

汽车后市场反“内卷”聚力重塑市场生态

本报记者 于大勇

继汽车生产制造端和汽车流通端反“内卷”之后,汽车后市场也开启了该项行动。今年8月,北京、长沙等地汽车维修行业协会相继发布抵制“内卷”倡议书,呼吁全行业协同破局。

专家表示,这一举措有助于引导企业摒弃不正当竞争手段,回归到依靠提升服务质量和技术水平来赢得市场的正确轨道,推动整个行业健康有序发展。

反“内卷”在行动

8月初,北京汽车维修行业协会《关于联合抵制“内卷”式竞争 维护公平竞争市场秩序的倡议书》(以下简称《倡议书》)发布,抨击行业恶性竞争、低于成本倾销、强制摊派补贴、忽视质量安全、侵害劳动者权益等乱象。

《倡议书》认为,这些“内卷”式竞争现象严重扰乱了公平竞争的市场秩序,挤压企业合理利润空间,侵蚀行业可持续发展根基,更阻碍整体经济的提质增效。为积极响应国家关于建设全国统一大市场、维护公平竞争、推动高质量发展的政策导向,《倡议书》倡导坚决遏制“内卷”式竞争的蔓延,守护行业健康生态。

随后,长沙市汽车维修行业

协会对北京汽车维修行业协会发出的《倡议书》表示高度认同并作出积极响应,也向会员企业及相关从业者发出倡议,呼吁更多同行共同抵制行业“内卷”。

“《倡议书》的发布,标志着汽车后市场从无序扩张向理性发展的转折,其核心意义在于重构行业价值共识。”在资深人工智能专家郭涛看来,《倡议书》通过明确反对“赔本赚吆喝”式营销,倒逼企业回归技术为本、服务制胜的生态。此举既为合规经营的企业划定底线,也抑制了“劣币驱逐良币”的乱象,有助于形成优质优价的健康生态。更重要的是推动了行业从单纯规模竞争转向数字化能力、标准化流程与人才培养的综合比拼,为新能源汽车时代的高附加值维修服务奠定基础,最终实现产业链上下游协同增效。

“《倡议书》的发布具有多重意义。”中国民营科技实业家协会元宇宙工作委员会副会长兼秘书长吴高斌表示,首先,这标志着行业对于“内卷”现象的集体反思和抵制,有助于引导企业回归健康发展轨道。其次,传达了行业协会对于维护公平竞争市场秩序的坚定决心,有助于推动行业规范化和可持续发展。最后,为行业提供了一个统一的行动纲领,有助于形成行业共

识,共同应对挑战。

值得关注的是,8月中旬,北京市市场监管局联合北京市民政局以“依法开展行业自律活动,综合整治‘内卷’式竞争”为主题,召开该市行业协会反恶意“内卷”式竞争培训会。会上,北京市市场监管局向参会行业协会发放《关于联合抵制“内卷”式竞争维护公平竞争市场秩序的倡议书》,号召在京行业协会不得为排挤竞争对手或独占市场,以低于成本的价格倾销;不得利用市场优势地位强制交易相对方(如下游商家、供应商)承担不合理比例的补贴份额;不得通过“流量倾斜”“搜索降权”等手段变相强制参与非自愿的价格战。

重塑市场生态势在必行

在专家看来,“内卷”式竞争严重扰乱市场秩序、破坏公平竞争环境、挤压企业正常利润的同时,恶性竞争手段也容易造成信誉崩塌从而连累行业整体的健康发展。

由此,《倡议书》呼吁相关企业要坚决抵制非理性竞争,不得实施低于成本的维修报价;不得强制车主接受捆绑式维修项目或不得必要的附加服务;不得通过“低价引流”后随意加价、虚报维修工时等方式变相抬高费用;坚决抵制区域垄断、强制指定维

修等排除、限制竞争的行为。

“‘内卷’式竞争导致的是恶性循环而非共赢。”知名商业顾问霍虹屹表示,从《倡议书》内容来看,低价竞争和虚假促销扰乱正常市场秩序,损害消费者合法权益,并压缩企业合理利润,从而侵蚀企业创新动力与行业系统的可持续发展基础。“若陷入‘没有赢家’的恶性循环,会导致技术停滞、信誉崩塌成灾,整个行业生态将难以为继。”

