

忠阳车评

加快汽车行业兼并重组

在高合汽车官宣停摆半年后，围绕高合汽车的员工讨薪、供应商讨债、渠道崩塌等相关连锁反应开始接踵而至。不过，日前有报道称，高合汽车正与长安汽车接触，洽谈收购事宜，引发业界期待。

随着新一轮科技革命和产业变革加速，在电动化与智能化浪潮引领下，近年来涌现出一大批造车新势力。这些造车新势力凭借互联网思维、高科技属性、多渠道融资以及快速迭代能力，给汽车行业带来新理念、新技术、新产品和新模式，并推动我国新能源汽车产业高歌猛进。

然而，在激烈的市场竞争中，并不是所有的新力量都会成功。仅去年，就有威马、天际、爱驰等新势力爆雷。每当一家新势力倒下，就会出现员工工资和供应商货款被拖欠、经销商和用户群体被抛弃以及各路资本和地方政府投资受损等问题。由于缺乏合理的善后方案，特别是在某些新势力创始人“跑路”后，常常“一地鸡毛”。

面对越来越多造车新势力的出局，有人提出，国家应出台相关政策引导新势力

规避创业失败后带来的风险，防止因为某个新势力创业失败，造成整个行业不稳定和风险管理失衡。其实，从市场经济角度来看，当前加快汽车行业兼并重组力度，就能最大程度避免或减缓造车新势力突然退出所引发的塌方效应。

如果说，新势力因经营不善倒闭的社会损失是100，那么因经营不善而被重组并购造成的社会损失很可能只有10，甚至可能局面得到扭转。理由在于，汽车是资金、技术和人才密集型行业，其产业链供应链长，上下游和社会关联度大，成败皆有较强联动效应。以理想“盘活”位于北京顺义区的北京现代一工厂为例，不仅大大缓解了北京现代产能过剩问题，而且增加了地方经济产值，创造了更多税收和更多就业机会，推动了北京汽车产业的转型升级。因此，通过市场化手段，运营成功的企业兼并重组处于困境中的企业，理应得到更多鼓励。

市场经济发展到一定程度，必然会带来行业兼并重组，这也是实现产业结构调整和提高质效的重要途径。从国际汽车产

业发展经验来看，现存的美国福特、通用和克莱斯勒三大传统车企，也是经过当年上百家车企激烈竞争、合并的产物。小企业经过大企业重组之后，通过整合资源，输入先进的技术和人才，优化产品结构，能够更好地实现生产与市场的再平衡。

虽然近年来我国汽车市场已淘汰不少企业与品牌，但与德国、美国的汽车产业主要集中于“三大”相比，当前国内汽车企业和品牌数量仍然过多，存在生产分散和重复建设等问题。据不完全统计，目前我国仍有77家车企(集团口径)；在中国市场仍有129个乘用车品牌在竞争。过多的企业和品牌分散了资源，不利于摊薄经营成本、形成规模效应。

汽车是一个高度依赖技术和规模优势竞争的产业。目前，成熟汽车工业国家的企业竞争格局已相对稳定，前十大乘用车企业市场份额基本稳定在90%以上，而我国尚在75%左右。由于产业集中度不高，中国汽车行业盈利水平也不乐观。虽然去年我国汽车产业整体收入突破10万亿元大关，但利润仅为5086亿元，利润率

为5.0%，低于整个工业企业利润率平均水平。具体到企业，去年斯泰兰蒂斯集团净利润达1400多亿元，现代起亚净利润也有1284.7亿元，国内没有一家车企净利润突破500亿元，特别是新能源车企和品牌，绝大部分还在亏损的泥潭中挣扎，值得深思。

价格战的背后是淘汰赛。随着汽车市场竞争的白热化，接下来会有不少企业和品牌面临经营和资金问题，面临关停并转。在电动化和智能化方面落后的大型汽车集团，静待造车新势力靠拢过来；而部分大型汽车集团也需要造车新势力来完成拼图，为自主品牌崛起注入新动能。这是全球汽车产业百年未有之大变局，也是我国汽车产业加快新一轮兼并重组、向新图强的重要窗口期。



