代表委员说亮点

看“中国车”驰骋世界

2023年，我国新能源汽车再度交出亮眼成绩单，产销量连续9年保持全球第一，不仅为全年汽车产销双双超过3000万辆作出积极贡献，更成为汽车出口新的增长点。发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。参加全国两会的代表委员纷纷就加快汽车产业高质量发展建言献策。

河南郑州航空港区的比亚迪工厂总装车间。（新华社发）

尹同跃代表——

坚持技术创新驱动

本报记者 梁 睿

“政府工作报告提出，我国新能源汽车产销量占全球比重超过60%。”全国人大代表，奇瑞控股集团党委书记、董事长尹同跃说，“去年中国汽车产业实现里程碑式发展，新能源汽车发展更是全球领先。”

尹同跃代表表示，新能源汽车高质量发展，要以技术创新为驱动，不仅要坚持纯电、混动、增程等多技术路线并举，还要在人工智能、智慧座舱等智能化关键核心技术领域持续创新。

“关键是车企要加大研发投入。奇瑞5年内将投入超1000亿元用于技术研发，在全球范围内建成300家实验室，支持开展交叉学科和跨界技术研究，实现包含平台架构、芯片、电驱、智能交互等在内的多项核心技术升级。”尹同跃代表说，奇瑞将通过源源不断的创新赋能，为用户带来高性能的新能源和智能化体验。

尹同跃代表介绍，目前，奇瑞集团所有品牌都规划了新能源车型，坚持品类创新和差异化定位。“两年内，奇瑞计划推出24款超能混动和15款E0X高端电动新品，争取到2025年实现国内市场100%电动化、全球市场智能化。”尹同跃代表说。

尹同跃代表表示，希望新能源汽车成为中国制造高质量“走出去”的先锋。奇瑞已经在海外进行了诸多布局，让更多中国新能源汽车走向全球，推动中国汽车产业由大变强。

朱华荣代表——

面向需求转型升级

本报记者 刘 莉

近年来，我国新能源汽车产业快速发展，逐步成长为世界新能源汽车领域的创新高地。2023年，新能源汽车产销分别完成958.7万辆和949.5万辆，同比分别增长35.8%和37.9%。

“顶层设计推动了新能源汽车产业蓬勃发展。”全国人大代表，重庆长安汽车股份有限公司党委书记、董事长朱华荣表示，要不断完善壮大汽车产业链，加快自动驾驶、车联网、智能化应用等领域的创新发展，引进先进技术和管理经验，助力本土汽车品牌走出去。

“我们必须把握住新能源汽车市场高速增长的时机。去年，长安汽车的新能源汽车销量同比增长69%，今年要争取保持50%以上的增长速度。”朱华荣代表说。

朱华荣代表认为，智能化技术的深入应用是新能源汽车行业的发展方向。借助辅助驾驶、自动无人驾驶等技术应用，汽车将变得更有生命力，也将成为消费者选择的重要理由。

“长安汽车要从传统汽车公司向智能低碳出行科技公司转型。”朱华荣代表介绍，技术变革带来人才结构的颠覆性变化，长安汽车的智能化新能源汽车研究队伍已达7000人，为实现转型目标提供智力支撑。

“长安汽车要坚定高端化、智能化、绿色化的发展方向，继续推进全球化战略，不断提升产品竞争力。”朱华荣代表说。

邵丹薇委员——

构建基础设施体系

本报记者 刘 瑾

近年来，伴随着新能源汽车保有量的持续增加，我国充电基础设施快速增长。截至2024年1月，全国充电基础设施累计数量为886.1万台，同比增长63.7%。

全国政协委员、万帮数字能源股份有限公司董事长、星星充电创始人邵丹薇说，2023年，公司业绩高速增长，充电设施覆盖2800多个县域，线上用户超1500万；出口再创新高，充电产品出口67个国家；创新和应用效果显著，在大功率液冷超级充电站方面实现技术引领。

