

忠阳车评

汽车价格战还要打多久

这两天，关于“宝马退出价格战”的消息持续发酵。虽然宝马中国没有对此直接回应，但公开表示“下半年的重点是关注业务质量，支持经销商稳扎稳打”。

有报道称，奔驰、奥迪以及蔚来、理想等品牌也都约而同地跟上宝马的节奏，选择不同程度的回调价格。不少业内人士感叹，终于看到了“止跌”信号。

自去年年初特斯拉率先降价以来，东风雪铁龙大力跟进，比亚迪高调下场，此轮价格战已持续一年半。从电动汽车到燃油车，从自主品牌到豪华品牌，上百家企业和品牌陆续卷入其中。

按照需求价格理论，产品降价，需求上升。不过，从各方面数据来看，此轮价格战并没能有效促进国内汽车市场销量的整体提升。除个别企业实现了以价换量、市场份额扩大外，绝大多数企业则是量价齐跌。尤其以燃油车为主要产品的合资企业，销量至今萎靡不振。如果降价不能保量，甚至亏损，退出或许是更务实的选择。

与造车新势力在成长初期宁愿亏损，也要市场成长机会不同，合资企业的经营理念和本土企业并不支持其长期降价。外资品牌需要盈利，不可能长期亏损经营，否则进入中国市场就失去意义。价格本来就是产品和企业品牌力的直观体现，特别是对于高端品牌来说，其特点是正向价格弹性，而不是逆向价格弹性。退出价格战，也有利于维护企业自身高端品牌形象。

更值得关注的是，退出价格战还可以缓解上下游供应链压力。长期以来，国内汽车产业遵循的是以产定销，用价格和促销来调节下游的需求弹性。这种做法对整个车企来说，可以实现利益最大化，风险最小化。当供需出现矛盾时，4S店便成为调节产能的“蓄水池”。

问题在于，作为整个车市链条面对消费者终端的最后出口，当前经销商自整车厂追求高销量、频繁发动价格战以来，不仅库存高企，而且出现了大面积亏损。此前保时捷中国为遏制销量和业绩下滑颓

势，选择向经销商压库存，将压力抛给了后者。再加上后续的“冷处理”，无形中激发了整个经销商体系的强烈反弹，最终爆发“逼宫门”。而曾经的汽车经销商巨头广汽汇汽车，触发“面值退市”的遭遇，也与价格战的重压不无关系。

有人也许会问，汽车价格战会不会就此很快停下来？答案是：不会。因为当前国内汽车市场竞争格局远未定型，或者达到一个相对平衡状态。在能源转型与技术变革背景下，随着新能源汽车对燃油车的替代不断加速，自主品牌对合资品牌的产品竞争力不断提升，原来的汽车市场竞争格局尚需要时间，而价格战无疑就成为当下影响产业走势与格局重构的重要变量。

要看到，汽车是一个极度追求规模和效率的行业。每个大市场都在消费蓬勃时催生大量品牌，又在环境变化后开始残酷的价格战，淘汰效率不足的经营者。其实，任何今天为人所知的燃油车全球品

牌，都是穿越周期变换的幸存者。当前我国汽车市场品牌数量高达上百个，产业集中度并不高。未来至少还会有相当数量品牌在残酷市场竞争中被淘汰。要想活下来，企业就要充分利用自身资源和能力，包括价格竞争优势，去争取行业地位和最大市场份额。

价格战何时会停止，最终取决于参与者的意愿。等到市场竞争格局确定，参与者认定价格战带来的收益已到极限，换不回更多份额，它们就会退出价格战。就像当前部分有着丰厚全球利润的外资高端品牌，不再以价换量，而是追求品牌、市场份额和利润的合理平衡。但对于大部分品牌来说，要兼顾三者，可能还很难，也需要一些时间。



杨忠阳



河南亚特生产车间内，焊接生产线上的工人正在忙碌作业。(资料图片)

在河南亚特车辆有限公司(以下简称“河南亚特”)8万多平方米的智能化生产车间里，运输机器人在固定节点间运输原料，焊接机器人在对材料进行自动焊接，每隔几十米才能见到一两名工人。“生产基地于去年6月份正式投产，目前，车间生产线自动化率已经达到95%左右。”河南亚特总经理谷占勇告诉记者。

河南亚特成立于2019年，是一家集研发、制造、销售于一体的汽车零部件制造企业。公司自成立以来，始终坚持自主创新，利用大数据技术对生产线进行数字化赋能，逐步形成一套现代科技与传统制造融合发展的模式。

