

我国汽车产业踏上由大变强新征程

质量和技术双提升



“十二五”以来,我国汽车产业虽然告别了井喷式增长,但在国家自主创新战略引领下和经济转型升级压力的倒逼下,汽车产业适应新常态,知难而进,无论是在产品质量,还是在技术研发,抑或电动化、智能化、轻量化等方面都取得了较大进步,踏上由大变强的新征程。

2015 年 12 月 27 日,北汽集团昌河汽车首款 SUV——昌河 Q25 在全新落成的景德镇洪源工厂下线。北汽集团董事长徐和谊表示,作为“十二五”期间我国汽车产业收官之作,昌河 Q25 的诞生,不仅填补了昌河汽车在 SUV 产品线的空白,而且有力地支撑起北汽“双品牌”战略,从而推动我国汽车产业自主品牌实力实现新跃升。

走向世界的中国品牌

提到自主品牌汽车,不少人总爱将之与高铁、家电对比,以证明汽车产业“以市场换技术”政策的失败,特别是在 6 年前中国汽车产销规模跃居全球第一之后,这样的观点更是大行其道。但有业内专家表示,简单的对比并不客观。以商用车为例,中国品牌不仅在国内市场份额高达 90% 以上,在全球市场也占据半壁江山。

“巴基斯坦商用车市场过去被日本品牌垄断。现在,东风商用车在巴基斯坦的销量逐年上升,并以其可靠的质量和高性价比赢得了客户信赖。”在巴基斯坦开展东风中重型卡车进口业务的捷陀罗日产公司首席执行官艾哈迈德·库利·汗·卡塔克说。

东风商用车公司出口业务副总经理赛诺特告诉记者,尽管受到全球经济低迷影响,但东风 2015 年已向越南、缅甸、智利、秘鲁等十多个国家和地区累计出口 5800 辆中重型卡车,同比增长 26%。除了整车出口,在海外建组装厂也是东风汽车公司提升海外销量、加速国际化的重要举措。目前,东风已在伊朗、俄罗斯等国家设立组装厂和分公司,并计划将组装厂开到南美洲。

前不久在比利时举办的世界客车博览会上,来自中国的宇通、大金龙、金旅及比亚迪 4 家整车厂商同样受到欧洲运营商的青睐。欧洲客车欧洲巴士与客车周(ECW)国际评审团成员、重庆交通大学公共交通学者王健表示,随着中国客车品牌力的快速提升,目前,中国客车企业已占据全球客车市场 40% 以上的份额。

更重要的是,在客车、中重卡等商用车企业依托产品走出去的同时,中国车企还抓住机遇,从产品输出向资本输出升级,极大地提升了企业在全球的影响力。继 2010 年收购瑞典沃尔沃汽车后,浙江吉利控股集团还收购了伦敦出租车公司,并于 2015 年再

投资 2.5 亿英镑在英国考文垂安蒂斯工业园区建设了伦敦出租车新工厂,生产全新一代超低排放车型。而东风汽车公司在 2014 年投资 8 亿欧元,战略性入股拥有百年历史的欧洲第二大车企标致雪铁龙集团(PSA),正式成为与法国政府、标致家族并列的第一大股东,从此更具“国际范”。

质量和技术双提升

2015 年 12 月 15 日,长安汽车年度第 100 万辆中国品牌乘用车下线,实现了中国品牌第一个年产量突破 100 万辆的突破;2015 年 12 月 18 日,奇瑞实现第 500 万辆汽车下线,成为第一个乘用车产量突破 500 万辆的中国品牌汽车企业。两家中国品牌车企“百万辆汽车下线”的背后,是中国品牌的自信,而这份自信是建立在中国品牌乘用车前 11 个月的市场份额升至四成以上基础上的。

深剖中国品牌车企 2015 年以来高速增长的原因,除了及时调整产品结构,精准切入 SUV 市场之外,还在于产品质量的快速提升。日前,国际市场研究与咨询机构 J.D. Power 发布的 2015 年中国新车质量研究报

