

奋进强国路 阔步新征程

# 70余载筚路蓝缕 中国汽车产业已从“小树苗”长成“参天大树”

本报记者 尹丽梅 张硕 北京报道

“红旗品牌坚守初心、恪守品质的造车精神源于其造车国家队的责任与担当。与我们参赛‘为国争光’的心态和信念是一致的。”

10月9日，“使命共担 荣耀同行——中国荣耀运动健儿红旗EH7荣耀版交付仪式”在北京举行，在2024年巴黎奥运会摘得体操首金的“吊环王”刘洋在活动仪式上接受《中国经营报》等媒体采访。

## 起于“微末”

第一代红旗轿车是老一代钣金工凭借“土工具”手工敲制出来的。

中国汽车工业起步较晚，新中国成立之初，百业待兴。那时，我国汽车工业一片空白，中国人何时能开上自己制造的汽车成为时代之间。

直到1949年12月，新中国汽车工业才迎来了发展契机，选定在吉林长春市建设第一汽车制造厂。1953年7月15日，第一汽车制造厂举行奠基典礼，新中国第一座汽车厂才从理想照进了现实。

1956年7月13日，第一汽车制造厂组装出第一批国产解放牌汽车——CA10型4吨载重卡车，结束了中国没有汽车工业的历史。

1956年7月14日，《人民日报》头版刊发《解放牌汽车试制出来》，庆祝我国第一批汽车诞生。报道写道：“汽车在人们狂热的掌声中开到了调整间。这时，工厂的设计部门和工艺部门的工程技术人员立即赶上，抱着车头，倾听发动机的转动声。当发动机转动声渐渐停止的时候，人群中随之响起了胜利的欢笑。”即便在70余年后，这样的喜悦仍让我们感到热血沸腾。

从那之后，解放汽车就成为中国卡车市场的领军者。随后，在集中力量办大事的时代背景下，“东风”“红旗”牌汽车先后问世。

1958年5月5日，长春第一汽车制造厂制造出东风牌CA71型小轿车，这是中国第一辆自己制造的小轿车。1958年8月1日，新中

访时表示。

据悉，红旗品牌不仅在东京、北京等重大体育赛事中持续兑现“升旗，赠红旗”承诺，更为今年的巴黎赛事进阶定制红旗EH7荣耀版，充分展现红旗品牌与中国荣耀健儿共有的“为国争光”之民族情怀与坚定信念。

回溯历史，红旗品牌以及中国一汽与中国汽车工业的发展可谓同频共振。1953年7月15日，来自全国各地的万名建设者汇集长春

国第一辆红旗牌高级轿车诞生。让人不胜唏嘘的是，第一代红旗轿车是老一代钣金工凭借“土工具”手工敲制出来的。

时间进入20世纪60—70年代，在国家计划经济体制下，我国汽车生产主要供应军事和国内经济建设的需要，这一时期的汽车产品产量有限、品种单一、技术水平较低。

紧接着，在改革开放的时代背景下，为了提高我国汽车生产能力和技术水平，我国汽车工业开始与外企合作，引进先进生产技术。1984年，上海大众汽车合资公司成立，这是中国汽车工业的一个重要里程碑，标志着中国汽车工业开始融入全球市场。

在20世纪90年代，随着中国改革开放的深化，合资车企在中国汽车工业的发展中扮演了至关重要的角色。继1984年上海大众汽车合资公司成立之后，越来越多的中外合资车企开始涌现，其中包括广州本田、北京现代以及东风雪铁龙等合资企业。

彼时，外资车企带来了当时国际领先的汽车生产技术、质量控制体系和先进的管理模式，使中国企业能够迅速提升其生产效率 and 产品质量。合资车企不仅帮助中国缩短了与世界先进汽车工业的技术差距，还为国内培养了一大批汽车行业的技术和管理人才。

市西南的孟家屯，这一天在一片荒郊之上第一汽车制造厂（中国一汽的前身）举行了奠基仪式。自此，中国汽车工业开始破土萌芽，我国拉开了“造自己的汽车”的大幕。

从1953年零基础起步到2023年汽车产销量均超过3000万辆，从早期的以市场换技术到如今中国车企技术“反哺”外资车企，70余载中国汽车工业完成了惊人一跃。



70余年间，中国汽车工业完成了以市场换技术到实现技术“反哺”的惊人一跃。 本报资料室/图

同时，合资车企还带动了国内汽车零部件供应链的发展。大量本土零部件供应商通过为合资车企配套，逐渐提升了自己的生产能力和质量标准，形成了较为完整的产业链。

而在2000年—2010年这10年，随着中国加入WTO，中国汽车市场进一步开放，市场竞争加剧。

在这一时期，国内自主品牌如吉利、奇瑞、比亚迪等开始崛起，并且通过更有竞争力的价格以及适应本土需求的产品赢得市场份额。随着技术的不断引进和吸收，自主品牌在技术层面逐渐缩小与外资车企的差距，并开始布局海外市场。2009年，中国汽车产销量首次双双突破1000万辆大关，成为世界汽车产销第一大国。

