

广汽埃安混改有亮点

忠阳车评

国有车企混改有了新进展。广汽集团17日发布公告,全资子公司广汽埃安增资共计融资25.66亿元,增资完成后广汽埃安通过本公司自身及全资子公司广汽乘用车有限公司合计持股约93.45%,广汽埃安员工股权激励平台及广汽研究院科技人员持股平台合计持股约4.55%,3家战略投资者合计持股约2%,引发资本市场关注。

广汽埃安混改具有风向标意义。作为一个成立不到5年的国有车企,今天广汽埃安已快速成长为“研产销”一体的科技公司,在智能电动汽车赛道处于领跑地位。从销量上看,2021年广汽埃安达12万辆,不仅遥遥领先其他国有车企,而且高于造车新势力“蔚小理”。从技术和产品上看,广汽埃安先后发布弹匣电池系统安全技术、超倍速电池技术、超视距召唤泊车、NDA智能领航辅助等行业引领性科技成果,其产品已“反向输出”同集团其他合资企业,被业内称之为“埃

安现象”。

不过,在广汽埃安领跑的同时,也引发了人们对其优势能否持续的担忧。毕竟,也是国有企业。相对于民营车企和造车新势力,国有车企普遍存在体制机制不活、对人才吸引和激励不够等问题。汽车工业在世界上是公认的竞争性行业,如果没有先进灵活的体制机制,如果不能吸引足够资金和人才,是很难在激烈的市场竞争中赢得持续发展优势的。

记得在一次论坛上,北汽集团原董事长徐和谊就曾对蔚来汽车创始人李斌表达了自己的“不服”,但又有些“羡慕蔚来”的体制机制,引发热烈讨论。这从一个侧面折射出国车企面临的窘境。特别是随着新一轮科技革命和产业变革加速推进,国内乘用车外资股比全面放开,市场竞争更加激烈,加快和深化国有车企体制机制改革就显得更加迫切。

然而,由于多种原因,国有车企改革并不容易。从过往经验来看,“混”而不改、

“混”而难改的不在少数。应该说,此次广汽埃安混改方案有不少创新突破:一是激励力度大。股权激励覆盖794人,出资18亿元,覆盖全部企业经营管理人员及重要科技人员。二是激励模式新。科技人员跨企持股是国企混改制度创新之举,体现埃安对自主研发能力的重视。三是锁定周期长。股权激励5年锁定期,远高于民企,为企业长远发展和战略实施提供了稳定制度保障。不少评论将之总结为“埃安混改模式”。如果这一模式能有效落地,无疑有利于激发经营管理和科技研发人员活力,增强广汽埃安发展内生动力和市场竞争力。

有人也许会问,国有企业混改不就是为了更快上市吗?尤其是当前新能源汽车还处于赔本赚吆喝的阶段,通过上市打造融资平台,获得更多的资金支持,已成为很多传统车企分拆出来的新品牌套路。需要指出的是,这样的理解未免肤浅或者片面。在现代经济社会,资本固然是企业用于创新的杠杆,但对于一家有梦想的企业来说,上市融资绝不应该是其混改的最终目

的。“混”只是形,“改”才是实,混改的真正目的在于改掉束缚企业发展的不合理条条框框,完善公司治理结构,转换经营机制,推动企业创新发展。

今年是国企改革三年行动决战决胜之年。通过各方面共同努力,三年行动在质和量上都完成了阶段性目标任务,但改革在一些企业和行业中仍存在不平衡现象。与其他国有车企相比,今天广汽埃安的混改已跑在了前列,但站在新一轮科技革命和产业变革交汇点上,面对中央提出的加快建设一批产品卓越、品牌卓著、创新领先、治理现代的世界一流企业新要求,广汽集团作为国企改革“双百”行动企业,还需要以埃安混改为新的起点,自抬标杆,加压奋进,实现更多新突破。



杨忠阳

3月12日,海信集团控股董事长周厚健宣布自己已辞去海信集团控股董事长职务,正式退休,董事会已选举原副董事长林澜接任董事长。

1957年出生的周厚健,是中国家电企业的元老之一,1982年大学毕业后加入海信,一直到今年正式退休。他执掌海信30年,把海信从一家地方电视机厂,发展成为年营收1700亿元的跨国集团,拥有多媒体、家电、IT智能系统、地产及现代服务四大产业板块,在全球布局了29个工业园区和生产基地,以及20所研发机构。

接任者林澜出生于1958年,早年毕业于美国田纳西科技大学机械工程系,2006年加入海信,主要负责国际营销业务。海信集团表示,本次交接董事长职务,周厚健有两点考虑:一是海信正快速成长为“世界级企业”,需要一位具有国际视野的带头人;二是根据管理的持续改进原则,海信到了需要变换一种管理方式的时候。

