

忠阳车评

# 北京车展引领产业向新攀高

以“领时代·智未来”为主题的2026北京国际车展24日开幕。本届车展首次采用中国国际展览中心(顺义馆)与首都国际会展中心两馆联动办展,总展出面积达38万平方米,规模跃居全球车展之首。

首发车型数量与结构变化,体现着车展的含金量,代表着产业的未来发展方向。据组委会统计,本届车展展车总数高达1451台。其中,首发车181台,概念车71台,新能源车占比超八成。“新车密度与技术浓度”创下历史新高。

车展背后有车市。中汽协数据显示,2025年,我国汽车产销分别完成3453.1万辆和3440万辆,同比分别增长10.4%和9.4%。面对国际经贸格局深度调整,国内供需矛盾突出挑战,中国汽车产业不仅展现出超韧性,也成为推动经济高质量发展、扩大内需的重要引擎,而且加速推进电动化、智能化变革,成为引领全球汽车产业转型升级、绿色发展的关键力量。

车展背后更有变局。据《日本经济新闻》统计,2025年中国车企全球累计销量近2700万辆(自有品牌),首次超越日本车企的约2500万辆。其中,6家中国车企跻

身全球销量前20名,超越日本的5家。此前,中国汽车出口量就已反超日本,成为全球汽车出口第一大国。从出口第一到总销量登顶,两次关键超越不仅标志着中国汽车在全球市场竞争力的跃升,更是全球汽车产业影响力版图加速重构的见证。

当前,汽车电动化浪潮持续深化,智能化转型加速突破,绿色化目标刚性约束,融合化趋势日益凸显,国际化竞争更趋激烈。在这一关键转型期,汽车产业的技术路线、产品形态、商业模式、生态格局均在发生深刻重构,从单一交通工具向智能移动空间演进,从制造业向“制造+服务”跨界融合,从孤立产业生态向与能源、交通、城市深度协同的复杂系统升级。

与上届北京车展相比,本届车展主流中国车企参展面积普遍增加,规格提高,展品丰富,电动化与智能化创新技术成果纷呈。比亚迪、吉利等头部车企的动力电池、平台化架构、超快充等技术迭代呈现“代际跨越”。在人工智能加持下,吉利、小鹏的智能驾驶与智能座舱加快实现“舱驾”融合。可以说,中国品牌在电动化与智能化赛道已形成较大领先优势,且这种优势已

从单一产品竞争力扩展至全产业链协同创新能力。

跨国车企也在追赶“中国速度”。大众汽车集团在车展前夕宣布,今年将有超过20款新能源车型推向市场,“几乎平均每周两款”。宝马主动拥抱华为、阿里巴巴、字节跳动等中国头部科技公司,加快宝马新世代车型的推出。“中国不仅是全球规模最大的汽车市场,更是驱动产业技术变革的创新热土。任何立志于保持全球竞争力的企业,都必须扎根中国、深耕中国,构建建固、完善的本土化体系。”宝马集团董事长齐普策称。

值得关注的是,本届车展打破了以往“整车在顺义馆、零部件在朝阳馆”的物理分隔。华为、宁德时代、地平线等核心供应商首次大规模进入主展馆的黄金展位,与整车品牌同台竞技。其中,华为鸿蒙智行的展台面积与宝马、保时捷等传统豪华品牌达到同一量级。比亚迪更是“包下”整个E3馆,同时独立设置“快充”和“天神之眼”技术展台,实现从整车产品到核心技术的全景展示。

这种展会空间格局重构的背后,是产

业权力结构的深刻调整。过去整车厂是车展绝对主角,供应商居于幕后。如今电池、芯片、智能驾驶方案成为产品的核心竞争力,供应商也从B端的配角走向C端的“技术定义者”,从而拥有更强的话语权。

车展是一面镜子,折射着产业跃迁。从自主车企的技术突破与高端布局,到跨国车企在华的电动化转型与本土化适配,再到华为、宁德时代等科技企业为汽车产业的生态赋能,本届车展不仅彰显出中国汽车产业的创新活力,更将超越汽车展会本身,成为重构全球汽车产业规则与价值坐标的战略高地,引领产业不断向新攀高。



山东临工车间内,工人在调试挖掘机。 王惠摄(中经视觉)

位于山东省临沂沂河新区的山东临工工程机械有限公司总装车间内,一台台装载机 and 挖掘机依次完成各部件的组装。“公司不断拓展海外市场,持续提升核心竞争力,产品已远销140多个国家和地区。今年一季度,公司出口额达22.1亿元,同比增长95%。”山东临工总经理文德刚介绍。

山东临工国际化战略取得实效,但发展之路并非坦途。2006年,公司与国外一家知名企业达成合资合作协议。这对于当时尚处于成长期的公司而言,抓住了“借船出海”拓展市场的宝贵机会。“合作带来了机遇,也伴随着限制。公司在挖掘机出口,尤其是中型及大型挖掘机出口方面,受到严格约束;在经销渠道方面,代理商更注重重外企业品牌,对公司的业务重视程度不高。”一位在山东临工长期从事国际业务的员工告诉记者,“公司的产品质量没问题,却进不去高端市场。”