从2010年至今，我国在新能源汽车赛道加足马力，逐渐从追随者转变为领跑者，在全球汽车产业的舞台上掌握话语权。

2006年3月，奇瑞诞生了中国第一个汽车发动机自主品牌AC-

雄关漫道真如铁，而今迈步从头越。业内受访人士对记者表示，走过70余个春秋，中国汽车工业已经从技术的“追随者”摇身一变成成为全球汽车产业变革的重要推动者。未来，随着中国在绿色技术、智能化、自动驾驶等领域的进一步发展，外资车企将越来越多地从中国汲取技术和经验，形成更为深度的技术互惠和合作模式。

TECO发动机，向美国出口500台，实现中国自主发动机品牌出口“零的突破”。2010年8月2日，吉利控股集团正式完成对福特汽车公司旗下沃尔沃轿车公司的全部股权收购，这是迄今为止中国汽车行业最大的一次海外并购。

自主品牌起于“微末”，从学习国外车企的造车技术开始，到如今已通过纯电动汽车技术以及智能汽车技术打造出一代代领先合资车企的产品。

经过多年发展，我国汽车产业的面貌已今非昔比。2023年，我国汽车产销量成功突破3000万辆，这是中国汽车产销量首次超过2017年2888万辆的历史最高点，创下新高。2024年1—8月，我国汽车产销量分别达1867.4万辆和1876.6万辆，同比分别增长2.5%和3%，同比保持稳步增长态势。与此同时，2024年1—8月，自主品牌乘用车零售销量累计份额为58%，与去年同期相比增加了7.8个百分点。

## 步入“由大到强”新阶段

汽车行业经过不断探索、试错和总结，才走出了一条发展新能源汽车的中国道路。

实现从汽车大国向汽车强国的跃升，是当前我国汽车产业奋进的目标。发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，这在行业内已形成共识。

“从2009年起至2023年，我国汽车新车产销量连续15年稳居全球第一，中国已经成为不折不扣的全球汽车大国。”全国政协常委、经济委员会副主任、工业和信息化部原部长苗圩认为，我国汽车行业经过不断探索、试错和总结，才走出了一条发展新能源汽车的中国道路，在新能源汽车赛道上后来居上，实现了汽车产业的转型发展。我们在工作中也充分体会到，只有在差异化发展上寻找机会，换道超车，我国汽车行业才有可能后来居上。

向汽车强国的跃升，离不开汽车产业链企业奔走的身影。

作为新中国汽车工业的摇篮，中国一汽见证了中国汽车工业从无到有，从弱到强。眼下，中国一汽的身上肩负着汽车强国“国家队”的使命，努力在我国由汽车大国迈向汽车强国进程中“打头阵”“当先锋”。

近年来，中国一汽迭代发布关键技术战略，持续加大研发投入。截至目前，中国一汽已累计突破近900项关键核心技术，申请专利总数24336件，其中发明专利占比超过75%，央企专利质量评价进入A档。

在汽车产业转型的浪潮之下，中国一汽以“All in”新能源战略为指引，推动新能源、智能网联和整车集成等领域的技术突破。

在新能源汽车领域，中国一汽已累计突破353项关键技术，保持领跑地位。据悉，2024年最新发布的红旗EH7搭载了最新研发的超高速高效电驱系统便是应用之一，其转速高达22500转/分钟，系统最高效率达96%。

新能源汽车下半场的竞争是智能化的比拼。在智能网联方面，

中国一汽累计突破了312项关键技术，推出了行业首发的超强智慧大脑，采用中央计算和区域控制技术，将控制器总数减少50%。该技术已应用于红旗EH7，使其成为行业首个量产的SOA智慧架构车型。

虽然中国在电动化、智能化方面已经具备全球领先优势，但中国汽车产业链企业将继续围绕新能源、智能网联以及动力电池等领域展开技术创新，中国汽车工业向前发展的车轮不会停歇。

