

激荡30年！江铃汽车打造“合资新范式”

■本报记者 龚梦泽 曹琦 刘钊

“千里江铃一日还！”这是江铃汽车股份有限公司(以下简称“江铃汽车”)巧用李白诗句的推广语,多年来响彻大江南北。这句话如时间穿梭机,链接起江铃汽车的一段传奇。江铃汽车上市30年来的执着,回应了诗人“轻舟已过万重山”的畅快。

“江铃汽车上市30年,是我们国家改革创新、锐意进取的精彩缩影,是国内汽车行业上下求索、奋力开拓的生动典范。”江铃集团党委书记、董事长、江铃股份董事长邱天高表示。

2023年12月份,在江铃汽车上市30周年之际,为探寻从“江西第一股”到“中外合资新范式”的蝶变之路,《证券日报》记者走进南昌江铃汽车大厦,踏入江铃汽车中央控制大厅,参观智能工厂,感受高效率的自动化生产线和智能化的生产管理体系,试图找出江铃汽车在转型升级、核心制造以及智能制造领域中飞速发展的密码,以及当前和未来要如何创新发展的转型路径。

“江铃汽车可谓敢为天下先,历任掌舵人披荆斩棘,留下丰厚的物质财富和精神传承。”江铃汽车党委书记、第一执行副总裁金文辉向记者详细讲述了江铃汽车的“破”与“立”,以及面对未来全球市场数字化发展的挑战与思考。

资本“活水”助力双赢

生活中的12秒一瞬而过,而在江铃汽车富山工厂生产车间里,12秒钟可以完成4种车型的快速切换生产。300多台全自动化机器人全速运作,橙色机器人整齐划一,挥舞着手臂对流水线上一辆辆汽车作业,这是这里每天工作的“日常”,展示着在中国汽车产业智能制造技术赋能下不断提升的“江铃效率”。

作为国内领先的绿色节能智能化标杆工厂,富山工厂采用高柔性全自动化生产线进行作业,冲压速度可达15次/分钟,可在150秒内实现全序产品模具的切换。与2013年投产的江铃小蓝工厂相比,富山工厂焊接自动化率从55.2%增至98%,产能提升了50%。放眼当下,科技正为包括汽车在内的千行百业赋能,成为企业提质增效、高质量发展的重要“引擎”。

科技创新意味着技术迭代快、资金消耗大,企业想轻松突围并不容易。这其中,资本市场给予了重要助力——提供直接融资渠道,不断提升包容性,使种子在资本沃土中培植,一大批“硬科技”“专精特新”企业,开始快速成长。

在资本“活水”的浇灌下,江铃汽车苦练内功,加码研发投入,迈向数字化发展。

“公司累计专利申请量已突破3000件大关,拥有发明专利408项、实用新型786项,共获得中国专利奖7项、江西省专利奖2项,科技创新成果获省及行业科学技术进步奖10余项。”江铃汽车董秘许兰锋向记者表示,这一项项专利技术,是靠江铃汽车引入合作、坚持自主研发、合理分红等多线并行的经营策略凭实力拼出来的。

实现企业与投资者的双赢,亦是江铃汽车保持战斗力的核心经营逻辑之一。“自1993年在深交所上市以来,江铃汽车累计融资达12.46亿元,营业收入由最初的21亿元增长到300多亿元,产量从2万台提升至30万台。”许兰锋对记者表示,上市以来公司累计分红金额超130亿元。

按照江铃汽车的规划,在2023年—2025年,公司还将坚持以现金分红为主。每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可分配利润的10%。此外,近三年以现金方式累计分配的利润将不少于近三年实现的年均可分配利润的30%。

能够持续分红的背后,是公司稳定的基本面支撑。一方面来自企业的经营能力、创新能力以及技术支持等核心能力;另一方面则来自资本市场给予的助力。对于当年目睹公司上市的很多人来说,江铃汽车如今在资本市场的规模与活力,是彼时难以想象的。

