

一家家创新企业鸣锣上市 一批批高端产品享誉全国 一项项关键技术填补空白 无锡“汽车梦”历经千帆终归来

去年底,位于锡东新城的华晨新日新能源汽车新工厂内一片欢腾,无锡第一款自主研发制造的电动汽车首车下线仪式在这里举行。全国最大的电动车生产商新日集团和国内知名汽车制造商华晨集团携手合作,预计2023年具备年产20万辆纯电动乘用车和商用车的产销能力。

对于无锡汽车制造行业来说,这是一个振奋人心的好消息,意味着浮沉多年的无锡“汽车梦”终于迈上了一个关键的台阶,一个崭新的无锡汽车时代拉开序幕。

曾经荣耀

汽车产业是现代经济当之无愧的主导产业和支柱产业之一,各国、各地区都期望能有自己的汽车产业,以拉动地方经济。

无锡的汽车制造业有过辉煌,早在1975年无锡就自行研制生产了公交车,1987年无锡市公交公司自行研制生产的凤凰牌通道客车投运。1993年一汽锡柴汽车厂在马山成立,专业生产自卸车、厢式运输车、专用车、半挂车等货运车辆。无锡汽车产业一度

领跑周边同类城市。

尤其值得一提的是,上世纪九十年代,无锡客车厂生产的“太湖”客车驰誉神州,在全国客车行业排名前五位,曾连续数年作为全国“两会”的接送车,在北京十里长安街上洒下一路风采。以铁马英姿驰骋天下的“太湖”客车,也给无锡汽车工业的辉煌史留下了浓墨重彩的一笔。但后来因为种种原因,“太湖”客车的发展严重滞后,该厂也被并入了一汽集团。

几度浮沉

说到无锡的“汽车梦”,用“跌宕起伏”一词来形容最恰当不过了。除了“太湖”客车,中途“夭折”的南汽新雅途也是一段纷纭往事。

家用汽车逐渐普及,比起大客车、卡车之类产销量有限的商用车,以轿车、SUV为代表的乘用车因为市场容量大、增长迅猛被誉为汽车产业皇冠上的明珠,也成了各个城市都在积极布局的战略型龙头产业。

2001年,无锡市政府成立了无锡市经贸委汽车产业发展处,大力推动无锡汽车产业发展。2003年10月,经过努力争取,南汽集团无锡新雅途分公司在惠山经济开发区成立,不仅结束了无锡没有轿车生产的历史,也成为苏锡常地区第一家乘用车整车厂,新公司成立后的首款轿车被命名为“新雅途”。当时如日中天的波导收购了南汽新雅途公司36%的股权,并成为其第一大股东。虽然该车在上市的前两个月销售势头良好,但波导与南汽在汽车整体策略上产生了分歧,没过多久,波导中途撤资。

波导撤资后,新雅途工厂几乎陷于停顿。几经协调,威孚集团和金南集团这两家无锡本土企业成为新股东,企业恢复了生产。但由于新雅途车型陈旧、营销手段不到位等问题并没有从根本上解决,这次资产重组并不能真正让企业获得新生。新雅途工厂倒闭的命运已不可避免。

对于一波三折的无锡“汽车梦”来说,新雅途只是一个插曲。这个插曲

峰回路转,引发了一系列涟漪。梦想,对于正在开始“起飞”的无锡“汽车梦”,正在照进现实。

2010年,上汽大通接手新雅途工厂。上汽大通有关负责人告诉记者:“这几年来,企业发展迅猛,从最初单一的商用车,到形成了轻客、房车、皮卡、SUV、MPV、新能源车等齐全的产品线,产销十分火爆。值得一提的是,去年初疫情防控攻坚阶段,上汽大通出色完成负压救护车生产任务,受到了社会各界的高度评价。”

2018年,中车时代电动汽车股份有限公司通过增资扩股的方式并购一汽客车(无锡)有限公司,成立了无锡中车新能源汽车有限公司。该公司有关负责人告诉记者:“并购后,公司快速启动了一期产能恢复技改项目。目前已实现了批量生产销售数千辆新能源汽车,其中无锡地区800多辆,为地方交通发展提供了有力支撑。阔别多年的本地制造公交车再次驶上无锡街头。”

