

勇立潮头 “要干就干汽车”

江淮汽车55载启示录： 从汽车配件厂到自主品牌实力派

本报记者 夏治斌 石英婧

“55年前，在合肥南郊的一片农田之上，一群做水利出身的江淮人，正是怀揣汽车强国、产业报国的梦想，白手起家，苦干实干，建立起了江淮汽车最初的事业。”江淮汽车董事长安进说道。

作为国内一家拥有悠久历史的

汽车强国梦

1990年，江淮汽车第一台HFC6700系列底盘研制成功，填补了国内客车专用底盘的市场空白。

回顾江淮汽车55年的发展历史，安进将其分为轻卡和客车底盘、乘用车以及新能源汽车三个阶段。

时间调拨到1964年3月，当时的巢湖汽车配件厂与安徽省内燃机厂进行合并，为一汽解放和南汽跃进生产汽车零部件，同时兼营改装SK644城市公交车和修



1968年4月，第一辆“江淮牌”载货汽车试制成功，填补了安徽汽车工业的空白。本报资料室/图

“要干就干汽车”

55年前，江淮汽车的创业者们白手起家，实干苦干，手工打造出安徽第一台汽车，靠的是自强不息、艰苦奋斗的“新红军精神”。

从单一的以轻卡制造为主的地方车企，发展成为以“商乘并举、传统节能汽车与新能源汽车共进”的具有较强竞争力与影响力的全国性汽车集团，江淮汽车55年如一日深耕汽车行业，数度完成华丽转身。

“实干是贯穿新中国70年发展的基本脉络，也是江淮人精气神的鲜明底色。”安进称：“江淮建厂初期处于计划经济时代，当时实行的是分配制，尽管条件非常艰苦，但企业一般不会因为订单而发

愁。之后在70年代末、80年代中期，随着改革开放的推进，指令计划取消了，这意味着企业拿不到政府的计划物资供应，也拿不到订单，难以运行下去。那时，大家才真正感受到艰难，开始为生存发愁，为如何发展发愁。”

对于当时的困境，安进也坦言，那时有许多人开始动摇，提出让江淮汽车生产自行车。“但我们老一辈江淮人抵住了诱惑，稳住了军心。他们说，要干就干汽车。他们咬紧牙关，把所有资源和精力都

用在柴油车的开发上，最后终于有了第一批产品的下线。”

有了产品，也就意味着企业存活下来了。当时流行这样一段话：江淮底盘“长中短、中高、前后置、柴汽油”，意思是说品类非常齐全。当时数据统计，江淮汽车1991年销售了1000多台底盘，1992年实现了5000多台的销量，1993年突破了1万台。

对于江淮汽车这些年的发展，安进总结道，55年前，江淮汽车的创业者们白手起家，实干苦干，手

工制造企业，江淮汽车自1964年至今已悄然走过55年的风雨历程。

从1964年巢湖汽车配件厂成立到1968年安徽省第一台汽车在江淮汽车厂诞生，再到1997年安徽江淮汽车集团有限公司正式成立，再到2001年“江淮汽车”在上海证券交易所上市，2002年江淮汽车第一台MPV——“瑞风”正式下线，2008年第一台轿车

——“宾悦”下线，江淮汽车正式进入乘用车领域……55年间，江淮汽车不断蜕变，华丽转身。历经半个多世纪的发展，江淮汽车已经从单一的以轻卡制造为主的地方车企，发展成为一家集全系列商用车、乘用车及动力总成等研产销和服务于一体的“先进节能汽车、新能源汽车、智能网联汽车”并举的综合型汽车企业集团。

当时用户对江淮轻卡评价有“三快”：“造得快、跑得快、坏得快”。“坏得快”虽不是好事，但确实反映了当时制造技术和质量的差距。”安进说道，“但我们始终在进行技术的改造、升级，江淮汽车轻卡成为公司的主打产品之一。尤其近几年来每年产销20万~30万台，畅销国内外，并且经常创我国轻卡出口第一。”

而后在1978年，以中共十一届三中全会为标志，中国开启了改革开放历史征程。基于对客车安全性、舒适性用户体验的洞察，江淮汽车也紧跟时代步伐。

资料显示，江淮汽车开发客车底盘主要是在上世纪80年代初。客车底盘也是江淮汽车的一大特色。

对于客车底盘的开发，安进也告诉《中国经营报》记者：“当时我们在市场调研时发现，国内许多客

车厂用的底盘是卡车底盘。以卡车底盘改装成客车用，舒适性、安全性、耗能都存在不少问题，当时我们就想开发客车专用底盘。”

经过不断的创新，1990年，江淮汽车第一台HFC6700系列底盘研制成功，填补了国内客车专用底盘的市场空白。

对于江淮汽车创造的客车底盘历史，安进直言：“老一辈江淮人几乎是用最简单的工具，通过一次次的技术摸索，一点点的纯手工打造，创新研制出了中国第一台真正意义上的客车专用底盘。”