师世界车企长技以自强

从江西史上第一辆自主制造的井冈山牌汽车诞生,到第一辆江铃N系轻卡下线;从首创性地与日本五十铃汽车株式会社组建江铃五十铃汽车有限公司,到国内第一个以ADR(美国汽车认证)发行B股引入美国福特汽车公司(以下简称“福特汽车”)作为战略投资者,江铃汽车的创新之路薪火相传,经久燎原。

时钟拨回到1985年,当时国内汽车工业“轻重分离”,江铃汽车抓住时机,率先引进五十铃具备先进生产工艺的生产线,以及日后在商用车领域叱咤风云的4JB1发动机,正式掀开自主发展新篇章。

1991年,江铃汽车集团公司正式成立;1993年,江铃汽车在深圳证券交易所上市,成为江西省第一家上市公司。1995年,江铃与福特汽车成立合资公司。

金文辉告诉《证券日报》记者,从1993年A股上市,到后来通过B股引进战略投资者美国福特。可以说江铃汽车一直在扮演着创新探索者的角色,通过产融结合和资本运作,实现了“金融疏通血液,产业提供利润”



▲ 江铃汽车富山工厂焊装生产线

▲ 江铃汽车富山工厂总装生产线



▲ 江铃汽车富山工厂



▲ 江铃汽车批量出口领发车仪式

龚梦泽 曹琦 刘钊摄

的良性循环,进而写就了三十年大气磅礴的“江铃故事”。

在金文辉看来,引入福特不单单只是带来了资金,更重要的是带来了国外完整而创新的现代化管理模式。“对原有国有化的管理模式进行转化升级,所有管理人员乃至整个企业都因此受益。这之后不论是销售体系改革、财务管理、质量管理到产品开发,一整套的管理体系为江铃汽车的后续发展打下了坚实的基础。”金文辉表示。

在中外双方统一高效的协调配合下,江铃汽车凭借开放的理念和富于进取性的发展战略从市场中脱颖而出,从一家资产仅4000万元的地方小厂,一跃成为中国商用车领域的大企业之一,同时跻身国内汽车行业发展最快的企业和经济效益最好的企业行列。

1997年,第一辆全顺汽车正式下线,中国第一辆真正意义上的中外联合开发的商用车由此诞生。2002年和2003年,江铃汽车自主研发的皮卡车型宝典、BUV车型(商务多功能车)宝威相继上市,江铃汽车大步走上了自主发展的道路。

新世纪初,江铃汽车拉开“二次创业”的大幕。2004年销售收入首次站上100亿元台阶,成为南昌市第一家百亿元级企业;2005年被评为中国最具竞争力的汽车类上市公司第一名。

“我从1995年毕业就来到江铃,一直在研发系统,历经了项目规划管理、整车工程开发和各个板块。”江铃汽车执行副总裁、产品研发总院院长丁文敏告诉记者,20多年来江铃与福特合作程度愈深,江铃的自主开发能力愈强。江铃汽车不断地新建和投入研发设施设备,打造研发流程和质量体系,逐步形成了全面正向的工程开发能力。

2023年5月份,福特轻客家族的全球销量超过1200万辆,成为全球唯一实现这一成绩的轻型商用车品牌,其中江铃和福特联合开发并再改进的全顺车型功居至伟。

“新形势下,国家战略、产业政策都在引导汽车产业链上资源的重新配置,企业需要更加积极地加强产品研发和技术创新,丰富产品矩阵,做好前瞻性布局。良好的内外部环境能让企业心无旁骛地投身于研发与创新,提高产业的技术水平和核心竞争力,推动产业向高端化、品牌化发展。”金文辉表示。

