

忠阳车评

跨国车企在华经营模式出现转变

7月10日,法国雷诺集团旗下安培与中金私募、杭州资本、杭州高新金投在杭州签署新能源汽车产业基金合作协议。此次基金合作将在电池、智驾、智能、软件、具身智能等多个前沿方向进行布局,挖掘新能源汽车产业生态投资机会,构建“技术创新+产业资本赋能+国际验证”的良性循环。雷诺中国董事长兼CEO苏伟铭表示,“我们希望通过多方共赢的合作,突破传统的主机厂与供应商的业务模式,共育开放式创新生态”。

此前,日产(中国)投资有限公司与东风汽车集团达成协议,成立新公司。新公司注册资本为10亿元人民币,其中日产(中国)投资有限公司出资60%,东风汽车集团出资40%,将专注于向全球市场出口整车及零部件,特别是新能源车型。不少业内人士称,“日产的全球销售渠道和中国设计的领先产品,将开创合资品牌出海新范式”。

这两则新闻看上去很难产生联系,但背后暗合一个共同的逻辑:跨国车企在华经营理念、战略和模式正在发生重大转变。

跨国车企曾是引领中国汽车产业现代化的重要力量。在全球汽车产业销量增长陷入停滞之际,大众、日产、雷诺等跨国车企抓住中国对外开放的契机,与中国车企展开合资合作。凭借成熟的技术、先进的产品、较强的品牌力以及国际化运营理念,跨国车企在实现开拓中国市场的同时,将全球汽车产销规模提升到一个新高度,并巩固了自身在产业界的领先地位。

随着电动化与智能化变革加速,以新能源汽车为主要产品的自主品牌崛起,跨国车企的合资合作模式面临新挑战。其突出表现就是,合资品牌市场份额快速下滑和品牌光环渐失。中汽协数据显示,今年前6个月,自主品牌乘用车市场份额攀升至68.5%。这意味着,合资品牌乘用车市场份额已从高峰时的近七成跌至三成左右。而品牌光环渐失的背后,则是产品定价权的削弱和溢价能力的衰减。

对跨国车企来说,中国汽车市场的重要性不只是份额问题,还是决定其全球布局成败的关键。因为当前中国不仅是全球

产销规模最大的汽车市场,而且已历史性地走在全球汽车产业技术变革的前列,成为推动全球汽车产业竞争格局重塑的主导力量。面对产业技术变革新趋势与市场竞争格局新变化,跨国车企在华经营亟需在研发、市场、供应链等方面寻求转变。

研发转变。长期以来,跨国车企普遍采用的是“总部主导,中国市场本土化执行”的产品研发模式。现在这种产品规划和定义模式,已难以满足中国消费者诉求,也缺乏市场竞争力。中国在电动化与智能化技术变革上的突飞猛进,将倒逼跨国车企将全球研发和决策中心向中国转移,通过中国研发团队,快速作出市场反应和技术创新,降低研发成本,提升研发效率,进而反哺全球市场。

市场转变。从合资车企成立的初衷来说,其产品主要用于满足中国市场需求。不过,随着中国汽车尤其是新能源汽车越来越受消费者青睐,跨国车企完全可以利用全球营销网络优势,助力在华合资车企有效扩大出口、满足海外市场需求,实现共

赢。简言之,就是从原来主要面向中国市场,转变为面向中外两个市场。

供应链转变。在传统燃油车时代,跨国车企在中国建立的供应链相对封闭,部分合资企业一级供应商中,外资零部件企业占比超过80%。电动化与智能化变革正在重构全球汽车产业供应链。通过换道先行,中国已培育出具有核心技术与成本优势的新能源供应链。跨国车企主动拥抱中国供应链,既能带动中国供应链的全球化发展,也能提高自身全球竞争力。



八峰药化车间内,员工在检查产品外观。贺政委摄(中经视觉)

走进湖北省八峰药化股份有限公司六车间,全自动研磨机正在精准处理原料。“应用这套设备后,效率提升40%,替代了传统手工研磨。”车间副主任柳国发告诉记者,公司通过引入智能生产线和物联网系统,实现从投料到包装的全流程数字化管控。去年,原料药年产能突破3000吨。

八峰药化位于湖北省鹤峰县八峰村群山深处,是一家集氨基酸研发、生产、销售于一体的民营企业。成立30多年来,公司从村民用背篓运送建材搭建厂房起步,持续攻坚克难,推动科技创新,企业质量、效益和核心竞争力不断提高,成长为国家级高新技术企业,原料药产品出口20多个国家和地区。