由此可见,海信换帅的意图是加快布局海外市场。海信集团评价称,林澜是海信国际化战略的积极践行者和坚定执行者,也是海信开拓海外市场成绩卓著的功臣。据了解,2006年周厚健提出“海信未来发展,大头在海外”国际化战略后,正是林澜冲锋一线、不断开拓,推动海信国际化“乘风破浪”。林澜熟悉国际市场,有针对性地制定了“B品牌”战略,即暂时放弃对头部品牌的直接竞争,先从“高品质、优质服务”的定位做起。这个战略让海信在国际化道路上快速突围。2021年,海信全年营收1755亿元,比上年增长24%;海外收入725亿元,比上年增长32%;自主品牌占比超过80%。

如今,海信在海外已从过去的寂寂无名成长为被海外消费者熟知的中国品牌,在海外设立了54个海外公司和办事处,18个工业园区和生产基地,接连成功收购外国企业,实现了从出口到并购、从输出产品到输出管理的国际化发展。

近年来,海信以芯片、智慧交通、精准医疗、光通信、商用显示、智慧城市解决方案等面向企业、机构和政府客户的B2B产业出海取得突破。2021年12月份,海信智能交通项目首单落地埃塞俄比亚,将中国的智能交通解决方案和标准推向海外,海信的超声、医疗产品在海外深度布局;海信商用显示海外销售额比上年增长了323%。

“海信国际化的下一个重要突破口在B2B产业出海。”2021年11月底,周厚健在海信国际化战略专题会上表示,海信未来发展要持续进行高端化建设,尤其是B2B产业的拓展。未来,中国家电行业必然面临各项成本快速上涨的冲击,能否提前布局B2B产业并开拓海外市场,将是不少中国家电企业能否应对这一波冲击的关键。

业内人士指出,家电巨头海信不仅已成为中国智能交通的龙头,还作为行业的“隐形冠军”在全球开始攻城略地。实际上,不仅是智能交通,海信还是全球领先的光通信器件供应商,商用空调稳居国内多联机市场第一位,形成了从以家用显示、智能家电为核心的直接面向消费者的B2C产业为主到B2C、B2B并重的产业布局。由此可见,海信B2B产业出海具有明显优势。

“未来,海信B2B产业出海将成为重要的战略发展方向。”林澜表示,这不仅体现了企业转型升级的决心,也将有助于提升品牌在国际市场上的影响力。

上海家电协会秘书长韩建华认为,中国家电企业的发展历程也是中国制造的变迁史,下一步要走向哪里,是每个企业都必须回答的问题。想要发展,就要根据国际国内市场的变化,制定不同阶段的发展目标,掌握核心技术实现弯道超车。现阶段的海信已然具备了这些条件,这也是周厚健留给海信长远发展的宝贵财富。不难看出海信的答案是国际化,这意味着,以海信为代表的中国家电品牌已经具备强大的自主品牌运营能力,未来将在国际赛道上发挥更重要的作用。

本版编辑 刘佳 张苇杭 美编 王子莹

东力传动不断提升创新能力——

敢试敢闯成就单项冠军

本报记者 郁进东

慧眼观企

在位于浙江宁波市江北区的宁波东力传动设备有限公司车间里,记者看到,减速机、齿轮箱、电机等传动设备经过粗加工、热处理、精加工、装配调试、喷漆等工序,在工人和智能加工设备的密切配合下逐渐成型。“今年一季度的订单量创历史新高,我们有信心冲刺‘全年红’。”东力传动设备有限公司常务副总经理沈杰说。

东力传动深耕传动设备研发制造20多年,成为中国齿轮行业首家A股上市公司,用户以全球500强企业为主,产品销往20多个国家和地区。去年,东力传动获评国家级制造业单项冠军示范企业。

服务重大工程

“国之重器”离不开“大国工匠”。当今世界在建规模最大、单机容量最大、技术难度最高的水电工程——金沙江白鹤滩水电站首批机组去年正式投产发电。在白鹤滩水电站启闭机设备当中,东力传动制造的起升减速机、行走减速机共52台(套)传动设备发挥了重要作用。

白鹤滩水电站总装机容量1600万千瓦,单机容量100万千瓦,将发挥以发电为主,兼具防洪、改善航运、促进地方经济社会发展的重要作用。“水电站处于金沙江干流河段,海拔高、温差大、湿度高,加上地处高烈度地震区,地质状况极其复杂,要保证水电站建成后稳定运行,建设中的每一个环节、每一个步骤、每一个零部件都必须经得起检验、耐得住使用。”回忆起当时面临的巨大考验,东力传动副总经理丁碧春说。水电站启闭机对减速机抗疲劳系数要求很高,不同温度、湿度、材料、尺寸等方面的差异,都会影响设备正常运转。为此,东力传动的技术人员对齿轮弯曲、接触抗疲劳系数等工艺开展攻关与工艺优化,并对漏油、噪声、静强度等工艺做了升级配套,全力满足现场各类工艺、参数、指标与数据要求,有效保障了白鹤滩水电站项目建设进度以及投产后的稳定运行。