目前,无锡共有新能源汽车整车制造企业6家,分别为常隆客车、上汽大通无锡公司、中车新能源、华策汽车、铠龙东方及华晨新日新能源。

2020年,在全国汽车市场规模水平下降的大背景下,无锡汽车制造业表现抢眼,逆势增长,增幅跃升。1-11月,完成税收69.25亿元,增收12.9亿元,增幅达到22.9%。

历经坎坷的无锡“汽车梦”,终于拨云见日。



因时而变

无锡汽车产业起步并不晚,且有相当发达的汽车零配件产业链,业内人士曾形象地比喻,无锡“出品”的汽车零部件几乎可以拼装成一部整车。

很明显,无锡在汽车产业上所做的基础铺垫,已足以支撑起其打造汽车整车制造的前进步伐。随着上汽大通、中车新能源、华晨新日新能源等整车厂的先后落成,无锡的汽车产业链也迅速集结。

“汽车梦”触手可及,摆在无锡面前的不止有庆祝的香槟,还有待解的难题。

近年来,无锡周边城市的汽车产业突飞猛进。除了上海、南京、盐城等传统汽车产业强市外,汽车产业基础匮乏的苏州依靠苏州金龙海格客车崛起成为中国客车领军城市之一。常熟更是聚集了宝能观致汽车、奇瑞捷豹路虎和丰田研发中心。无锡汽车产业的先发优势不复存在,乘用车整车项目成了无锡实体经济的一个重大缺憾。尽快补上这块短板成了当务之急。

无锡市工信局技术创新处处长于颖峰告诉记者:“在无锡16个先进制造业集群中,汽车及零部件行业是其中8个主营业务收入超千亿元的集群,是无锡工业经济的重要支撑。”

2018年,我国汽车产销量28年来首次下降,这意味着行业发展步入拐点,不会再有以前那种爆发式增长,传统乘用车面临着产能过剩。这对于无锡汽车行业而言既是挑战,也是机遇,需要用“有所为,有所不为”的新思维面对新变局。

最近几年,国内崛起了一批带有互联网基因的新兴车企,这批业内称之为“造车新势力”的车企风生

水起,站在了风口之巅。无锡是否会携手“造车新势力”呢?对此,无锡有着很清醒的认知。于颖峰坦言:“通过综合评判,认为无锡自身的产业结构和产业基础等要素禀赋并不具备优势,而且感觉这个行业已经过热,所以就主动放弃了。”眼下,大家津津乐道于合肥携手蔚来取得的成功,但在颖峰看来,蔚来之所以落户合肥主要在于合肥有江淮汽车这一整车制造资质。

无锡的判断是正确的。中国汽车流通协会数据显示,2020年中国“造车新势力”企业仅余40家左右,超过六成企业已偃旗息鼓。累计实现销售上万辆新能源汽车的仅有蔚来、小鹏、威马、理想4家头部企业。

汽车行业并不局限于整车制造,零部件和上下游相关行业也有广阔的发展前景。无锡在这方面的成绩可圈可点。去年,坐落于锡东新城的全国首个车联网先导区展示中心开馆,致力于建立国家级车联网先导区产业化基地,计划至“十四五”末形成200亿元的产业规模。

近年来无锡加快在氢能及燃料电池汽车产业领域的战略布局,致力于构建零整协同、互惠共生的新型供应链战略伙伴关系,推动汽车产业高质量发展。我们欣喜地看到无锡汽车及零部件产业发展的斐然成就,一家家创新企业鸣锣上市,一批批高端产品享誉全国,一项项关键技术填补空白,形成了鲜明的无锡地域特色。

明者因时而变,知者随事而制,强者乘势而进。对于一座有着对未来未雨绸缪、不断追寻新生命的城市来说,无锡“汽车梦”的故事篇章仍将继续。(孙喆)

