实惠。正如全国人大代表,奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长尹同跃所说:“中国汽车的变革提升就是要向世界提供最好的产品和服务。”

张晓梅

本刊执行主编:张晓梅