为实现更好更快发展,与外企“分手”成为山东临工的必然选择。2025年,临沂临工机械集团有限公司(以下简称“临工集团”)收购外企持有的山东临工70%股权。山东临工自此成为临工集团的全资子公司。“不受限于外企后,山东临工可以自主选择市场、自主建设渠道、自主规划产品,有了更足的后劲,制定了‘海外再造一个新临工’的战略目标。”临工集团董事长王志忠说。

山东临工通过一系列体制机制改革增强企业创新力和竞争力,在海外市场成立9个营销公司,授予各营销公司自主经营权,推行独立核算;在核心市场建立子公司及海外仓,满足客户对现货和交货期的要求。

核心技术是企业立足市场的根基。在工程机械行业,液压系统被称为设备的“心脏”,全电控技术则是“心脏”的核心“芯片”,曾长期被国外企业垄断。“国外同行放言,‘你们做不出全电控挖掘机’。我们不服气,他们可以掌握的技术,我们一样能掌握。”山东临工执行总经理、总工程师迟峰说,从控制器硬件设计的每个焊点,到底层算法的每行代码,研发团队攻克一道道技术难关,实现中大型挖掘机全系列应用全电控液压系统技术。

“机械设备应用传统的液压系统,如果客户工况发生变化或操作习惯不同,只能更换液压阀芯,费时费力。应用全电控液压系统后,工程师可以通过远程调整参数,让设备迅速适应新的作业场景。”迟峰举例,一位欧洲客户购买了公司的微型挖掘机后,希望根据当地工况调整设备的动作协调性。工程师在国内进行软件升级,几分钟后,设备就实现“换脑”,满足了客户需求。

山东临工在高端化与智能化装备领域不断取得突破,迈入国际先进行列。不久前,公司研发推出静液压无人驾驶推土机,突破四泵六马达静液压驱动技术,机械效率提升15%,节能率达10%,可实现辅助驾驶、遥控驾驶及无人驾驶3种模式。

技术持续迭代升级,离不开产业链协同发力。作为临沂市高端工程装备产业链“链主”企业,山东临工吸引了200余家配套企业聚集周边,本地配套率超过80%。公司与上下游企业联合开展技术攻关,自主研发出多种机械设备相关物料。

“公司的国际化战略已进入全新阶段,从市场国际化迈向企业国际化。”文德刚说,作为国家级制造业单项冠军示范企业,公司将持续加大研发力度,以技术创新为引擎、以本土运营为根基,为全球用户提供更高效、更智能、更环保的工程机械解决方案。

本版编辑 刘佳美 编 倪梦婷

## 技术

## 出海

## 闯市场

本报记者 王金虎

## 天津港集团强化开放枢纽功能——

# 港产城融合托起“同心圆”

本报记者 周琳

春日暖阳下,40多公里的渤海湾海岸线边,巨轮穿梭,岸桥轰鸣,150条集装箱航线将天津与180多个国家和地区的500多个港口紧密相连,呈现出天津港蓬勃发展前景。

今年年初获批的《现代化首都都市圈空间协同规划(2023—2035年)》提出,以天津港为龙头,秦皇岛港、唐山港、黄骅港为骨干,提升京津冀地区海港枢纽功能,打造我国北方地区联通国内国际双循环的重要战略支点。天津港集团牢牢把握战略机遇,持续提升枢纽能级,国际航运中心综合实力不断增强。今年一季度,天津港完成货物吞吐量1.24亿吨,同比增长4.1%;完成集装箱吞吐量625.6万标准箱,同比增长9.5%。

### 转型提质

日前,天津港太平洋国际集装箱码头传来捷报:“地中海弗莱维娅”轮完成近11000标准箱加卸、暂存作业,在泊船时效率达每小时249.1自然箱,刷新地中海欧洲线作业效率纪录;在“瀚兴”轮作业中,又刷新精品航线中远海运南通航线作业效率纪录。

“越来越密的航线在天津港挂靠,看中的是码头作业效率稳定,而效率保障有赖于智慧港口建设水平不断提升。”天津港太平洋国际集装箱码头科信设备部经理张利伟告诉记者,太平洋国际集装箱码头加快智能化迭代,推动水平运输系统、码头操作系统等自动化码头关键系统升级。

天津港集团持续推动绿色、智慧港口建设,实现自动化、智能化作业核心技术全掌控,形成完全自主可控的技术体系。在绿色转型过程中,天津港大力推进船舶岸电常态化使用,加快实施港口机械电动化改造,港口生产作业清洁能源占比已经突破七成。如今,天津港已建成“智慧零碳”码头和“智慧零碳”堆场,绿色港口建设水平持续领跑。