进入新世纪，随着国内汽车市场热度的不断攀升，江淮汽车也结合多年在商用车领域的深厚技术积淀，开始逐渐向乘用车方向寻求突破。但当时国家对乘用车生产

企业控制很严，后经多方争取，江淮汽车获得了国家批准。

2001年8月24日，这一天对于江淮人而言是难以忘却的，因为在那一天“江淮汽车”在上海证券交易所上市，股票代码“600418”。

之后在2002年3月，江淮汽车迎来了“瑞风”商务车的正式下线，这既帮助其收获了“MPV制造专家”美誉，也开启了商乘并举的新格局。

近年来，电动化、智能化、网联化、共享化大潮席卷全球汽车产业，江淮汽车也同积极融入行业的大潮之中。

安进称，早在2002年，江淮汽车就布局电动汽车研发项目，2009年江淮电动汽车进入商业化运行阶段。“经过不断改进提高，已经掌握了电动汽车电池模组、电机、电控三大核心技术，形成了与国际先进车型和技术公司接轨的正向开发流程。”

此外，江淮也要促进中国制造向中国创造转变、中国速度向中国质量转变、中国产品向中国品牌转变的“三大转变”，还要推动技术升级、质量升级、品牌升级的“三大升级”。

“主动变革着力提质增效，开放合作加速转型升级。”这是江淮汽车办公大楼门上的一副对联，也是江淮汽车55年发展历程的真实写照。

江淮汽车未来将驶向何处，时间会给出答案。

科技成果转化或促进汽车产业“弯道超车”

访国家技术转移东部中心总裁谢吉华

本报记者 刘颂辉 郭阳琛

面对行业产销下滑的局面，不少车企开始对产品寻求更多科技赋能，突破发展瓶颈。

不过，从汽车产业发展来看，科技成果中试阶段的投入不足，缺乏连接高校实验室与企业需求端的中间平台，让不少科技成果堵塞在产业化的“最后一公里”。

公开数据显示，目前，我国每年有3万项通过鉴定的科技成果、100多万项的专利技术，而实际上转化为批量生产的仅占20%，能形成产业规模的只有5%。

相比西方发达国家的科技成果转化60%-80%以上，我国科技成果转化总体状况仍存在较大差距，部分科技成果得到鉴定以后没有被实际运用。

如何促进科技成果得以实际运用，带动社会资本投资科技成果转化，近日，《中国经营报》记者专访了国家技术转移东部中心总裁、上海杨浦科技创业中心有限公司总经理谢吉华。

科技成果转化依旧是制约行业创新的“牛鼻子”

面对当前严峻的汽车市场，各大车企大打“科技牌”。越来越多的“黑科技”逐步成果转化开始量产。

在刚刚落幕的第二十二届成都车展上，来自全球130多个汽车品牌展示了超过1600余台汽车和数十种创新技术，包括上汽通用五菱行业的新宝骏车联网、斯巴鲁的Eye Sight驾驶辅助系统、宝马沿记录轨道自动倒车的自动泊车辅助系统……

“科技成果转化依旧是制约行业创新的‘牛鼻子’。”在谢吉华看来，汽车产业是一个国家的综合产业配套能力的体现。在汽车产业最核心的传统发动机领域，

龙头企业对技术的需求存在紧迫感

如果把创新当作经济发展的第一动力，那么，科技成果转化和产业化则是链条上的最后一个环节。

时下，中国经济增长步伐放缓，汽车产业正处于寻求突破的关键时期。美国、欧洲和日本等工业大国已逐步重视智能网联汽车产业的进度，甚至有些国家把“智能化”上升为国家战略之一。

以往，国有技术类无形资产在进行科技成果转化时程序较为复杂，而且要向有关部门报备。2017年，国务院印发的《国家技术转移体系建设方案》表示，根据科技成

果转化特点，优化相关资产评估管理流程，探索通过公示等方式简化备案程序。该方案是国家第一次提出了国家技术转移体系的概念，也明确了到2020年基本建成适应新形势的国家技术转移体系和到2025年全面建成结构合理、功能完善、体制健全、运行高效的国家技术转移体系的建设目标。

有学者指出，现阶段我国科技成果转化效率并不理想，与高校、科研院所“泥沙俱下”的科技论文质量有关，也和专业化技术转移机构的缺失有关。科研院所从

事汽车基础研究居多，而车企没有过多精力和动力对相关零部件成果进行二次开发，中间缺乏相应的机构来形成链接。

目前，国家技术转移东部中心已建立起梯度技术转移网络，在长三角区域的合肥、余杭、南通、昆山、奉化、绍兴、汾湖和太仓设立分中心，在甘肃、新疆、云南和福建等技术需求地成立链接南亚和中亚的窗口。在印度、哈萨克斯坦和以色列的“一带一路”沿线国家打造经济共同体，并且于波士顿、伦敦、多伦多、新加坡和法国对接全球科

