

忠阳车评

跨国车企利润为何集体大跌

跨国车企近期陆续发布上半年财报，大众汽车集团、梅赛德斯-奔驰、宝马、通用、现代、起亚等企业的净利润同比出现20%至60%的下滑；斯泰兰蒂斯、雷诺、日产、沃尔沃等企业则出现亏损，引发舆论关注。

以德系车企为例，大众汽车集团今年上半年营收1583.6亿欧元，同比下降0.3%，税后利润44.77亿欧元，同比下降38.36%。三大豪华品牌奔驰、宝马和奥迪情况也不容乐观。其中，奔驰净利润26.88亿欧元，同比下降55.8%；奥迪净利润13.46亿欧元，同比下降37.5%；宝马净利润40.15亿欧元，同比下降29%。

关税被认为是今年上半年跨国车企最大的“利润杀手”。自2025年4月美国政府将汽车进口关税大幅提高至25%以来，高额关税给跨国车企带来沉重负担，甚至一度导致奥迪、捷豹路虎等品牌暂停向美国市场交付汽车。奥迪官方称，“受到美国对从欧盟进口汽车加征关税影响及企业转型成本增加，公司损失超6亿欧元”。本田也在财报中指出，

“受美国政府关税政策影响，本田今年4月至6月间净利润为1966亿日元，同比下滑50.2%”。

颇具讽刺意味的是，美国的关税大棒也锤到了“自家人”。今年上半年，福特净利润从去年同期的31.7亿美元跌至4.4亿美元，降幅超85%。福特汽车称，第二季度关税相关成本造成的损失高达8亿美元，导致公司自2023年以来首次出现季度亏损。通用汽车上半年营收同比微增，但净利润同比下跌21%至46.8亿美元。其中，第二季度因关税损失11亿美元。通用汽车预计，关税影响将在第三季度加剧，并维持此前的预估，即贸易逆风可能使公司全年利润损失40亿至50亿美元。

将跨国车企利润大跌全部归咎于关税也有些偏颇。以斯泰兰蒂斯、日产等为例，在关税生效前，这些车企经营已出现颓势，关税只是加剧了企业运营困境。具体来看，今年上半年，斯泰兰蒂斯净亏损高达22.56亿欧元，而上年同期净利润56.47亿欧元，北美和欧洲市场成

为主要拖累。相比之下，日产的亏损则在意料之中。继2024财年净亏损6709亿日元后，今年第二季度，日产再次净亏损1158亿日元。目前，日产正在开启全球自救，具体措施包括裁员2万人、关闭7家工厂，以及推动研发和供应链革新等。

新旧动能转换阵痛是导致跨国车企利润集体大跌的另一重要原因。当前，跨国车企一半以上的汽车销量集中于欧、美、日、韩等发达国家，且同款车型售价也要比中国市场高很多。短期内，跨国车企依然在靠燃油车赚取高额利润。问题在于，全球燃油车需求增速放缓、利润收窄趋势已显现。尤其是在中国这一全球最大、电动化和智能化产业变革最快、价格竞争最激烈的汽车市场，跨国车企的转型压力感受会更强烈。有人说，无论是德系、美系还是日系、韩系，跨国车企上半年利润集体大跌，背后有一个共同的原因，就是它们在华的燃油车销量急剧萎缩，而电动车尚处于投入期，短期难以实现规模化销售，从而大幅拖累

了业绩，这是不无道理的。这也反过来证明，中国汽车市场的销量和利润对于跨国车企的重要性。

随着新一轮科技革命和产业变革加速，电动化和智能化浪潮正在推动全球汽车产业新旧动能转换。既要靠燃油车稳住中国以外的市场，又要靠新能源汽车守住中国市场，统筹好培育新动能和更新旧动能的关系；既要应对美国政府

的关税打压，又要实现全球不同市场的高效运营，统筹好集团销量与利润的平衡，的确考验跨国车企领导者的眼光与智慧。



乐凯胶片股份有限公司生产车间内,工作人员在调试机器。(资料图片)

作为国产彩色胶卷开拓者，乐凯曾与柯达、富士齐名，承载着几代国人的记忆。7月17日，停产13年的乐凯彩色胶卷在第26届上海国际摄影器材和数码影像展览会上正式发售，经典产品重返市场，受到消费者特别是摄影爱好者的关注。其测试装日前已在位于河北保定的乐凯胶片股份有限公司生产车间复产下线。

“此次发售的乐凯C200彩色胶卷包装延续了经典的红盒白标设计，与10多年前的超金版本仅有细微差异。”乐凯副总经理陈焱介绍。

乐凯此次重返胶卷市场，绝非简单的复产复销，而是基于对新兴消费趋势的深刻洞察与科技实力的厚积薄发。2012年停产时，乐凯彩色胶卷尚有10余种关键原料依赖进口。陈焱表示，C200彩色胶卷是公司联合高校经过18个月集中攻关的全新成果。“我们在纳米涂层、环保显影等技术领域取得突破，显著优化了产品的色彩表现与宽容度，性能达到国际水平。”陈焱说。

