

# 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。在发展质量方面，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

## 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。每辆车经过我们手中的车，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后首月最高产量纪录，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。”

“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

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。”

新创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。

## 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的地方。“晚班的工程师结束第4轮工作的時候，一般都是凌晨两三点。”

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。

## 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，

## 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。”黄伟科说，“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