在全面鼓励自主创新的背景下,江铃汽车形成科技创新“顶天立地”、小微创新“铺天盖地”的格局,公司上下都在通过“揭榜挂帅”“赛马争先”等方式,加强重大科技项目攻关。

刘辉是江铃汽车冲压厂三车间党支部书记、模具钳工首席技师。在生产线上不远处,就是以名字命名的刘辉国家级技能大师工作室。

作为现任江铃汽车集团有限公司(以下简称“江铃集团”)国家首批特级技师,刘辉负责的刘辉工作室参与并实施的5000吨冲压自动化模具改造设计荣获了中国机械工业科学技术三等奖。“该重型机械压力机可以实现自动拆垛、上料和下料的全过程,不仅人员配置从原来的7人减少到3人,还一改过去生产效率低下,两三百斤的料都要靠搬上搬下的局面。”刘辉对记者表示。

袁政海是江铃汽车另一个大师级工作室的负责人。在20世纪90年代初,面对当时“最畅销的车型模具都要从国外进口”这一制约企业发展的难题,他所参与的车架纵梁开发任务,使模具精度达到了日本原装进口模具水平,结束了长期依赖进口的局面。自2011年至今,袁政海工作室所参与的项目中共有46项荣获江铃集团科技进步奖,为企业节约了大量的成本。

2015年,江铃汽车首次尝试开发车门外板模具,为江铃汽车自主开发乘用车外覆盖件模具积累了宝贵的经验。同时,江铃汽车还完成了公司所有冲压模具的自动化改造工作,为打

造自动化工厂奠定了坚实基础。

技术反哺打造合资典范

承前启后,继往开来。

2023年4月份,福特汽车总裁兼首席执行官吉姆·法利来到中国,第一站就是江西南昌。5月份,福特汽车与江铃汽车签署了框架协议,双方将在现有合作的基础上,进一步扩大江铃汽车的产品出口业务。

彼时,吉姆·法利表示,福特在中国的战略将发生变化——即在中国开展投资更少、更精简、更专注、回报更高的业务。

根据协议,江铃汽车生产的福特品牌和江铃自主品牌电动车和传统燃油商用车,将出口到海外市场,福特相应的海外渠道将逐步对江铃开放,并通过福特现有的销售网络在国际市场进行销售。

这意味着,一方面江铃汽车生产的皮卡、轻客等商用车,快速走上国际舞台,另一方面在电动车发展方面,也提前铺好了国际销售渠道。依托于福特遍布全球的销售网络,江铃汽车不仅迎来新的市场格局,而且在发展潜力和前景方面将快速积累全球化经验,提升全球化视野。

事实上,作为持有江铃汽车32%股份的股东,福特还与江铃组建合资公司——江铃福特科技,福特汽车乐意通过助力江铃汽车,实现双赢。

今年以来,江铃福特科技全力打造全新的渠道品牌——Ford Beyond福特纵横。在2023年福特纵横品牌之夜上,福特纵横不仅发布了首款国产的福特皮卡车型游侠Ranger,还向中国用户推出了旗下户外越野社群活动、选购平台和配套服务。福特纵横方面称,未来会通过不断地创新进一步满足中国用户对户外出行的

■龚梦泽

进入2023年,在“双碳”战略宏观推动、企业战略资本布局、产品技术持续迭代的背景下,国内商用车行业迎来了前所未有的挑战和机遇。一方面,商用车销量从490万辆骤降到297万辆,另一方面新能源的渗透率从3%快速提升到11%。冷暖之别映衬得失之机,新能源商用车行业正迎来跌宕起伏。

“行业考题”需要领航者的智慧和答案,尤其需要作为创新主体的头部企业提供丰富的创新实践。在百舸争流、激流勇进的商用车行业中,江铃汽车以其独具特色的发展历程、独有的生命力和改革锐气,成为一个很特别的商用车企业创新发展样本。

需求。

“我们倡导的是合资公司利益最大化,而非股东利益最大化。在这个前提下,即便大家起初各有主张,但最终也会达成共识。”金文辉告诉记者,把合资公司真正做到最好,才能达成利益最大化,未来江铃汽车和福特必将加深合作,把握全新的发展机遇。