国货胶卷的回归，不仅是情怀寄托，更体现出乐凯的发展韧劲与坚守。1958年7月1日，新中国第一座电影胶片厂在河北保定奠基，并于1965年成功投产，结束了我国不能生产电影胶片的历史。改革开放初期，面对电影胶片市场萎缩和外国品牌垄断的局面，乐凯再次进行创新。1982年，企业彩色胶卷专题组成立。“当时毫无基础，一种补加剂就要试验数十种组合，一卷胶卷需历经上百道工序参数调整。”乐凯技术专家郭建国回忆说。历经4年攻关，1985年国产第一代彩色胶卷——“乐凯”彩卷横空出世，以“红色品牌”打破国外封锁。

进入21世纪，数码洪流席卷全球，传统胶卷市场急剧萎缩，乐凯再一次面临危机。“我们尝试过数码相机、MP3、喷墨耗材等方向，但都因缺乏核心竞争力而未能市场上立足。”时任乐凯总经理张建恒告诉记者，公司经过探索，最终决定回归成膜、涂层、微结构这三大核心技术本源。自此乐凯剥离非主业，聚焦核心优势，开启以技术创新驱动转型的第三次创业。

如今，乐凯已然蜕变为光学膜、胶印版材、功能影像材料三大领域的国家级制造业单项冠军企业，其产品深度融入智能手机、液晶显示、轨道交通、新能源电池、医疗影像等现代产业链的核心环节。“许多手机屏幕里的背光模组就是乐凯造的。”乐凯退休专家许明忠说。

走进乐凯现代化车间，光学薄膜生产线正高效运转。技术人员孙晓龙专注地检测着刚下线的产品。“我们成功攻克了光学TAC薄膜等关键技术。过去我国依赖进口高端薄膜，如今我们不仅实现了国产化，更稳定将产品供应给知名企业。”这份自豪感，源于乐凯跨越技术封锁的艰辛突围。2008年光学TAC薄膜项目启动时，乐凯研发团队历经上千次试验，最终在全球仅7家掌握该技术的企业中占据一席之地。

“只有创新才有出路，创新从我开始。”这句悬挂在公司研发中心墙上的标语已融入企业血脉。10多年来，乐凯研发投入始终保持在营收的4%以上，构建起“生产一批、研制一批、储备一批、预研一批”的研发梯队。凭借持续创新，乐凯在新产品上的收入占比达总营收的62%。

本版编辑 向萌 钟子琦 美编 王子莹

海航技术坚持自主创新——

“中国智修”服务全球

本报记者 王伟

“10点52分，系统预警一趟航班的空调性能下降，需要在3天内处理。”海航航空技术有限公司(以下简称“海航技术”)的远程监控大屏幕上，实时显示着正在执飞的航班运行状态，系统捕捉到微小异常后，通过不同的颜色信号进行风险等级提示，运行团队接收到信息后立即开展技术评估，制定维修建议并发出处置指令。“公司自主研发的飞机实时监控与健康管理系统，能够智能识别潜在问题并提供预警，大幅提升了航班运行的保障效率与安全系数。”海航技术航空软件工程师刘永庆介绍。

海航技术是海航航空集团有限公司旗下一家集航空器及其附件维修、机队技术管理、改装设计、航空维修培训、航空器喷涂、航材销售等于一体的综合性航空维修服务企业。公司自2022年入驻海南自贸港一站式飞机维修产业基地以来，依托海南自由贸易港的优惠政策实现快速发展，目前已拥有9个维修区域中心，30多个维修基地，完成超2200架次飞机维修，近270架次整机喷涂及5.5万件航空零部件维修，服务覆盖国内外近50家航空公司及飞机租赁公司。