技创新资源。回忆起与上海国际汽车城(集团)有限公司搭建的智能汽车技术中心，谢吉华告诉记者，事实上，龙头企业对于技术的需求存在紧迫感，如何对科技成果进行细分，并且让创业型企业能够结合进去，是科技成果转化工作的重点之一。

当前形势下，国家的宏观经济政策正在从消费驱动、投资驱动向创新驱动转化，从政策面大力提倡和促进技术的转移、转化。上海也被赋予建设成为国家科创



2006年9月，江淮汽车技术中心获得“国家级企业技术中心”称号。本报资料室/图

研发团队从未停下脚步，安进告诉记者，江淮汽车拥有一支近5000人的高水平研发团队，每年将销售收入的3%~5%投入研发中。截至2018年底，江淮汽车累计拥有授权专利13099项，其中发明专利授权1760项，成为国内首家专利过万的车企。自2009年起共10款自主研发的发动机荣获“中国心”十佳发动机。国家863计划重点项目6DCT自动变速箱，实现TCU上层软件开发完全自主，打破了国际垄断。

“我们带来的实际上不一定是‘强心剂’，而是让汽车产业能够朝着更智能、更科技、更环保的方向平衡发展。”谢吉华说，我们怎样更好地利用科技成果转化促进车企的发展，重要的还是要搭建平台。“我们要做技术转移，不是我们去做，而是我们搭建这个专业化的平台，让更多的专业人士能够在这个平台上进行有效的对接。”

2016年5月，国家技术转移东部中心与上海国际汽车城(集团)有限公司签署战略合作协议，共建

智能汽车技术转移中心。

根据协议，东部中心与上海国际汽车城将利用自身在资源平台以及智能汽车行业的优势，围绕技术项目的转化孵化、在成果展示、交易、应用服务等全产业链条上展开合作。

“我们希望能够服务于更多的龙头企业。”谢吉华说，这些龙头企业能够带动整个基于技术的共享平台开放，为更多的小企业创造更好的机会，小企业的创新活力又会带给大企业更多的机会，进而能够影响整个产业的发展。“基于汽车领域，我们希望能够服务和影响整个汽车产业集群的发展。”

中心的重任。下一步，国家技术转移东部中心将探索更多科技链接资本的模式，将创新链、产业链、资本链和政策链有机结合，让专业的人士在平台上能够做便捷有效的对接。

在谢吉华看来，上海具有科技创新能力的自然禀赋，作为一个国际化大都市，应该成为中国对接世界先进科学技术的窗口之一。基于长三角一体化发展战略，东部中心希望增设更多布点，促使其成为技术的枢纽、资本的枢纽、渠道的枢纽和信息的枢纽。

“三大转型”紧握手时代脉搏

安进认为，去年汽车行业首现负增长，这预示着产业正加快迈向成熟期。

自2018年7月至今，车市低迷状况仍未得到有效改善。

安进认为，去年汽车行业首现负增长，这预示着产业正加快迈向成熟期。具体来看，一是高质量发展成为产业共识；二是深化供给结构调整需要时间；三是产销规模高基数不可持续。

数据显示，2019年上半年，该公司销售各类汽车及底盘23.52万台，同比下降6.78%。其中，轻型货车10.9万台，同比下降7.37%；重型货车销售2.18万台，同比下降16.32%；MPV销售2.07万台，同比下降39.60%。

对于江淮汽车的表现，安进认为，近两年来由于受内外部环境综合影响，江淮汽车销量表现与战略预期、行业增长均存在一定差距。“但总体上我们顶住了下行压力，保持了大局稳定，实现了稳中有进。”

作为我国新能源汽车产业的先行者，截至目前，江淮汽车累计示范推广超15万台新能源汽车，累计行驶里程突破24.5亿公里。

除此之外，2018年以来，新港基地、江淮蔚来基地相继建成投产；江淮大众首款车思皓下线，研发中心开工建设；江淮蔚来合作取得突破，截至今年上半年已累计交付超2万台。

站在江淮汽车成立55周年的时间节点上，有关江淮汽车的未来，安进也有其考虑。在他看来，江淮汽车要以技术创新和品质提升为抓手，全方位推动产品、市场、经营的“三大转型”。

此外，江淮也要促进中国制造向中国创造转变、中国速度向中国质量转变、中国产品向中国品牌转变的“三大转变”，还要推动技术升级、质量升级、品牌升级的“三大升级”。

“主动变革着力提质增效，开放合作加速转型升级。”这是江淮汽车办公大楼门上的一副对联，也是江淮汽车55年发展历程的真实写照。

江淮汽车未来将驶向何处，时间会给出答案。