杨忠阳



国网吉林省电力有限公司下属国网长春供电公司员工在对变电站设备和线路开展隐患排查。

国网吉林省电力有限公司结合本地气候变化特点，充分利用科技手段，不断升级电网运维技术，先后研发出一系列提升电网防灾减灾能力的工具，确保了电网安全可靠运行。

“三九”寒天，吉林市气温低至零下20多摄氏度，在220千伏吉林变电站里，为了防止断路器内气体因低温液化导致绝缘、灭弧性能迅速降低，维修人员给断路器贴上了“暖宝宝”——一款笼罩在断路器底部的新型伴热带装置，确保其安全稳定运行。

这款伴热带装置是国网吉林省电力有限公司下属国网吉林供电公司针对当地气候特点和电网特性自主研发的，适用于有关气体绝缘开关类设备。吉林市吉林变电站运维人员邓传海说：“以往变电站有关气体绝缘开关类设备用的是传统伴热带，遇到低温寒潮天气，伴热带运行一旦出现故障必须停电处理，检修周期较长。而且，由于体积较大，传统伴热带装置不利于作为备品备件进行存储，发生故障后只能联系相应厂家发货，耗时长、影响广。”

吉林供电公司组建专项攻坚小组，创新研制出可带电维护的伴热带装置，采用能够拆卸的分段式硅橡胶加热带，当加热电阻出现烧损故障时，可不停电进行维修。而且，在研发中还设置主、备两套伴热带，当主伴热带出现故障时，可自动切换至备用伴热带，提高了运行可靠性。专项攻坚小组负责人丁伟说：“自2023年10月进行现场试验以来，该装置成功经受住冻雨、零下25摄氏度以下低温等特殊天气的考验，实现了研发目标。”

在确保供电装置安全稳定运行的同时，国网吉林省电力有限公司还持续加大研发力度，在电网线路巡视方面不断创新，取得新突破。

2月4日，在长白山脚下的漫江镇深山老林中，国网吉林省电力有限公司下属国网白山供电公司员工正在用巡线机器人对220千伏松(抚松县松江河镇)长(长白山)甲线进行春节前的全面巡查。

220千伏松长甲线共有332基铁塔，线路铁塔塔高全部在60米以上，线路穿越长白山原始森林无人区，且有一半以上的线路都位于边境线上。受边境管理要求和复杂环境所限，这段线路无法使用无人巡线。进入冬季，山区气温达零下40摄氏度，积雪覆盖最深超过4米，巡视条件恶劣复杂。若采用人工巡视，难度极大、效率很低，存在很大安全风险。

为克服相关难题，白山供电公司与高校合作，经过近10年的努力，研发出一种专用设备——输电线路巡线机器人。这种机器人可替代人工巡视和无人巡线，适用于高寒长白山山区边境线、无人区的输电线路巡视。

国网白山供电公司运维检修部负责人李仕臣告诉记者，在行进过程中，线路巡线机器人利用高清摄像头拍摄高空中的导线、金具等设备的运行情况，并将图像回传到地面工作平台，由工作人员通过图像研判判断线路状态，及时采取相应措施进行线路维护保障，确保安全可靠稳定供电。同时，该机器人还可在特定的铁塔上自动利用太阳能充电装置补充能源，在下行过程中回收能量存储在电池中，在很大程度上解决了长白山寒地区机器人续航问题，可连续多日不间断不下塔巡视。截至2月20日，国网白山供电公司已配备2套输电线路巡线机器人，今冬上岗工作时长达480小时。

近年来，国网吉林省电力有限公司全力打造气候适应能力强、安全性能好、保障水平高的新型电网，先后获得省部级及以上科技项目立项11项、发明专利309项，并通过不断加快构建新型电力系统，建设新型能源体系，为寒地经济社会发展安全可靠用电提供强有力的保障。