《倡议书》提出,不得虚构车辆故障、夸大维修难度误导车主消费;不得以“9.9元洗车+免费检测”为噱头,变相推销高价维修项目,切实保障车主的用车安全与合法权益。

“这类营销方式本质上是以极低价格吸引客户注意,实则高价维修项目变相推销做铺垫。动机源于相关门店急于提升客流与短期营收,然而缺乏核心竞争力与长期战略。同时,这反映出部分门店对市场定位欠缺清晰认识,将促销噱头作为路径依赖,而非通过专业能力吸引顾客。其造成的不良后果显而易见。”霍虹屹认为,此类营销会让消费者被引导至非必要或过度维修项目,最终导致行业信誉整体下降,形成“低价陷阱”现象。“长期看,有能力者被边缘化、无能力者则强化

依赖不良营销手段,行业生态被进一步侵蚀。”

“要遏制汽车后市场反‘内卷’现象,需要多方共同行动。”新智派新质生产力会客厅联合创始发起人袁帅表示,行业协会应发挥主导作用,加强行业自律,制定严格的行业规范和标准,对违反规定的企业进行严厉处罚,引导企业树立正确的竞争观念。同时,行业协会可以组织企业开展交流与合作活动,促进企业之间的资源共享和优势互补,提高行业整体竞争力。政府部门要加大监管力度,完善相关法律法规,加强对汽车后市场不正当竞争行为的打击,维护公平竞争的市场秩序。例如,加强对价格欺诈、低于成本倾销等行为的查处,保障消费者和企业的合法权益。企业自身要转变经营理念,注重提升核心竞争力,通过技术创新、服务升级等方式打造差异化优势,而不是单纯依靠价格竞争。企业还应加强内部管理,提高运营效率,降低成本,以合理的价格提供优质的产品和服务。此外,消费者也要增强自我保护意识,理性消费,不盲目追求低价,选择信誉好、服务质量高的企业进行消费,通过市场选择倒逼企业规范经营。

本报讯 在全球汽车产业电动化、智能化、网联化的深刻变革中,如何更好地契合消费需求,驱动产业价值跃升、塑造核心竞争力?近日,工业设计赋能产业链专项行动苏州工业园区汽车产业链“问诊”对接会,推出“工业设计赋能制造”新解法。

此次活动汇聚汽车产业科研院所、领军企业和设计机构的专家学者,共话工业设计赋能产业发展的前沿理论与创新实践,携手共绘汽车产业转型升级新图景。

工业设计是制造业创新发展的核心驱动力,是提升产品附加值、增强产业链竞争力的关键环节。作为园区实体经济的“压舱石”,苏州工业园区汽车产业现已集聚产业链相关企业140余家,如何从“规模优势”转向“质量优势”?工业设计正是重要突破口。

在主题分享环节,来自上海交通大学设计学院、祺迹汽车科技(广州)有限公司、伊飒尔界面设计有限公司、中国工业设计协会的行业专家、企业代表,结合各自工作实际,从应用场景、用户体验等角度切入,带来国际前沿设计趋势、设计应用与未来场景、企业实践与创新成果等务实分享,从理论到实践展现工业设计赋能汽车产业的生动画卷。

苏州工业园区 举办汽车产业链‘问诊’对接会

座谈交流中,聚焦“工业设计如何助力汽车企业提升产品差异化竞争力和快速迭代能力”“用户共创模式在汽车设计中的落地应用”“工业设计政策重点关注事项”三大议题,与会行业专家和企业代表就设计驱动汽车产业链价值提升的创新路径、产业生态协同建设、工业设计扶持政策进行深度研讨,为共筑汽车产业设计创新生态集智聚力。

此次活动搭建理论与实践、设计与应用深度交融、协同发展的平台,为园区汽车产业链的转型升级开阔前瞻视野、汇聚创新方法论和智库资源。

会前,与会人员还走进奥杰汽车国际级工业设计中心,实地感受工业设计赋能新质生产力的活力。

近年来,苏州工业园区把工业设计摆在产业创新的突出位置。截至目前,苏州工业园区已拥有各级工业设计中心近百家,其中,国家级4家、江苏省级14家、苏州市级78家。在汽车产业领域,苏州工业园区以设计创新为突破点,构建“龙头带链条、设计促转型”发展格局,实现从核心部件到整车集成全产业链融入,带动一批专注工业设计的骨干企业蓬勃发展,为产业高质量发展注入了强劲动能。

顾雅芳



9月8日,一列满载“重庆造”汽车的中欧班列(成渝)从重庆市沙坪坝区团结村中心站缓缓驶出。据中国铁路成都局集团有限公司重庆铁路物流中心统计,今年1-7月,中欧班列(成渝)开行超3400列,运输进出口货物超28万标箱。

上图:满载“重庆造”汽车的中欧班列(成渝)等待发车(无人机照片)。

下图:当日,满载“重庆造”汽车的中欧班列(成渝)在团结村中心站顺利发车(无人机照片)。

新华社记者 唐奕/摄