记者注意到，在建设汽车强国目标的指引下，近年来中国车企加速融入国际市场，加快汽车出口和本地化生产步伐。这种全球化扩张，标志着中国车企从过去单纯的出口模式，向更为复杂的全球运营模式转型。这样的做法有利于巩固和提升中国汽车的竞争优势，实现高质量发展。

毕马威中国客户及业务发展主管合伙人江立勤认为，中国已成为全球第一汽车出口国，历经了“纯进口”到“批量出口”、“低质低价”到“价量齐备”、“燃油车”到“新能源车”的变革，在产业链出海、全球化布局的过程中，电动化、高端化的趋势已经显现，将成为未来出海的重要方向。

记者从中国一汽方面了解到，今年以来，中国一汽积极把握海外市场增长机遇，销量增速大幅跑赢行业整体水平。今年1—8月，中国一汽海外销售整车8.6万辆，同比增长71%，再创历史新高。

在出海新时代，中国一汽在输出产品的同时，也在致力于品牌的认知输出，以增强用户黏性和品牌认同。

“目前，红旗品牌业务已覆盖欧洲、中东、东南亚等地区的28个国家和地区，拥有128家门店。今年红旗品牌加速高能市场开发，正式打开德、法市场，并在核心产品打造、品牌形象塑造方面取得阶段性突破。”中国一汽方面表示。

# “电池国家队”下场 三大央企投资锂电“鼻祖”

本报记者 陈燕南 北京报道

作为新能源汽车的“心脏”，动力电池正在成为央企资产整合的重点内容。

据悉，中国一汽拟投资力神（青岛）新能源有限公司（以下简称“力神青岛”），兵器装备集团、东风公司同步参与，共同打造国资动力电池头部企业，推动中央企业新能源汽车业务加快实现高质量发展。

《中国经营报》记者在企查查上查询到，力神青岛由天津力神电池股份有限公司（以下简称“天津力神”）控股，持股比例达68.7831%。

据了解，力神电池是一家有着26年历史的老牌电池供应商，曾经与比亚迪、比克电池、ATL并称为锂电“四大鼻祖”，不过力神电池所属公司天津力神的股东多次易主，随着市场的发展，后起之秀不断涌进，近几年来力神电池已经逐渐淡出视野之外。

国际智能运载科技协会秘书长张翔在接受记者采访时表示：“但是通过三大央企共同助力资产整合，有望发挥出其最大产业价值。”

记者就一汽投资事宜采访一汽方面和天津力神，截至发稿前尚未得到回复。

## “国家队”集结

近日，国务院国资委组织召开中央企业专业化整合推进会暨重点项目签约仪式。会上，12组26家单位专业化整合项目集中签约，其中就包括中国一汽、中国兵器装备集团、东风公司与中车通客车集团有限公司（以下简称“中车通客”）的动力电池领域专业化合作项目。

记者了解到，力神青岛由天津力神控股，后者则属于中车通客的下属二级公司。

中车通客党委副书记、总经理郭祥玉表示：“中车通客将与有关各方密切合作，抓紧推动整合项目

## 再度承载期望的锂电“鼻祖”

事实上，此次购买“锂电鼻祖”也成为了汽车央企发展壮大新能源汽车板块的重要一环。

“现在电池行业比较讲究规模效应，目前来看集中度也很高，比如在国外，日本国内松下一家独大，韩国LG、三星也几乎处于垄断地位，目前中国的电池供应商非常多，还处于竞争激烈的状态。”张翔对记者表示，“国家资产整合是非常有优势的，可以统一协调，平衡各方利益，从而发展壮大，整合以后资产发挥的价值就更大了。”

企查查数据显示，从企业存量来看，我国现存1.5万家动力电池相关企业。区域分布上，广东最多，有4849家，在全国总存量中占比高达32.1%，其次是湖南，现存2980家动力电池相关企业，占比19.8%，江苏凭借现存1206家动力电池相关企业，排名前三。

落实落地，以实际行动支持央企新能源汽车业务形成合力。”

有分析认为，中国一汽投资控股力神青岛，将使得后者资金更加充沛，创新研发力度也将进一步加强。“通过本次专业化整合，可形成协同落实国家重大战略、承接战略性新兴产业任务的央企动力电池产业资源平台，进一步提升央企新能源汽车产业链的创新力、研发力、掌控力和话语权，对于推动央企新能源汽车高质量发展具有重要而深远的影响。”中国一汽党委副书记、董事王俊治称，后续，中国一汽与各股东方努力将力