放眼全国充电设施行业，邵丹薇委员认为，一方面，缩短补能时间成为产业升级的核心诉求之一。液冷散热模式综合优势突出，下一步应加大推广力度。同时，为安全起见，新能源汽车应使用与之相匹配的高压电池技术。另一方面，车网互动技术渐受重视。去年，国务院办公厅发布了《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》，提出发挥新能源汽车的电化学储能作用，提升车网双向互动能力。

邵丹薇委员表示，整车和充电设施的发展相辅相成、互为促进。未来，充换电等基础设施建设有望持续推进。邵丹薇委员建议，要发挥好充电网作为虚拟电厂的主体作用，应允许充电网以独立经营主体身份参与虚拟电厂交易；要鼓励光储充智能微电网的发展，力争新能源车充新能源电，实现全链路的绿色低碳。特别是农村电网比较薄弱，可以在农村推进分布式光伏发电，实现微电网的能源补给。

冯兴亚代表——

形成开放合作产业生态

本报记者 刘 亮

政府工作报告提出，巩固扩大智能网联新能源汽车等产业领先优势。近年来，我国新能源汽车产业融入了人工智能、互联网、大数据等多种变革性技术，呈现融合发展态势。全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚表示，为进一步促进新能源汽车产业融合发展，需要坚持创新驱动，在动力电池标准、汽车与电网融合等方面协同发力，加快构建开放合作的产业新生态。

冯兴亚代表介绍，截至目前，广汽集团累计自主研发投入超过450亿元，已建成国家级企业技术中心，拥有专利1.8万多件，成功培育了广汽传祺、广汽埃安等一批科技企业。去年集团实现汽车产销突破250万辆，创历史新高，其中自主品牌广汽埃安新能源汽车销量超48万辆。

动力电池的发展水平关乎汽车产业电动化转型的进程，然而动力电池标准化程度不足，导致研发成本增加、产业链协同困难、资源浪费及国际市场竞争力下降。对此，冯兴亚代表建议，要探索统一大功率充电标准及换电标准，建立全固态电池标准体系。

在新能源汽车与电网融合互动方面，冯兴亚代表认为，风光发电存在强随机性和波动性，电动汽车可作为移动储能单元，能实现规模大、成本低、响应快的分布式储能，为电力系统供需平衡提供高效解决方案。当前，还要继续完善技术及标准体系，健全电价及电力交易机制。

新能源汽车生态布局在阔步前行的同时，关键技术领域芯片产业仍存在“卡脖子”难题。对此，冯兴亚代表提出，要从提升设计水平、强化车端应用、完善应用配套三方面着力攻关，牢牢把握产业发展主动权。

围绕汽车行业智能化这一焦点，冯兴亚代表呼吁从立法方面加快推动智能汽车高质量发展。当前我国智能驾驶技术飞速发展，亟需立法进程同步跟进。

李书福委员——

激励引导减碳降碳

本报记者 徐晓燕

“我国汽车产品低碳优势明显，且商用车电动化转型减碳潜力巨大。”全国政协委员、浙江吉利控股集团董事长李书福说，汽车产业作为国民经济的重要支柱产业，产业链长、带动性强，可进一步发挥“链长”作用，引导上下游产业链持续有效降碳。

李书福委员表示，得益于政策引导和企业在新技术、新产品上的大力推广，国内乘用车平均燃料消耗量显著改善。但汽车产业减碳潜力仍然巨大，比如，占国内汽车保有量约11%的载货类商用车排放了全部汽车一半左右的二氧化碳，商用车碳减排对能源安全及节能减排具有重要意义。智能驾驶、绿色甲醇、氢燃料等新兴技术与商用车低碳化紧密结合，为国内汽车产业绿色低碳发展提供了新动能。

