

立足“进”“实”“拼”，产业升级引领高质量发展

匠心造国潮，科技显神通，上汽打造临港工业新高地

在临港沃土上看见最美的风景

首席记者 李修惠
本报记者 严瑶

上海东南，东海之滨，这里是上海日出时太阳最早照耀到的地方。

“进入8月，生产现场就像天气一样，大家热情高涨！”在上汽乘用车临港基地总装车间，员工们尽管每天11小时两班倒，但依旧干劲十足。另一侧，上海临港智能驾驶测试基地里，上汽前瞻技术研究部项目高级经理黄伟科告诉记者：“上晚班的技术工程师一般都要到凌晨两三点才下班。”

数字化工厂、5G+L4级智能重卡……上汽在临港的每一天，都在只争朝夕中

度过。

去年，上海自贸区临港新片区揭牌，如今运行已满一周年。日前，上海市人民政府发布了《关于以“五个重要”为统领加快临港新片区建设的行动方案（2020—2022年）》。其中提出，到2022年，临港新片区的经济实力将明显增强，累计完成工业总产值6000亿元。在高质量发展方面，临港新片区将在智能汽车、集成电路、高端装备等领域培育千亿级产业集群。

对上汽来说，这无疑又是一次巨大的发展良机。



◀ 国潮“网红”荣威RX5 PLUS在上汽乘用车临港基地总装车间下线

▼ 5G+L4级自动驾驶智能重卡在洋山港码头预商业化运营



往多生产3辆车。

据了解，临港基地数字化一期项目于今年5月正式启动，通过推进各业务单元的数字化平台改造、新建及集成贯通，形成了共计20余个系统平台，打造了以制造过程透明化、生产管理精细化、运营数据共享化、决策管控智能化为特征的智能工厂。“以生产线开动率提升为例，通过升级生产管理系统，以及配合运用自主开发的设备管理系统，能有效地将生产线开动率稳固在93%以上。”宋政说，“时间紧，任务重。越早加快数字化建设，就能越早为做强自主品牌添砖加瓦。”

新建的全数字化整车需求计划系统平台就是最近在研发的项目之一。“从发起制造到产品交付，将实现制造OTD（产生销售订单至完成整车制造的时间）缩短2天，需求模式也将从原先的月订单模式转变为周订单模式。同时，呆滞库存资金下降2%。”宋政说。

这只是上汽乘用车临港基地数字化建设的一期工程。“一期工程的核心是打通全业务链、全供应链和各管理平台的前后端链接，实现数据协同化；数字化二期建设和三期建设将逐步实现决策智能化和业务生态化。”宋政展望着未来说道。

节问题亟待解决。“上桥、过海关、进入深水港物流园……我们要打通每一个相关系统，把信息串联起来，构成信息流，这样车辆才能自动完成日常运营工作。”黄

科伟介绍，这个顺畅、稳定的信息流是5G智能重卡落地运营的关键。而工程师们正通过准商业化运营，不断优化这一信息系统，让每个环节更安全、更高效。

1 “天下大事，必作于细”

“目前，基地里生产最多的车型就是荣威RX5系列。”上汽乘用车临港基地整车厂总监单俊说，“提升自主品牌质量是我们的使命。每一辆经过我们手中的车，质量都必须牢牢把控。”

去年，特斯拉上海超级工厂开在了上汽乘用车临港基地家门口，这让单俊和他的团队都憋着一股劲，“一定要把自主品牌建设好。”今年7月，上汽荣威品牌销量超过3万辆，同比、环比均实现大幅增长。其中，上市不足两个月的荣威RX5 PLUS更是受到消费者青睐，这款曾被上海市副市长吴清“带货”过的国潮“网红”，在7月销量中表现亮眼，达到了12548辆。