本版编辑 刘佳 张苇杭 美编 高妍

中国中铁推动新质生产力加快形成——

创新链产业链双向融通

本报记者 齐慧

连日来，在常泰长江大桥施工现场，千余名工人正在抓紧进行钢梁架设和斜拉索挂设等施工作业。

常泰长江大桥全长10.03公里，为目前世界上在建最大跨度的公铁两用斜拉桥，也是长江上首座集高速公路、城际铁路、一级公路于一体的过江通道。中铁大桥局常泰长江大桥项目经理汤忠国介绍：“我们研发使用钢梁悬臂拼装平台等智能施工装备，钢梁架设目前已完成80%，力争于今年7月实现合龙。大桥建成后，将更好服务长三角一体化发展和长江经济带发展战略，促进扬子江城市群协调发展。”

近年来，中国中铁股份有限公司(以下简称“中国中铁”)聚焦基建主业，立足全产业链优势，持续推动重大基础设施建设，积极攻关高端装备制造，大力加强科技创新，发挥国家基础设施建设主力军作用。

中国中铁党委书记、董事长陈云说：“中国中铁注重围绕产业链部署创新链，围绕创新链布局产业链，加速形成新质生产力，目前已连续18年跻身世界500强，‘高质量中铁’建设迈出坚实有力的步伐。”

加快重大工程建设

当前，新一轮科技革命和产业变革带来新机遇、新挑战，如何实现高质量发展是我国建筑企业面临的共同课题。中国中铁秉承“效益提升、价值创造”理念，变革管理机制，注重科技赋能，推动基础设施建设不断提速。

珠江口畔，黄茅海跨海大桥顺利完成B8、Z8梁段架设，这座世界上跨度最大的三塔公路斜拉桥预计于今年5月实现合龙，届时将成为粤港澳大湾区第三条重要的跨海通道。

该大桥主塔高254.7米，为独柱纤腰型异形索塔。这一造型大气美观，但结构复杂，底部至顶部由粗到细、再由细到粗渐变，截面圆弧半径和圆心位置不断变化，导致主塔爬升施工中模板无法通用，每一节模板使用完毕均需拆下再安装新的型号模板，增加了主塔爬模施工工序和难度。

面对塔身结构复杂的特点，黄茅海跨海大桥建设者根据索塔截面变化特征及规律进行三维参数化建模，不断优化模板分块、爬升轨迹、模板配置及改制方案，下中上塔柱各配置3套模板倒用，大幅节约了施工时间。

建设过程中遇到的困难远不止如此。中铁大桥局黄茅海跨海通道项目总工程师贾维君告诉记者：“大桥主塔采用的混凝土需从地面泵送至200多米的高空，对施工性能和强度要求非常高。与此同时，大桥处于海洋环境，对混凝土的耐久性要求也高。这些情况增加了主塔开裂的风险。”通过反复研究，建设者从优化混凝土配合比、强化新材料应用、采取内外层保温措施，以及在提高混凝土原材料质量、严格执行施工工艺等方面不断优化提升，解决了主塔易开裂的难题。

与黄茅海跨海大桥同步推进的一批重大工程都在加紧建设。首善之地，北京市副中心站综合交通枢纽工程主体结构目前已完成70%以上。作为亚洲最大地下综合交通枢纽和“轨道上的京津冀”重要节点，建成投用后能够实现15分钟直达北京



2024年1月，中国中铁自主研发制造的“四起”泥水平衡盾构机“领航号”正式下线。

(资料图片)

主城区和首都国际机场，35分钟可达北京大兴国际机场和河北唐山，1小时直达雄安新区。

彩虹之南，亚洲最长铁路山岭隧道——高黎贡山隧道历经8年艰苦掘进，全面转入正线施工。大瑞铁路全线“最后一公里”打通后，大理到瑞丽的公路行车时间将由现在的6小时缩短到2小时左右。

通过重大工程建设，中国中铁的施工经验不断丰富，建设实力进一步提升，为推动高质量发展积累了良好条件。

提升高端装备水平

两台盾构机“中铁905/906号”组装工作进入收尾阶段，双护盾TBM(硬岩掘进机)“中铁1297号”正在进行最后调试……位于河南郑州的中铁工业旗下中铁装备集团盾构总装车间里，所有设备开足马力高速运转，一批盾构机将于近期集中下线，拓展国际市场。