创业道路上,前行的每一步都充满挑战。1989年,八峰药化前身八峰民族化工制药厂创办,克服原料、人才等要素资源短缺以及交通不便等难题,坚持开展研发创新,建成当时国内领先的化学合成法生产甘氨酸生产线。1997年,为更好地适应市场经济发展,制药厂改制为股份公司,从事多种氨基酸品种的研发和生产经营,并开展甲硫氨酸、苯丙氨酸、苏氨酸等多个项目建设,进入快速发展时期。但几年之后,随着市场竞争日趋激烈,公司陷入巨额亏损,濒临清盘。2014年,鹤峰县委、县政府牵头破产重整,引入投资1.5亿元,完成生产车间提质升级改造,逐步扭亏为盈。

2022年,为补齐自身发展短板、提高市场竞争力,八峰药化与远大医药(中国)有限公司形成战略合作。依托远大公司资源优势,八峰药化引进现代化管理方法,占据高端存量市场,提升新型增量市场,逐渐赢得行业话语权,成为我国最大的医药用氨基酸国产化、产业化基地。2022年至2024年,八峰药化年产值平均增长率达36.5%。

今年,八峰药化立项新建高纯高端原料生产线,计划8月全面开工建设,预计年底建成后产能将提升至5000吨。同时,公司不断丰富产品管线,组织实施落地组氨酸、酪氨酸、精氨酸等发酵生产,氨基酸原料药产品增至20个以上。

技术创新是企业快速发展的持续推动力。八峰药化建立专项科技创新基金,每年拿出销售收入的5%以上用作科研经费,并实行高管人员和科技人才的期权计划;不断加大研发投入,推动新产品开发,去年研发经费达790多万元,同比增长约35%。

紧盯市场需求,八峰药化构建起产学研协同创新体系,与中国科学院微生物研究所等10多家科研机构合作,建立博士后科研工作站、湖北省氨基酸技术中心,培养优秀科研人才,加快科技成果转化。目前,公司技术人员占比达24%,拥有35件有效专利;5项技术获湖北省科技进步奖一等奖,承担国家及省级科研课题20余项。

今年1月至6月,八峰药化销售额同比增长33%。“实践证明,民营企业只要坚守创新、敢于突破,就能在激烈的市场竞争中脱颖而出。”八峰药化总经理蔡成平说,公司将聚焦高端市场,以创新为引领,采取生产线技术改造、精准营销等措施,加快国际化布局,力争实现今年销售收入超2亿元的目标。

本版编辑 刘佳 张苇杭 美编 倪梦婷

中国铁建大桥局以科技创新为引擎——

助力建设“轨道上的京津冀”

本报记者 周琳

中国铁建大桥局

拥有国家专利授权 1330余件

其中发明专利 280余件

已完成全国 30余个

地铁建设项目数字化升级

实现24小时不间断远程巡查

走进中国铁建大桥局集团有限公司总部,由36块LED拼接屏构成的数字屏幕旁,技术人员只需指尖轻点智能交互终端,便可将地铁隧道盾构机的精准掘进轨迹、智慧车站施工管理的全流程数据、现场安全文明的动态监测画面,以4K超高清画质实时投射到大幕之上。

今年是京津冀协同发展上升为国家战略的第11年,驻天津央企中国铁建大桥局加快打造城轨建设先锋队,以科技创新为引擎,从盾构穿越复杂地层到智慧建造重塑施工范式,通过技术突破与工程实践,推动“轨道上的京津冀”从蓝图走向现实。

攻克技术

在北京地铁13号线建设现场,隧道深处传来盾构机的轰鸣声,随着刀盘转动,昌平区回龙观东大街站至回龙观东大街站区间成功对接,为全线贯通打下坚实基础。

“这是中国铁建大桥局进入北京地铁市场的第7个项目,项目团队对重点难点问题及时进行风险管控,严格把关每一道工序,实时监测盾构机姿态和地面沉降情况,加强管线及周边道路巡查,精细化控制盾构掘进各项参数,最终实现了项目全线贯通。”中国铁建大桥局北京地铁13号线项目负责人胡旭东说。

北京地铁4号线是中国铁建大桥局在北京地区的首个项目。“项目包含一站一区间间的施工任务,其中,中关村站至北京大学东门站区间存在20多种断面类型,过渡断面结构复杂。我们根据地质条件,不断钻研盾构施工工艺,通过及时调整盾构机掘进姿态、优化盾构机刀盘、改良渣土等方式,最终成功克服了隧道施工难题,完成施工任务。”当时担任中国铁建大桥局北京地铁4号线项目现场技术员的王新强说。

在北京地铁4号线建设过程中,中国铁建大桥局先后攻克富水砂层、浅埋深、断面类型多等难题,开创“动态监测+微扰动控制”施工工法,保障了线路穿越核心区域的安全。项目竣工后,不仅为公司积累了大城市中心区地铁施工的宝贵经验,也树立了良好的市场口碑,获得中国土木工程詹天佑奖。