走进天津东疆外代物流有限公司堆场,数字智慧大屏幕上直观显示着堆场人员、作业车辆、集装箱等实时情况;智能闸口旁,司机从入闸到出闸可实现全程不下车作业,闸口通行效率提升40%;仓库里,无人驾驶叉车和智能巡检机器人在有条不紊地码放货物和巡查仓库;仓库屋顶上,1.1万平方米光伏板及相关光伏发电设备年发电量可达110万千瓦时……作为天津港首个“智慧零碳”堆场,天津东疆外代物流有限公司堆场实现全链条数字化管控,能将“人、车、箱、货、场”五维要素纳入闭环管控。

近日,随着绿色电力证书交易凭证和绿色电力消费凭证“双证”顺利获取,天津港集团全港生产用电场景实现绿电使用全覆盖,新能源发电系统年发电量超3.5亿千瓦时。“目前,绿电已精准覆盖至装卸作业、场内运输、船舶靠泊三大核心生产场景,推动港口生产方式向绿色低碳全面转型。”天津港青岛新能源有限公司总经理王大伟说,在场内运输环节,天津港协同累计投入新能源车超1200辆,实现场内倒运、干散货及件杂货码头短倒运输环节百



分百绿电驱动替代,同步配套建成充电桩超260台、换电站4座,构建起稳定、高效的绿电补能网络。

### 织密航线

日前,德翔海运旗下货轮在天津港欧亚国际集装箱码头顺利完成作业,标志着天津港集团新增一条东南亚航线。“该航线覆盖我国华北、华东、华南核心口岸,再通过泰国林查班港,辐射东南亚多国市场,以稳定班期为核心,从资源统筹、服务升级到市场辐射,多维度延伸物流链条。”天津港欧亚国际集装箱码头操作部经理从彬说。

德翔海运公司相关负责人说,新航线解决了传统中泰货运“中转多、时效慢”的痛点,让机电产品、农产品等贸易货物实现周班直达,为共建“一带一路”国家贸易往来提供定时、定点、稳定的物流保障。

天津港不断加强国际航线,联合上海港、广州港与航运企业安通控股推出“三港一航”海上高速FAST航线,服务并推动京津冀、长三角、粤港澳大湾区区域联动发展;从天津港直航南非的集装箱班轮航线日前正式启航,标志着天津港集团搭建起中非经贸合作新桥梁。

航线网络持续拓展让“一港通全球”的愿景变为现实。与此同时,天津港集团不断完善多式联运体系,通过开行直达腹地的定制化海铁联运班列,并在石家庄、银川等地建设营销网点,将港口功能前移至企业“门口”;大力推动“散改集”和“公转铁”,开通大宗物资的铁路循环专列,打造绿色集疏运网络,进一步推动港口服务向内陆延伸。

如今,天津港已形成“海运+铁路”“海

运+公路”的立体联运网络,实现京津冀主要城市一日内货物分拨,2日覆盖东北、华中、西北等腹地,为区域外贸企业搭建高效物流通道。

### 深耕融合

两个月后,北京CBD—天津港京津协同港口服务中心将迎来运营3周年。中国天津外轮代理有限公司物流部经理张艳军告诉记者,设立北京CBD—天津港京津协同港口服务中心,开通“天津港—北京平谷”“天津港—北京大红门”等海铁联运班列,让北京及腹地企业在家门口就能享受报关、订舱、物流一站式“出海”服务,大幅压缩京津冀货物通关与运输时效。如今,北京企业从天津港启运的单日物流最高效率提高50%左右。

“一港链百业,一港兴全城”。天津港集团以港产城融合为引擎,将港口枢纽优势转化为产业发展优势。天津港深化京津冀雄创新三角联动,统筹与北京平谷、大红门等海铁联运,并与北京海关实现监管互认、信息互换,推行区域通关一体化,为企业降低通关成本,推动京津冀港口群形成分工明确、协同保障的发展格局。

随着港口经济“乘数效应”凸显,天津东疆综合保税区二手车出口稳步发展,2025年累计出口二手车3.4万辆,出口货值超60亿元,出口规模占天津市近七成;在滨海新区,海工装备、航空航天等产业快速发展,中船(天津)船舶制造有限公司手持订单突破40艘,天津港接卸空客大部件超800架次,形成多元协同的产业发展格局。

“港口+文旅”成为港城互动新亮点。天津港集团与东疆综合保税区管委会签署《关于合资组建天津东疆港城文旅

集团有限公司合作协议》,推动港城文旅集团成为连接港口经济与城市消费的纽带。双方将在政策支持、资源导入和运营保障等方面精准施策,赋能东疆文旅商融合发展。

“锚定建设世界一流港口目标,天津港集团将持续推进绿色、智慧转型,深耕港产城融合,强化开放枢纽功能,在服务京津冀协同发展、共建‘一带一路’中勇担使命,书写新时代港口企业高质量发展新答卷。”天津港集团党委书记、董事长褚斌说。



图为工人在哈电集团哈尔滨电机厂有限责任公司冲剪分厂数字化车间吊运生产物料。今年一季度,哈电集团哈尔滨电机厂有限责任公司工业总产值同比增长7.38%、产品产量同比增长39.28%、正式合同签约额同比增长26.81%,关键经营指标全线提升。 新华社记者 王松摄