最新数据显示，我国已成为全球最大的汽车出口国，2023年累计出口汽车522万辆，同比增长57.4%。但一些国家出台了“反补贴”“碳关税”等政策，类似的“碳壁垒”给我国汽车产业全球化带来阻碍。李书福委员建议，为保持我国新能源汽车产业的国际领先地位，要加快建设全国碳市场，出台碳管理相关机制及政策，规范数字化碳管理平台。

李书福委员表示，未来仍需进一步优化政策环境，促进国内汽车产业绿色低碳发展。为进一步扩大汽车产品的出口优势，汽车产品亟需成为2025年出台碳足迹核算规则和标准的产品之一；同时，要努力推动汽车产品碳足迹的国际规则衔接互认。此外，业内期盼尽快完善相关积分管理办法，促进行业更加积极地推动减排降碳，从而在全球碳博弈中打造中国汽车的低碳竞争力，补齐现阶段国内汽车行业碳排放管理的短板。

两会观察

新三样走俏

继欧盟对我国电动汽车等产品发起贸易救济调查后，美国政府日前表示，“正在采取前所未有的行动”以应对中国汽车充斥美国市场。这些针对中国新能源汽车的莫须有调查及举措，引发代表委员强烈关注。

全国政协常委、赛力斯集团董事长张兴海在《关于应对内外部不利因素维持新能源汽车高速出海的提案》中指出，要推动汽车碳足迹核算标准、方法和数据的国际互认；全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚提出了促进新能源汽车产业国际合作、统筹出口共性课题、优化出口监管机制等建议。

近年来，以电动载人汽车、锂电池和太阳能电池为代表的外贸“新三样”持续走俏，成为我国外贸出口的新增长点。2023年，“新三样”产品累计出口1.06万亿元，首次突破万亿元大关。成绩的取得，是市场需求驱动的结果，也是对中国制造业多年来厚积薄发的认可。出口主力产品的每一次迭代更新，代表了中国外贸转型升级的方向，折射出中国制造不断向高端化、智能化、绿色化发展的努力。

“新三样”出口虽表现亮眼、可圈可点，但也要看到，它们的发展环境还存在很大的不确定性。受地缘政治升温、部分国家贸易保护主义抬头等因素影响，全球可再生能源产业链供应链正在加快重构，由此带来的风险挑战不容小觑。此外，在市场需求的强驱动下，短期内可能会引发相关产能的无序扩张，导致市场竞争加剧。在市场需求逐步进入平台期后，如不能妥善处理好上述几方面的关系，很有可能造成新的产能过剩，最终对“新三样”发展带来不利影响。

理性看待“新三样”出口快速增长，要善于总结并用好“新三样”发展的成功经验。客观上看，“新三样”走俏市场并非偶然。经过多年发展，我国建立了较为完整的新能源产业体系，培育了全球最大的新能源产品消费市场，加之我国稀土、锂矿等资源储备丰富，新能源产业形成了原料、制造、市场“三头在内”的格局，在新能源领域形成了强大话语权。从某种意义上看，“新三样”不仅是产品的迭代升级，更是产业模式上的创新——通过对国内消费市场的悉心培育，庞大的市场需求转化为制造业补链强链的内生动力，内循环畅通后，就会积极带动外循环发展，从而把国内市场的规模优势转变为全球市场优势甚至是行业发展的标准优势。

理性看待“新三样”出口快速增长，也要居安思危、未雨绸缪，提前做好应对外部市场风险挑战的准备。“新三样”代表了可持续发展的方向，短期内中国制造在全球市场中仍将占据主要地位，但也要清醒地认识到，技术创新的产业化路径并非一成不变，在复杂因素作用下会产生较大变数。对此，“新三样”企业要持续加强创新研发，通过提高产品质量、降低运维成本等举措，不断增强产品的市场竞争力，尤其要强化产业链上下游的合作，推动“新三样”在全球价值链上的位置不断提升。同时，要前瞻性做好产业布局，充分利用国内超大规模市场优势，加快推动高水平科技自立自强，打破传统制造业“天花板”，创造出更多的“新三样”产品。

