

本田与日产合并再起波澜

专家:日资车企忽视了迅猛发展的中国市场

▶ 本报记者 于大勇

近日,本田与日产合并一事再起波澜。2月初,日产发表声明称,有部分媒体报道称其将撤回与本田的业务整合谅解备忘录,“这并非本公司发布的消息”。同时,日产还表示,其与本田基于2024年12月23日签订的谅解备忘录,目前正值各种讨论阶段。

我国专家表示,本田和日产“抱团取暖”的行为折射出日资车企在新能源时代的困局以及对中国市场的忽视。

虽有利但不一定成功

2024年12月中旬,本田与日产签署协议称,本田和日产计划在2025年6月达成最终协议,在2026年8月推动新的控股公司上市,届时本田和日产将退市,若顺利,合并后的企业将成为全球第三大车企。

据了解,合并后的本田和日产将保留各自品牌,通过经营合并,实现车辆平台的共通化,从而降低成本,并在加速推出应对市场需求的混合动力

车、电动汽车等方面实现互补。

“本田与日产宣布签署启动经营合并谈判基本意向书,这一举措背后蕴含着多重考量。”中国城市发展研究院文旅产业振兴研究院常务副院长袁帅表示,从合并的原因看,本田与日产均面临着全球汽车市场竞争日益激烈、新能源汽车转型压力增大,以及成本控制等挑战。通过合并,双方有望实现资源共享、技术互补、成本协同,从而增强在全球市场的竞争力。

“就本田与日产合并能否做到优势互补而言,双方在各自领域均拥有显著优势。本田以其在发动机技术、燃油经济性以及品牌忠诚度方面的优势闻名,而日产则在电动汽车技术、生产效率以及市场布局上具备竞争力。通过合并,双方有机会将这些优势整合,形成更为强大的综合竞争力。然而,合并的成功与否还取决于双方能否在企业文化、管理架构以及市场策略等方面实现有

效融合。”袁帅说。

“我不看好本田和日产的合并。”中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树表示,当前,本田市值约为日产的5倍,本田希望将日产作为子公司纳入其体系,以掌握日产的管理权,推进业务重组,提高决策效率,但日产认为此举违背了最初组建平等公司结构的设想,希望在新公司中保持平等地位,双方在管理层架构和决策权分配上难以达成一致。

“文化和技术线路差异明显。本田以工程技术和产品质量见长,强调对汽车制造工艺精益求精;日产注重技术创新和全球化布局,致力于打造前瞻性产品。双方在企业文化和管理风格上存在较大差异。”崔东树说。

中国市场势头强劲

“鉴于中国汽车行业的迅猛发展与巨大消费潜力,本田与日产应当将中国市场视为全球化战略的关键节点。”中国投

资协会上市公司投资专业委员会副会长支培元认为,通过深入扎根中国,二者的联盟不仅能够巩固其在日本本土市场的领导地位,还能以中国为中心辐射周边乃至全球市场,实现品牌与业务的国际化升级。“事实上,中国市场的强劲势头与创新驱动可成为两家企业未来发展不可或缺的动力源泉,映射出无限可能与宏伟愿景。”

专家表示,对于国际车企而言,中国市场的重要性毋庸置疑。本田与日产之所以会在全球竞争中逐渐失势,重要的一环就是没有跟上中国汽车市场快速电动化转型的节奏。

“国际车企均需要技术创新和升级自身技术,而不是简单的规模化协同降低制造成本。”崔东树表示,国际车企均需要加大中国本土化研发投入和实现依托中国产业链优势的产品创新,实现赋能全球化发展。

“中国自主车企的强大和走向世界的势能不可阻挡。合

资车企在中国失去竞争力,必然将失去世界车市场份额。国际车企如果把核心精力和技术研发放到最具竞争力和创新的国内市场,必将获得更为丰厚的回报。”崔东树说。

“国际车企需要在中国市场加大本土化研发投入从而实现产品创新,以此适应中国市场需求。”中国民协元宇宙工委副会长兼秘书长吴高斌认为,首先,中国市场对于国际车企的全球化发展具有重要支撑作用。在中国市场取得成功,意味着在全球范围取得成功的一半。其次,中国市场的竞争激烈,国际车企需要加大本土化研发投入,以满足消费者多样化的需求。第三,中国拥有全球最完整的汽车产业链,国际车企可以利用这一优势,实现产品创新和成本降低。

“总而言之,在中国市场,国际车企需要加大本土化研发投入,发挥产业链优势,以实现全球化发展的目标。”吴高斌说。

西安工大破解应急物资配送三大痛点

本报讯(记者 叶伟) 近日,记者从西安工业大学获悉,该校研究团队利用神经网络预测方法和路径优化算法给出解决方案,进一步提升灾后应急物资配送效率。

据了解,突发性灾害发生后,多个灾民安置点都需要物资保障,高效的应急物资配送是满足灾民生活需要、降低灾害损失的关键。2022年10月,应急管理部等四部门联合印发《“十四五”应急物资保障规划》,明确要求充分发挥社会物流作用,推动建立以物流企业为主体的应急物流队伍,加强区域应急物资统筹调配,建立健全政府、企业、社会组织共同参与的应急物资调配联动机制。

为此,陕西省应急管理厅高度重视应急物资保障规划,与西安工业大学研究团队自2023年10月起联合开展陕西省灾后应急物资配送现状调研及数据分析工作,先后对陕西省107个区县的130个物资储备仓库的分布与储备情况,以及各区县近10年来受灾情况进行了详细调查。同时,研究团队还对陕西省200余家大型物流企业进行了访谈。在对陕西省应急物资配送现状以及物流企业参与应急物资配送情况深度调研的基础上,研究团队总结提炼出三大痛点问题:灾后应急物资需求信息统计困难、应急物资

储备调配资源共享不足以及灾后应急物资配送方案欠优。

针对灾后应急物资需求信息统计困难问题,研究团队利用BP神经网络预测受灾人口,建立物资与受灾人数估算模型,以此快速估算灾区物资需求,便于救灾团队迅速明确配送目标;针对应急物资储备调配资源共享不足问题,研究团队提出政企协同的应急配送资源共享机制,涵盖政企快速响应机制和沟通协调机制。通过提前制定完备的应急响应预案,明确灾害发生时的应急流程与责任分工,并搭建信息共享与协同平台,保障双方及时交流灾情、需求和物资调配信息,确保信息准确传递,从而及时优化物资调配方案;针对灾后应急物资配送方案欠优问题,研究团队构建了政企物资和运力协同的应急物资配送车辆路径优化模型,以单个需求点最大缺货延时损失最小为双目标,设计相应算法进行求解,并通过实例验证了该模型的有效性和实用价值。

西安工业大学研究团队相关负责人表示,该项目通过深入分析陕西省自然灾害环境下应急物资配送主要存在的问题,提出切实可行的解决方案,对于提高陕西省乃至我国其他地区的应急物资配送能力具有重要的理论和实践意义。

春节假期结束后,位于吉林省长春市的一汽解放J7整车智能工厂一派繁忙景象。企业抓紧时间,全力投入生产,力争一季度取得良好业绩,实现“开门红”。图为2月7日,在位于吉林省长春市的一汽解放J7整车智能工厂,车辆等待下线。

新华社记者
张楠/摄