为保证投产初期，新产品荣威RX5 PLUS车辆快速、高品质地交付，临港基地在疫情防控不松懈、确保两班员工不接触的前提下，最大程度提高单日生产时

长。“通过精细化管理，把责任切实落实到各层级人员的标准化管理中，严守每一道质量关口。”单俊说。随着“国潮”新产品上市，基地刷新了上汽乘用车公司新车型投产首月最高产量纪录，为保证市场旺盛需求提供了坚实的基础。

整车销量直线上升的背后，是自主品牌影响力的提升。这其中，还离不开扎根岗位的造车“匠人”们。在今年8月召开的第二届“临港工匠”表彰大会上，最年轻的“临港工匠”就来自上汽乘用车临港基地——世界技能大赛车身修理项目金牌获得者杨山巍。

“企业通过搭建‘技师工作室’，为员工们提供了行业前沿技术的交流学习机会，鼓励优秀人才在生产制造中不断创新，持续开展技术攻关。”单俊说，“以‘匠心’造‘国潮’是我们始终坚持的方向。”

2 刮起数字化转型“旋风”

“早期规划中，车间生产节拍是40JPH（单位每小时生产车辆数），现在显然无法满足需求。”上汽乘用车临港基地副总监宋政说，

“通过几年努力，在没有额外扩工位的情况下，已经基本上把生产节拍稳定在了43JPH。”这就意味着，在1小时的单位时间里，能比以

3 从“抖音网红”到“临港日常”

根据此前发布的“临港新片区建设的行动方案”来看，到2022年，洋山港集装箱吞吐量将达到2300万—2400万标箱。

5G+L4级别智能重卡将成为其中的亮点。“7月，我们完成了500箱，8月则是1500箱。”黄伟科说，“今年的最后四个月，每月都将完成4500箱。”

去年，5G智能重卡在进博会上受到关注，抖音上也获得了很高的点击量。在短视频里，重卡车队在东海大桥上飞驰，得益于自动驾驶功能，坐在驾驶座上的安全员双手脱离方向盘，对着镜头摇起了“花手”。

现在，“抖音网红”落地运营，成了“临港日常”。在此基础上，5G智能重卡于今年7月启动准商业化运营，将于年内完成2万个标准集装箱运输任务，助力洋山港建设成集智能驾驶、智慧物流为一体的智能港口。

“准商业化运营意味着智能重卡不只是一个简单的DEMO。”黄科伟说，“通过今年这2万箱的运输，我们要对智能重卡的技术、业务链、运营模式，以及经济性进行全方位测试。”

在落地运营的过程中，光有一款足够智能的车型是远远不够的，还有无数的细

4 智能高效，多项技术“焕新升级”

如果说，安全是示范运行的主题，那高效则是准商业化运营的主题。

据悉，5G智能重卡目前承接的是运输海关查验箱的任务，而海关查验箱一年的数量在20万箱左右，5G智能重卡在半年内便承担了十分之一。

从1500辆陡然升至4500辆，这对工程师们而言，是个不小的挑战。

一方面，前瞻技术研究部于近日新增了7辆5G智能重卡，将运营车辆从8辆扩充至15辆；另一方面，工程师们开始增加重卡的“单日工作量”。目前，每辆5G智能重卡每天会跑4轮，这也是大部分港区重卡司机的工作节奏。但工程师们决定“见缝插针”，试着

让智能重卡每天跑5轮。

“从下周开始，我们会调整给重卡加气等非作业时间，看看能不能挤出时间多跑一轮。”黄科伟说。

这意味着，工程师们的工作量在这段时间变得更大了。每天早上8点，前瞻技术研究部的工程师就和安全员坐进5G智能重卡，实时查看车辆和系统有没有能进一步优化地方。“晚班的工程师结束第4轮工作的时候，一般都是凌晨两三点了。”

但这样的节奏不会持续太久，据介绍，前瞻技术研究部正在研发车辆一键启动功能，今年年底就能上线。有了这个功能，工程师无需上车，在办公室就能通过后台解决运营中出现的问题。