本版编辑 闫伟奇 李思雨 美 编 高 妍

唐燕委员——重视民营经济统计评估

政府工作报告提出，全面落实促进民营经济发展壮大的意见及配套举措。全国政协委员、四川省工商联主席唐燕认为，鼓励和支持民营经济发展要出实招、新招。

“要加强民营经济统计监测评估，必要时可研究编制统一规范的民营经济发展指数。”唐燕委员介绍，四川省工商联、四川省税务局、国网四川电力等部门，在全国首创发布“民营经济税电指数”。截至2023年底，涵盖全省433万余户民营涉税经营主体。

唐燕委员建议将“民营经济税电指数”作为加强民营经济统计监测评估的重要指标之一，并以此为基础，推广“税电指数贷”，破解民营企业融资难题；还可以创新推出“绿色能效税电指数”，助力民营企业实现碳达峰碳中和目标。（本报记者 佘 颖）

何光华代表——完善充换电基础设施

全国人大代表、国网无锡供电公司电缆运检中心主任何光华在调研中发现，新能源充电基础设施在实现跨越式发展的同时，还存在公共充电网络投资回报不高、居民区私人充电桩建设量不足、新技术应用覆盖率不够等短板弱项。

何光华代表建议，完善充换电基础设施协同工作机制，有效衔接用地、交通、能源等规划，引导运营商将服务网络向高速公路服务区、农村偏远地区延伸。推进居民区充换电基础设施建设，明确充电桩产权归属、责任划分；研究出台全国性建设改造标准，鼓励社会资本统一运营管理。

此外，还要加大新能源汽车与电网互动力度，规范充换电设施建设标准，实现跨品牌车桩智能互联，充分挖掘新能源汽车调节潜力。加大换电模式推广应用，研制高性能、高兼容性换电设备。（本报记者 佘惠敏 薛海燕）

刘飞香代表——加速制造业数智改造

政府工作报告提出，实施制造业数字化转型行动。[illegible]应用。全国人大代表、中国铁建重工集团股份有限公司首席科学家刘飞香说，制造业企业要立足国家所需、产业所趋、产业链供应链所困，加快智能化改造、数字化转型，提升产品产业含智量、含绿量、含金量。

近年来，中国铁建重工集团股份有限公司积极开展地下工程装备数字样机及数字孪生技术与系统研发。由刘飞香代表带领团队开发的盾构机数字孪生系统，能远程在线实时帮助技术人员针对现役机型作出操作决策。“这相当于给现场施工的盾构机打造了一个虚拟世界里的‘双胞胎’，从而实现风险关口前移。”刘飞香代表说。

刘飞香代表建议，制造业企业要以数字化转型、工业互联网规模化应用为契机，赋能产业发展，助推新质生产力发展。（本报记者 胡文鹏 谢 瑶）

杨大勇代表——加强盐碱地综合治理

“政府工作报告提出‘加强黑土地[illegible]振奋。”全国人大代表、吉林省白城市市长杨大勇表示，目前，白城市具备开发条件的盐碱地等耕地后备资源347万亩。杨大勇代表表示，“治碱改地”涉及土地整理、土壤改良、适地良种等环节，存在投资大、周期长、见效慢等问题。盐碱地综合治理离不开政策支持，需要强化资金等要素保障，引导鼓励社会资金投入。

杨大勇代表建议，出台盐碱地综合利用的“一揽子”政策措施。一是将盐碱地综合利用国家试点任务中形成的新增耕地指标纳入国家统筹，加快推进耕地后备资源综合利用试点建设。二是针对盐碱地治理后的持续改良，给予后期管护资金支持。三是在国家重点试验项目、耐盐碱水稻良种繁育科研投入等方面给予倾斜。（本报记者 马洪超）