除了白鹤滩水电站,东力传动的产品还广泛应用于宁波舟山港、宝武湛江钢铁制造基地等国家重大工程中。

瞄准“卡脖子”技术

企业实现高质量发展,自主创新是引领,核心技术是关键。自创立以来,东力传动始终把科技创新作为发展之本,聚焦产业引领、人才驱动,关注行业技术难题与“卡脖子”技术攻关,推动技术成果产业化进程,用技术创新创造企业效益。

在东力传动新建的理化分析室、型式实验室等试验场地,研发人员和技术人员正在对齿轮材料进行光谱分析。“我们高度重视研发与技术创新,拥有一支专业化研发队伍,并打造了先进的研发创新基地,为研发试验夯实基础。”东力传动技术部部长丁为民表示,依托信息化建设和省级创新平台,东力传动开展了自主研发创新、集成性创新、引进消化吸收再创新及产学研合作等多



上图 东力传动东厂区鸟瞰图。
右图 东力传动车间内,工人在测量齿轮内孔。

马建强摄(中经视觉)
陈冰曲摄(中经视觉)

模式创新,汇聚多方创新力量,营造良好创新生态,不断巩固和提升自身创新能力。不久前,东力传动技术中心被认定为浙江省企业技术中心。

东力传动的拳头产品——冶金用高功率密度减速机就是企业坚持创新赋能、攻破“卡脖子”技术难关的硕果。

一直以来,国内减速机技术含量不高,高端市场被西门子等国外企业牢牢掌握。秉持“传动行业自主产业链应掌握在国人手里”的理念,东力传动向高端市场进发,与科研平台合作开展减速机技术攻关,通过反复试制,最终锻造出完全符合技术要求的冶金用高功率密度减速机,打破了国外企业技术垄断。如今,冶金用高功率密度减速机在国内和国际市场的占有率位居前列。

为加强“卡脖子”技术攻关,东力传动借智借力,与浙江大学、北京科技大学、武汉理工大学等多所高校共建创新联合体,加强产学研合作,强化技术创新人才梯队建设,打造人才聚集平台,为企业的科技创新不断汇聚智慧与力量。

开拓高端市场

“作为基础性产业,减速机等传动设备可应用于冶金、矿山、化工、电力、港口、新能源、物流等国民经济各行业,应用领域广泛。我国经济发展显露出来的韧劲,也让我们我们的产品供不应求。”对东力传动的发展,东力传动常务副总经理沈杰充满了期待。

得益于产品质量与品牌优势,东力传动的订单量和利润实现逆势上扬,2021年,营

东力传动



2021年

营业收入比上年增长 30%

员工薪酬比上年增长 20%

业收入比上年增长30%。“受到国外疫情影响,一些外资减速机进口数量减少。我们以此为契机,开拓了新的市场和行业,业务量有了较快增长。”沈杰说。去年,东力传动抓住机遇,在开拓高端市场、保障国家重点项目建设上实现了新的突破。

成绩来之不易的背后是众多“东力人”精益求精、自我突破的生动实践。刘攀是东力传动技术部的一名设计人员。他告诉记者,不久前自己接到了一个“几乎不可能完成的任务”。“一个重点客户需要我们加工制造一批大规格的减速机,时间很紧迫。我负责项目的全程追踪与推进,但在设计、加工、装配等环节,遇到了许多新情况、新问题。”

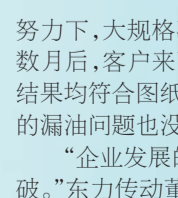
“由于减速机规格很大,使用的轴承、油封都需要出图定制,但在采购时发现轴承设计不合理且缺少相关的工况参数,导致供应商无法制作。”刘攀说。他第一时间联系客户,针对功能需求与实际工况,对图纸进行改进优化。

在刘攀以及全体技术生产人员的共同



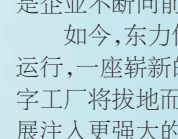
截至2021年底

专利数量 53件



用户以全球500强企业为主

产品销往20多个国家和地区



努力下,大规模减速机设计制造有序推进。数月后,客户来到东力传动进行检测,所得结果均符合图纸与设计的要求,减速机最常见的漏油问题也没有发生。

“企业发展的关键在于敢想、敢做、敢突破。”东力传动董事长宋济隆说,“在尊重规律、充分验证的情况下,大胆试、大胆闯,这是企业不断向前发展的法宝。”

如今,东力传动新的制造基地即将投入运行,一座崭新的、智能的、高效的现代化数字工厂将拔地而起,双制造基地将为企业发展注入更强大的动能与活力。