多年来,中国铁建大桥局攻克了当时被专家称为“北京市乃至全国第一难地铁

车站”的北京地铁7号线双井站8号洞相关车站技术难题;建成了被誉为“一次性投入使用功能最全的车辆段”——北京地铁6号线五里桥车辆段;开创了北京地铁车站建设中首例固定式防渗漏隔离棚全封闭施工场地——北京地铁17号线香河园站;参建了国内最大规模既有地铁线改造工程——北京轨道交通13号线扩能提升工程,推动北京轨道交通取得较快发展。

筑牢品质

中国铁建大桥局因地制宜,通过技术创新、全过程监管等方式,确保工程施工安全,打造品质工程。

2019年,随着天津地铁6号线二期工程破土动工,中国铁建大桥局在天津开拓新市场。面对天津典型的软土地层、高水位地质条件,地铁施工极易发生流砂、管涌、坍塌等地质问题,中国铁建大桥局持续推进创新。“防水、止水是关键,必须确保盾构掘进安全、高效。”时任天津地铁6号线项目经理的周双禧说。项目团队创新采用“盾构机智能感知+同步注浆动态调控”技术,集成刀盘数据、土压数据、同步注浆、监控系统等功能,实现地面地下联控,确保施工质量。

在天津地铁8号线湘江道站施工中,一台方盒子形状的新钻机投入挖掘工程。“项目团队针对天津特殊的地质条件,使用竖向高、宽度窄的矩形顶管机在城市轨道交通隧道正线掘进。应用方形顶管技术,一边挖土一边往前钻,同时把拼好的管道往前顶,不仅又快又好,还适用于不同地层。”中国铁建大桥局天津地铁8号线项目负责人陈越说。

技术创新的价值在于解决实际问题。“项目中两个地铁站区间使用的矩形顶管机宽5.9米、高6.7米,需攻克区埋深大、水位高等难题,还要穿越粉质黏土及液化

砂地层,项目团队通过三维地质建模预判风险,动态调整掘进参数,并采用高黏度膨润土、高分子聚合物与黄土混合浆液作为减阻密封材料,实现矩形顶管机边切边排土边顶进,有效解决了地面沉降、机体磕头、管节连接处漏水等问题,圆满完成了隧道施工任务。”陈越说。

智慧管理

近年来,在城市轨道交通建设中,中国铁建大桥局加快引入数字化、智能化技术,打造智慧城轨管理平台,通过运用物联网、三维技术、建筑信息模型等信息技术手段,实现城市轨道交通的集成化管控与运维管理。

在河北省石家庄地铁5号线光华路站到谈固北大街站施工段,中国铁建大桥局第二工程有限公司智慧城轨管理平台技术负责人张利正带领工程师们在电脑里的“施工模拟器”上反复修改方案,提前找到并解决了20多处设计和施工过程中的问题。

这个平台借力大数据,24小时紧盯盾构机等设备“脉搏”,打造出一个全天候“智能指挥大脑”,让整个地铁施工的运维、安全、进度、技术、资产和数据管理等更高效。

“通过智慧化手段,中国铁建大桥局实现城市轨道交通施工管理智能化,构建了城市轨道交通施工过程的三维一体化虚拟场景,提高了管理水平。例如,在盾构施工中,可借助传感器收集刀盘扭矩、推进速度、注浆压力等数据,通过大数据算法及时预测设备故障和施工风险,实现预防性维护和精准管控,使得项目施工质量获得显著提升。”张利说。

依托自主研发的智慧监控平台,目前中国铁建大桥局轨道交通建设队伍已完成全国30余个地铁建设项目数字化升级,构建起“总部中枢—区域节点—项目终端”三级联

动体系。公司创新打造的“千里眼”智能监管系统,实现24小时不间断远程巡查,通过大数据分析,对设备异常振动、人员违规操作等隐患进行毫秒级响应。这种全天候、立体化的智慧监管模式,正重塑传统工程管理模式,为城市轨道交通建设装上数字化“安全引擎”。

瞄准未来发展,中国铁建大桥局将在城轨建设中,加强技术研发和人才培养,在机器人换刀、无人驾驶等方面拓展智能化应用场景,推动公司向智能化、数字化方向迈进。

中国铁建大桥局智慧监控调度中心。

刘刚刚摄(中经视觉)



在位于临湘市浮标小镇的临湘民间艺人钧具有限公司生产车间,工人在生产浮标。目前,湖南省岳阳市临湘市共有钧具浮标经营主体3130多家、规模以上企业74家、行业从业人员达6万人。新华社记者 余春生摄

群

本报记者

董庆森