神电池打造成为央企动力电池标杆企业。

作为中国经济发展的生力军，今年以来，中央企业正在按下改革“快进键”，跑出改革“加速度”。

此前有业内人士指出，汽车央企的销量80%以上甚至有的高达90%都来自于合资品牌，合资品牌为汽车央企支撑了大部分的规模利润和市场占有率，这与过往国资委的考核还是比较衔接的。因为过去国资委考核的是经营业绩，就是销量和利润。

然而，在新能源汽车赛道竞争激烈的当下，依靠合资品牌充当“利

润奶牛”的模式已经一去不复返。

今年两会，国资委再次释放出对汽车央企改革的强烈信号。2024年3月5日，国资委主任张玉卓表示，将对直属中央的三家汽车企业进行新能源业务的单独考核，不以当期利润为考核重点，将重点转向为技术、市场占有率和发展能力的考核上。

在业内人士看来，这样的考核方式将新能源业务和合资业务、燃油车板块进行分割，分开进行考核，必然会推动三家汽车央企在投资结构、产品结构、品牌结构、公司治理结构和激励机制等方面改革

罗拉刚刚开始在中国大地上风行，如日中天的摩托罗拉则成为帮助力神打开市场的第一大客户。

在2015年前，力神电池都稳坐行业前五，但大股东经历数次更迭，频繁变迁。从最早的中国电科十八所到天津国资，再到中海油再度回归中国电科，导致公司战略不明确，研发投入和产能扩张滞后。

此外，力神电池激进的扩张计划也因资金问题而受阻，导致公司错过了发展的黄金时期。

记者查阅天津力神官网，发现目前力神电池有聚合物电池、圆柱电池、方形电池三种产品。不过方形电池主要用于无人机和移动电源。圆柱电池主要用于电动四轮车、电动两轮车等产品。

另外，根据不完全统计，力神电池从2006年开始，曾7次尝试冲击IPO但却未果，事实上，在经历了高

速发展期后，动力电池行业格局开始固化。根据中国汽车动力电池产业创新联盟数据，2023年，我国新能源汽车市场共有52家动力电池企业实现装车配套，较上年减少5家。其中，排名前3、前5、前10的动力电池企业装车量占比分别为78.8%、87.4%和96.8%，而2022年分别为78.2%、85.3%和95%。可以看出，动力电池市场集中度还在进一步走高。

但是即使产业挑战加剧，近几年力神电池也在积极发展，试图重现辉煌。在产能端，力神电池自2021年起，先后启动了滁州、无锡、天津滨海新区的建设，总投资合计超364亿元、规划动力电池产能84GWh。公司计划到“十四五”末实现总体产能超125GWh，到2030年年产能达到400GWh。根据公司此前规划，力神电池的动力电池板块将在2024年下半年申报IPO，到2025年实现A股上市。

“通过整合，规模扩大之后竞争力也会更强。‘力神’规模大了以后，研发能力也会更强，采购成本也会更低，利润更高了。”张翔表示，“而且对于主机厂来说，电池的供应也更加稳定。”

如今，整车厂自研电池已经成为大势所趋，不少车企都在布局自主动力电池产业，通过投资与合资合作，加速对电池技术的研发与产业化。在这种背景下，三大汽车央企选择了力神电池，也是看中了其深厚的技术积累——最新发布了能量密度高达402Wh/kg的半固态电池，且多年来积累的广泛客户资源。

有业内人士认为，力神电池作为三大汽车央企转型新能源的关键力量，既是机遇也有挑战。不过要想让整合发挥出最大价值，还是要先解决公司当下因大股东更替及战略不确定性，面临的研发投入不足等问题。

“通过整合，规模扩大之后竞争力也会更强。‘力神’规模大了以后，研发能力也会更强，采购成本也会更低，利润更高了。”张翔表示，“而且对于主机厂来说，电池的供应也更加稳定。”

如今，整车厂自研电池已经成为大势所趋，不少车企都在布局自主动力电池产业，通过投资与合资合作，加速对电池技术的研发与产业化。在这种背景下，三大汽车央企选择了力神电池，也是看中了其深厚的技术积累——最新发布了能量密度高达402Wh/kg的半固态电池，且多年来积累的广泛客户资源。

有业内人士认为，力神电池作为三大汽车央企转型新能源的关键力量，既是机遇也有挑战。不过要想让整合发挥出最大价值，还是要先解决公司当下因大股东更替及战略不确定性，面临的研发投入不足等问题。