告(IQS)显示,2015 年总体新车质量平均得分为 105 个 PP100(每百辆车的问题数),自主品牌和国际品牌的新车质量得分分别为 120 个 PP100 和 98 个 PP100,得分差距较 2014 年缩小 14 个百分点。其中,7 个自主品牌的 PP100 低于行业平均水平。“从 2000 年开始,自主品牌与合资品牌在新车质量方面的差距迅速缩小。”J.D. Power 中国零售咨询副总裁张伟昌表示。他们据此预测,2017 年中国自主品牌新车质量将达到国际水平。

质量的提升离不开先进制造能力的保障。记者在新落成的昌河汽车景德镇洪源工厂的焊装车间看到,这里拥有世界领先水平的机器人 132 台,整个车间的自动化率达到 75%。北汽集团整车事业本部副本部长、江西昌河汽车有限责任公司副总经理廖雄辉告诉记者,该工厂整体制造工艺及设备选型全面对标国内一流汽车制造企业,遵循了自动化、少人化、经济实用、技术先进的原则,选用的都是高性价比、高柔性、节能环保的装备,不仅满足高精度制造和多车型柔性化生产的需求,而且也能使产品品质得到保证与提升。事实上,在中国品牌车企,先进的制造工厂早已成为标配。

质量的提升更离不开关键核心技术的支撑。2013 年 11 月,奇瑞汽车股份有限公司联合重庆理工大学、北京理工大学开展的“无级自动变速器技术(CVT)项目研发及产业化应用”项目,由于在 CVT 设计、控制策略、整车匹配和标定等关键技术取得重大突破,并实现 CVT 年 10 万台的生产能力,被评为中国汽车工业技术进步一等奖。该项目标志着我国在 CVT 这一关键零部件上的自主研发和产业化方面取得重大进展,建立起完全自主的自动变速器正向设计开发能力和满足大批量生产的配套和质量保证体系,打破了国外对 CVT 产品的垄断。

“三化”迈出新步伐

“电动化、智能化、轻量化”是全球汽车产业发展的新趋势。得益于政策的强力扶持,领先的互联网技术基础,以及车企和科研机构的共同努力,“十二五”期间,我国汽车产业“三化”迈出新步伐,踏上由大变强的新征程。

在新能源汽车领域,产销呈现爆发式增长,比亚迪秦和比亚迪唐等多款车型销量居全球前列。数据显示,2015 年 1 月至 11 月,我国新能源汽车累计生产 27.92 万辆,同比增长 4 倍。“按照这样的速度,很快,我们将超过美国,成为全球新能源汽车产销最大国。”国家“863”计划节能与新能源汽车重大项目总体专家组组长欧阳明高表示,“在技术上,我们跟欧美国家相比差距一点也不大,甚至在很多方面比他们要好。”

在智能化上,不仅互联网汽车在加速渗入传统车企,我国传统车企也在主动拥抱互联网。乐视超级汽车(中国)有限公司副总裁吕征宇透露,于 2016 年 1 月 6 日至 9 日在美国举办的国际消费电子展(CES)上,乐视将通过三款最新产品向全球展示其领先的车联网技术,而乐视超级汽车也将于 2016 年 4 月在北京发布。

在轻量化上,由中国汽车工程学会牵头国内多家车企联合攻关的“汽车关键轻量化技术开发与整车的集成应用”课题也取得重大进展。目前,联盟已经完成车身参数化轻量化设计及应用、超高强度钢热冲压成型技术开发及应用、高强度钢先进成型技术开发及应用、纤维增强塑料前端模块开发及应用、形变铝合金应用技术开发及应用、轻量化共性技术平台建设等,并且这些成果已经应用在包括一汽、东风、长安、北汽、奇瑞、吉利、长城等企业的多个车型上。

(据人民网)