“工欲善其事，必先利其器”。现代化基建企业的市场竞争，不仅依靠先进的施工工艺，也需要制造更多高端装备。依托我国完备的产业体系及配套优势，中国中铁积极打造隧道掘进机原创技术策源地，携手500多家企业和相关研发机构，成立重大专项研究院，突破了大排量泵、主驱动密封、可编程控制器PLC、主轴承等多项关键技术，实现核心零部件自主研发及应用。

得益于过硬的技术储备，中国中铁近年来平均每年下线两台首创产品。全球首台全断面硬岩竖井掘进机、全球首台马蹄形盾构机、全球首创超小转弯半径硬岩掘进机、全球首台能爬陡坡的大直径硬岩掘进机……一系列新产品接连下线。如今，中国中铁掘进机订单总数已超过1600台，出口30多个国家和地区，产销量连续6年

世界第一。

中国中铁围绕产业链、供应链布局创新链，形成了政产学研用相结合的协同创新体系，降低了国产盾构机的制造成本和生产周期，增强了产业链、供应链自主可控能力，进一步推动我国高端装备制造业发展。

陈云说：“我们正在更大掘进直径、更快掘进速度、更深掘进深度和更复杂工况方面持续发力，不断攀登掘进机技术制高点，打造更多凝聚中国创造、体现中国质量、代表中国品牌的大国重器。”

除了盾构机，中国中铁聚焦建筑行业所需，加大装备制造布局，轨道交通道岔持续迭代升级、各类架桥机得到广泛应用、稀土永磁磁浮轨道交通工程试验线等新型轨道交通连接亮相，为公共交通增添新选择。

迈向高质量发展

春节期间，在四川省都江堰市，街头小巷张灯结彩，喜气洋洋。浓郁的年味背后，中国中铁旗下中国铁工投资集团投资建设运营的都江堰排水系统提升项目正加速推进。随着项目深入实施，都江堰城乡污水处理品质持续提升，城乡水环境逐步改善，成为中国中铁以新质生产力深耕“生态环境+绿色城乡”领域的缩影。

如今，中国中铁旗下各企业都在努力寻找高质量发展之路，推动新质生产力加快形成。“在桥梁建设过程中，新质生产力的主要方向是智能制造。在我看来，智能制造是基于新一代信息技术与先进制造技术的深度融合，有助于提高制造业质量、效益和核心竞争力。”中铁大桥局总经理毛伟琦说。当前，中铁大桥局在桥梁建设及装备研发制造中应用了“智能大脑”技术，随时可以调取桥梁专家的经验总结，并能

根据具体情况作出决策或者给出操作建议，从而实现最优的执行结果。

中国中铁将科技创新作为发展新质生产力的核心要素，依托“高速铁路建造技术”“隧道掘进机及智能运维”“桥梁智能与绿色建造”3个国家实验室(工程研究中心)和18个国家认定的企业技术中心，加大科技研发和成果转化运用力度，积极推进施工管理进入智能时代。

一项项新科技的投入运用，让传统基建焕发“新颜”：在广州白云站，无轨道全位置爬升焊接机器人、地面平整机器人、地库抹光机器人等18种智能机器人轮番上阵，减轻了施工人员工作强度；在跨越越海的大桥上，自主研发的桥梁斜拉索检测机器人已经更新到第六代，过去多人协作才能完成的桥梁斜拉索检测，如今一人一机轻松搞定；在沥青路面摊铺施工中，无人智能化施工集群利用北斗卫星高精度定位技术，实现对施工碾压轨迹的精准控制，提高施工效率30%……

陈云说：“未来，我们要持续提升创新引领发展的能力，推动设备更新、工艺升级、数字赋能、管理创新，实现传统产业‘老树发新芽’，着力构建战略性新兴产业体系，加快形成新质生产力。”

中国中铁掘进机
订单总数
超过1600台

出口国家和地区
30多个

产销量连续6年世界第一



在中铁大桥局承建的常泰长江大桥施工现场，工人正在进行斜拉索架设相关工作。

科技

本报记者

马洪超