经过30余年探索与突破,如今的江铃汽车在增强国内外市场紧密合作、共谋发展的道路上,充分整合资源发挥优势,以全球化标准、全球化品质助推福特汽车在中国的高速发展,为行业提供了一个优秀范式。

数字化赋能高质量发展

优秀范式已成,在数字经济浪潮下,如何乘“数”而上,江铃人有着自己的理解。

近年来,江铃汽车积极推动制造业数字化转型升级,增强企业数字化转型意识和能力,为生产制造插上数字翅膀,全力推动汽车制造从经济发展的“压舱石”向高质量发展的“顶梁柱”加速跃升。“数字化不是万能的,但没有数字化是万万不能的。”在江铃汽车CAE仿真技术专家余显忠看来,数字化转型是车企的必由之路,关键落在创新。

“数字化转型是全生命周期的数字化工程,这是一个很庞大的工程,核心的东西是研发和制造,研发是企业的生命力和核心竞争力,谁掌握得多、掌握得深和广,谁的生命力就越强,发展的空间越大。”余显忠告诉记者,智能网联等都要在数字化的基础上深化,如果没有前面的数字化作为基础和支撑,后续所有的东西都无从谈起,只有前端做得好后端才能跟得上。

目前江铃汽车的数字化智能工厂,实现了

生产制造全流程数字化转型,其中装备数字化率可达85%,将智能装备与前沿技术如人工智能、大数据分析紧密融合,数字化工厂每秒采集超过10万条工业数据,用以优化生产流程、提升客户体验。

数字化为江铃带来了哪些实质性提升和改变呢?

在研发领域,“江铃以前是没有数字化评审的,有了数字化评审后所有的数字化样车在生产前,都要做一个全面的评估,只有虚拟验证100%的通过才能生产,如此一来可以规避90%的风险。”余显忠表示。

在制造领域,数字化大幅提升了生产效率。“以前一款车可能需要2年至3年甚至更长时间进行研发,如今通过数字化集约提升,造车周期可以缩短一半。”江铃汽车信息部副部长徐辉表示。

“为了实现江铃自主正向开发,我们构建了数字化设计平台,突破了燃烧速度提升等‘卡脖子’技术,团队主导的车用动力电池总成先进数字化设计平台项目荣获中国汽车科技进步二等奖。”江铃汽车动力电池总成仿真及NVH总监曾小春告诉记者。

在新能源领域,江铃汽车开展全新乘用车、全新商用车纯电平台研发,自主研发域控集成技术,同步开展先进电驱系统自主研发。数智赋能下,江铃汽车在电动化、网联化、智能化、共享化等汽车新四化方面,关键核心技术领域屡有突破。

时间砥砺信仰,岁月见证初心。“2024年即将到来,以上市30周年为起点,江铃人将以更宽广的发展视野,载誉前行。”江铃汽车总裁熊春英表示,江铃汽车将继续坚持以客户为中心的理念,将“诚信、敬业、创新、合作”的核心价值观融入企业发展的血脉,直面汽车新科技领域日新月异挑战,全力打造科技江铃、特色江铃,力争在瞬息万变的市场勇立潮头,成为中国汽车行业的中坚力量,引领行业转型升级加速奔跑。

江铃汽车的“变”与“不变”

行列,一直被机构打上“买入”的符号。

践行社会责任方面,在2020年,江铃汽车作为全国最大的救护车生产商,临危受命、发挥所长,快速组织救护车生产,为当时抗击疫情提供了坚实的保障,赢得了“战疫第一车”的美誉。

专注技术,遵守规范,成就价值,这是所有汽车企业应该秉持的发展理念,只有遵循这个原则,才能掌握新能源汽车时代的领跑密码,获得更高运营效率和更大的收益空间,真正实现高质量发展。

江铃汽车的“变”与“不变”,正是国内上市公司高质量发展的一个缩影。

记者观察