公司先后投入全自动智能机器人、数控激光切割机、数控等离子切割机、焊接机器人、抓取机器人、全自动喷粉伸缩臂、AGV(自动导引运输车)、中央控制室等智能化设备1000多台(套)，形成下料、焊接、涂装、总装等生产线，各生产线均可实现自动作业，生产效率得到极大提升。

公司罐车技术总监刘梦华介绍，“相比原来的生产基地，智能化生产基地可以节省近30%人力，提升近20%生产效率，生产成本极大降低的同时，产品质量得以明显提升。公司从传统制造迈向高端装备制造”。

为进一步提高企业竞争力，河南亚特加大研发投入，不断推动科研成果转化。在一个巨大的粉罐车前，刘梦华介绍，公司研发制造的这款粉罐车产品，主要用于运输面粉。“普通的粉罐车外形为圆形，而我们将其设计成椭圆形，罐体长度比原来缩短了1米，减小了汽车转弯半径，更利于车辆灵活行驶；使用高强度的不锈钢罐体材料，提升车辆运输中的安全性。将罐体出料锥的数量由原来的5个减少到4个，卸货时间比原来缩短近10分钟；安装无油螺杆空气压缩机，以电机驱动代替机油，杜绝机油给货物带来的污染。”刘梦华说。

随着智能化生产水平不断提升，河南亚特生产效率持续提升，新产品不断涌现。在一年多时间内，公司先后研发出卧式粉罐、立式粉罐、普通液体运输罐、危化品液体运输挂车等20多款新产品，生产包括工程运输车、环卫类、旅居类、特种车辆、物流运输类、危险品运输车6个板块产品，覆盖建筑施工、道路运输、冷藏运输、市政环卫、休闲旅游、环境检测、抢险救援等多个领域，形成系列化、多品种、多型号的产品体系。

除了推动生产环节数智化升级外，河南亚特还将智能科技用于市场需求的分析之中。利用大数据技术，存储用户个性化定制产品的信息，比如产品规格、选择材料、加工工艺等，精准把握市场需求；结合消费端的数据分析结果，调整生产端的产品制造，生产出更符合用户需求的产品，实现个性化定制、柔性化生产。

同时，河南亚特积极做好专用车辆的市场营销。大力建设营销网络，在国内设立20多个销售办事处，在国外发展5家经销商。目前，公司产品销往20多个省份，并批量出口至欧美、东南亚等地区。

做强产业链上下游、推进产业园区发展，是河南亚特正在努力的方向。目前，亚特(中原)专用汽车产业园正在加紧建设。“河南亚特正在建设的这一产业园，已经吸引上下游30多家机械加工、汽车零部件等配套企业入驻。”河南驻马店市委常委、新蔡县委书记邵奉告诉记者。

据介绍，亚特(中原)专用汽车产业园项目建成后，将实现年产混凝土搅拌运输车、环卫车、救护车、房车、通信指挥车、液罐车、粉罐车等各类专用汽车近1.2万台，年产值36亿元以上，带动2000多人就业，形成集研发、生产、检测、销售、物流配送、汽车服务、二手车交易等于一体的汽车产业集群。

本版编辑 向萌 钟子琦 美编 夏祎

公司推进数字化、智能化技术及装备应用，

累计获得 171项 技术创新成果，

2077件 专利授权



中铁十八局推进技术创新——

为京津冀协同发展夯实地基

本报记者 周琳

在天津市津南区的中铁十八局集团有限公司(以下简称“中铁十八局”)总部的远程中控屏上，记者看到远在几百公里外的河北涿州小清河项目建设现场，1600多名建设者坚守一线，干劲十足。在参建人员的努力下，10米高的混凝土挡水墙已建设完成，建起了一座防汛安全屏障。

成立66年来，中铁十八局发挥全产业链优势，在公路、铁路、轨道交通、城市管廊、机场等基础设施建设领域精耕。尤其是京津冀协同发展战略实施10年来，该公司在基础设施领域持续发力，参与铁路建设总里程近180公里，城市轨道交通建设总里程100多公里，公路建设总里程近120公里，并参与投资、建设2个机场及民生工程数百项，成为助力京津冀协同发展的先锋企业。

凝心聚力保民生

天津市宝坻区尔王庄水库，水面涟漪阵阵，岸边绿意盎然。去年6月份，由中铁十八局参建的南水北调中线工程宝坻引江供水工程正式通过竣工验收。一年来，宝坻区实现了从引滦单水源，到引滦、引江的双水源供水。