技术创新

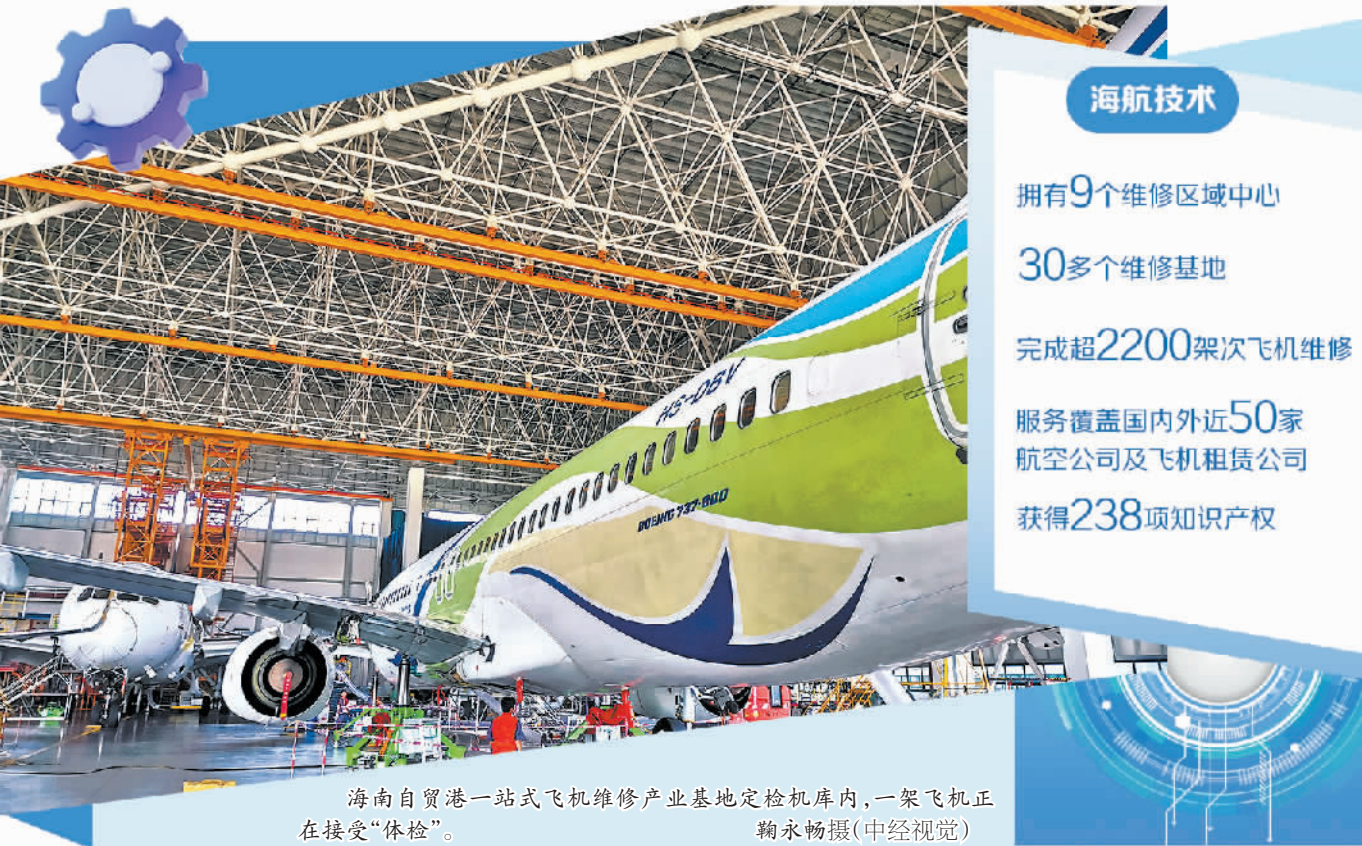
在海航技术设立的“刘永庆创新工作室”内，飞机故障监控的前沿探索正在悄然展开。工程师正通过飞机实时监控与健康管理系统跟踪航班运行状态，运行团队基于采集到的数据，开展远程诊断与趋势分析，为航空器运行安全提供数据支持和决策依据。

“此前，飞机在空中发生故障时，只能在落地后通过人工检查或机组报告发现隐患，既增加了非计划维修停场风险，也影响了航班正常率。”刘永庆介绍。海航技术针对这一痛点，组建起以刘永庆为技术带头人的研发小组开展技术攻关。

“我们研发的飞机实时监控与健康管理系统，集成了故障实时监控、趋势预测、潜在风险预警等功能，通过定制化程序实现远程监测与大数据分析，推动飞机维修由‘故障后响应’向‘故障前预判’转型，提升了运行保障水平。”刘永庆说，采用该系统对发动机、空调引气系统、飞控系统等进行监控，相关模块在故障识别精准度、数据分析深度以及决策响应速度方面均达到行业先进水平。飞机实时监控与健康管理系统已获得国家发明专利，应用于海航航空集团有限公司旗下机队的多种主流机型。

为进一步激发创新活力，海航技术成立“易从涛创新工作室”“刘永庆创新工作室”“邵恩东附件创新工作室”，由一线生产、工程技术、附件维修工艺3个领域的优秀人才作为牵头人，带动工作室在各自研发方向上不断发展。

“一直以来，海航技术坚持自主创新，不断推动航空维修技术自主可控。”海航技术生产管理部生产成本中心经理杨鹏告诉记者，公司围绕航空维修效率提升、成本优化及技术自主可控等实际需求，深入研究飞机维修的具体场景与关键环节，形成了一系列提升维修效能的创新成果。目前，海航技术已获得238项知识产权，包含8项发明专利、168项实用新型专利、9项外观设计专利、53项软件著作权，



海南自贸港一站式飞机维修产业基地定检机库内，一架飞机正在接受“体检”。 鞠永畅摄(中经视觉)

以及10项作品登记证书，多项创新成果在生产中得到推广应用，形成“科技创新—专利保护—产业竞争力提升”的正向循环。

数智转型

随着全球航空装备市场规模持续扩大，航空运输业快速发展，我国航空维修业迎来前所未有的发展机遇。海航技术紧抓机遇，以数智化转型促进产业升级，推动新质生产力加快发展。

一架飞机正常服役期限通常为25年至30年，每年要消耗几十本纸版飞行记录本，更换下来的飞行记录本如何妥善存放成为难题。“公司研发的电子飞行记录本(ELB)将纸版飞行记录本的填写模块转移到网络端，实现飞行、客舱和维修各岗位间信息的高效传递，还有优化信息记录和储存、提供下载备份、提升数据保密性等功能。ELB的推广使用，使公司形成数字化维修记录档案，大幅提升了维修记录使用效率。”海航技术ELB项目技术负责人王泽钦介绍。

海航技术还将数智化手段应用于设备检测方面。“随着人工智能技术的发展，孔探检测正朝着智能化方向迈进。我们正在研发的发动机孔探导管，相当于给发动机配上‘肠胃镜’，能更加直观精准地洞察其内部状况。”海航技术创新成果展示厅工作人员介绍，发动机孔探导管是航空发动机维修检查中常用的一种工具。航空发动机内部结构复杂，孔探导管可引导插入管准确到达目标区域，帮助插入管实现360度周向穿绕检查。它既保护了插入管，又使孔探操作更简便，将大幅提升航空发动机故障检测效率。

在维修方面，“易从涛创新工作室”牵头研发出飞机维修运行协作平台，打造出自各业务层级一体化协作处置体系，通过整合多平台数据，解决多系统切换、数据重复存储问题，实现模块集成与数据共享。该

处置体系通过定制化消息订阅，靶向推送，确保信息传递的准确性，并支持多级别信息预警，达成信息分级管理，从而实现维修运行管控的数字化、可视化和智能化。

近年来，海航技术从多方面加速构建智慧维修体系，全方位推动航空维修业务发展。一项项数智化项目的成功落地与应用，帮助公司提升了维修效率，有力保障了飞行安全，降低了运营成本，为航空维修业数智化发展提供了可参考的案例。“未来，海航技术将进一步拓展数智化应用场景，不断提升航空维修业务的智能化水平。”海航技术总裁郭宏基说。

链式发展

在位于海口江东新区的海南自贸港一站式飞机维修产业基地，一架飞机正在定检机库内接受“体检”，几名机务人员忙着清理机舱地垫。“暑运旺季，机库里非常繁忙。航空器维修免关税利好为公司带来了新变化，在海南，进境飞机可享受进境维修免保证金、加注保税航油等海南自贸港优惠政策，综合下来可为航司节省10%至15%的维修成本。”海口空港飞机维修工程有限公司综合部部长马莹说。

“我们承接的这架飞机，是今年第7架次泰国进境维修飞机。目前，公司承接的泰国进境维修飞机总数已超过去年。”海航技术旗下大新华飞机维修服务有限公司空港维修基地副总监杨文博介绍，“在定检机库，我们不仅为飞机进行高级别定检，还将根据需求进行专项改装。”

定检机库隔壁的喷涂机库内，一架飞机正等待接受整机喷涂服务。马莹介绍，航空器喷涂是海航技术的一项重要服务。2024年，海航技术旗下海南海航斯提斯喷涂服务有限公司与某家航空公司签订了未来3年的航空器喷漆业务合作协议，订单金额近1亿元。

为提升海南自贸港一站式航空维修

服务能力，海航技术在海南自贸港一站式飞机维修产业基地内成立了复合材料工艺中心。“在民航飞机领域，复合材料部件应用范围非常广泛，可用于制作雷达罩、发动机短舱及飞行控制组件等。复合材料工艺中心配备了先进的全套复合材料修理相关设备设施，可满足多种复合材料部件维修需求。”海航技术附件维修事业部总经理李海东说。

郭宏基表示，海航技术将持续进行产能提升和技术升级，深化区域与全球化协同布局，推动新兴产业布局，助力海南成为具有全球竞争力的一站式飞机维修产业高地，让“中国智修”服务全球。



江苏海安市的海安县鑫缘丝绸有限公司织造车间内，纺织工人在操作智能提花机生产真丝坯绸。 顾华夏摄(中经视觉)