过去，宝坻区城镇受水源条件限制，供水长期依靠本地地下水和部分引滦水源。随着京津冀协同发展不断推进，不少企业落户津南中关村科技城，用水量逐渐增加，2020年，天津市投资6.8亿元启动南水北调中线工程宝坻引江供水工程。

“工程最大的技术难点在穿越引滦明渠。当时顶管管顶与明渠底只有2米多距离，如果顶推过快，容易造成透水；如果顶推过慢，容易引起塌陷。为降低地质扰动，确保安全生产，我们严格控制顶推速度和顶管行进方向，并在明渠两岸布设10多个监测点，开展实时监测预警，筑牢安全施工防线。”中铁十八局南水北调中线工程宝坻引江供水工程项目经理王强说。

工程开工以来，中铁十八局四公司项目团队加大工作力度，解决了在深度约12.5米的地下穿越DN1600钢筋混凝土套管180米，依次通过引滦明渠和宝白公路，将供水管道连接到东山水厂厂区内，确保了工程的顺利通水。

“有了双水保障，当地群众实现了从‘有水吃’到‘吃好水’的转变，幸福感一天比一天强，同时大大改善了城镇的生态环境。”宝坻区大白镇东老口村村民孙福利说。

10年来，中铁十八局承建、参建了京津冀地区规模最大的农村真空负压污水集中处理系统天津渔村湿地水乡村项目、宁河区2019年农村生活污水治理工程、滨海新区远年住房和老旧小区改造等数百项工程。

技术进步解难题

2023年，围绕软土地区最深的地铁

车站——天津市河西区下瓦房站地铁工程建设的难题，中铁十八局工程施工团队合力攻坚。“下瓦房站是地下五层岛式站台车站。在车站主体施工中，项目团队采用自动化分析技术和超声波检测等先进技术手段，将车站整体水平位移及沉降控制在毫米级以内，为大面积软土地基条件下超深地铁站建设提供了成功经验。”中铁十八局天津地铁8号线项目负责人王昌说，今年1月30日，天津地铁8号线下瓦房站主体结构提前30天完工，为确保线路按期开通运营创造了有利条件。

“技术创新是基建企业的发展核心。中铁十八局一直坚持科技创新支撑引领，持续推进优势专业领域的技术攻关和产品升级，构筑专业化核心技术优势。同时，大力推广先进技术、管理经验和工艺工法，加大技术攻关力度，解决现场施工难点、痛点，不断以科技创新助力京津冀交通一体化发展。”中铁十八局集团党委书记、董事长闫广天说。

无论是民生工程还是道路交通基建领域，技术创新为中铁十八局在施工中突破各类难题、安全生产提供了有力支撑。近年来，中铁十八局积极发挥科技创新驱动作用，在铁路、桥梁、山岭隧道、城市轨道交通、市政、道路、公用建筑等多领域加大科技创新研发投入，推进数字化、智能化技术及装备应用，累计获得171项技术创新成果，2077件专利授权，为京津冀协同发展提供了强有力的科技支撑。

智能建设提效率

智能化和数字化为推动中铁十八局转型升级发挥了重要作用。今年6月27日，由雄安高速铁路有限公司负责建设，中铁十八局承建的雄忻高铁河北段站前四标首榀重约700吨箱梁成功铺架，标志着该标段工程建设开始由下部结构施工转向上部结构施工，正式进入箱梁铺设阶段。

中铁十八局集团雄忻高铁河北段站前四标铺架负责人于乐鹏指着一台数十米高的红色运架一体机告诉记者：“过去，没有这么先进的设备，必须先用手推车将箱梁平稳移动到架梁作业地点，再由工人进行架设，施工难度复杂，而且效率不高。有了一体机，工时至少节约了一半。”

预制箱梁过程中，中铁十八局项目团队还引入智慧架场协同管理平台系统，对混凝土控制、钢筋自动加工等施工流程进行全面监控，极大提高了生产效率。

中铁十八局集团雄忻高铁阜平制梁场场长程正介绍：所谓智慧架场，主要是通过集成物联网、大数据、人工智能等先进技术，实现对预制箱梁生产全过程的智能化、精细化管理。智慧主要体现在其数字化、自动化、智能化、协同化以及数据驱动等多个方面，这些特点共同作用于预制箱梁的生产过程，提高了生产效率，确保



中铁十八局参建的南水北调中线工程宝坻引江供水工程航拍图。(资料图片)

本报记者

夏先清

杨子佩

搭数

快