

巩固新能源汽车优势 加速构建产业新生态

■中国城市报记者 朱俐娜

近期，“新质生产力”成为热词。2024年《政府工作报告》提出：“大力推进现代化产业体系建设，加快发展新质生产力。”

新能源汽车也在今年的《政府工作报告》中被多次提及，如“巩固扩大智能网联新能源汽车等产业领先优势，加快前沿新兴氢能、新材料、创新药等产业发展，积极打造生物制造、商业航天、低空经济等新增长引擎”。

加快发展新质生产力，新能源汽车如何发力？新能源汽车企业如何把握新质生产力带来的市场机遇？

巩固扩大新能源汽车领先优势

“新质生产力是由技术革命性突破、生产要素创新性配置、产业深度转型升级而催生的当代先进生产力，它以劳动者、劳动资料、劳动对象及其优化组合的质变为基本内涵，以全要素生产率提升为核心标志。”中央财办有关负责人此前在解读2023年中央经济工作会议精神时就新质生产力内涵作出回复，备受关注的锂电池、光伏、新能源汽车等“新三样”行业近年来发展比较快，在国际市场上也具有较强竞争力。要大力支持企业深度拓展国内、国际市场，推动优化行业技术标准，营造良好竞争环境，实现符合市场规律的优胜劣汰。

中国城市报记者注意到，近年来，在政策和市场的双轮驱动下，我国新能源汽车产业依靠科技创新实现蓬勃发展，市场份额逐年扩大，发展势头迅猛。据中国汽车工业协会统计分析，我国新能源汽车近两年来高速发展，连续9年位居全球第一。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%，市场占有率达到31.6%。

“智能网联新能源汽车高质量发展是汽车产业形成新质生产力的重要抓手。”中国信息协会常务理事、国研新经济研究院创始院长朱克力在接受中国城市报记者采访时表示，新能源汽车行业发展新质生产力意义重大，不仅有助

于推动我国经济高质量发展，更是实现绿色、低碳、可持续发展的重要途径。新能源汽车作为战略性新兴产业，其快速发展能够带动相关产业链的升级与创新，形成新的经济增长点。同时，新能源汽车的普及有助于减少传统燃油车对环境的污染，提高空气质量，改善人民生活品质。因此，大力发展新能源汽车行业的新质生产力，对于我国现代化产业体系建设和生态文明建设都具有深远影响。

北京市社会科学院副研究员王鹏补充道：“新能源汽车行业发展新质生产力可以增强产业链韧性与安全性。特别是核心技术和关键零部件的自主研发和生产，能减少对外依赖，提高产业链的自主可控程度，降低外部风险。新质生产力的引入和应用可以优化供应链管理，提高生产效率和灵活性，使企业在面对市场变化时更加稳定和韧性。”

“在新能源汽车产业发展新质生产力还有助于推动产业升级与高端化。”王鹏进一步分析称，一方面，新质生产力强调技术的创新与升级，这有助于新能源汽车行业摆脱传统的依赖低端劳动力和资源的发展模式，向依赖高端技术和智力资源的发展模式转变；另一方面，通过技术创新，新能源汽车的功能、性能、品质等都能得到提升，进而提高其市场价值和附加值，使企业在市场上更具竞争力。

多地竞逐新能源汽车下半场

如果说电动化是新能源汽车产业的上半场，那么，智能网联汽车的高质量发展便是下半场，其重要性不言而喻。

巩固智能网联新能源汽车的优势需要多方面的努力。中国数实融合50人论坛智库专家洪勇在接受中国城市报记者采访时称，巩固智能网联新能源汽车的优势需要持续增加如电池、自动驾驶和车联网等核心关键技术的研发投入；大力加强充电网络、智能交通设施及相关通信网络的基础设施建设；实施积极的政策引导与扶持，比如购车补贴、税收优惠、绿色金融等政策；并积极推动国际合作与

开放，借鉴引进先进技术，形成互利共赢的全球化产业格局。

“要优化标准和监管体系。”王鹏强调，新能源汽车企业要积极参与和推动国际、国内智能网联新能源汽车相关标准的制定和完善，确保标准的先进性、科学性和适用性。同时，相关主管部门要建立健全智能网联新能源汽车的监管体系，采用先进的数据分析和监控手段，确保产品的安全性和可靠性。

近年来，我国一直高度重视智能网联汽车发展。从国家层面来看，去年11月，工信部、公安部等四部委联合发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》明确，通过开展试点工作，引导智能网联汽车生产企业和使用主体加强能力建设，在保障安全的前提下，促进智能网联汽车产品的功能、性能提升和产业生态的迭代优化，推动智能网联汽车产业高质量发展。

此外，《智能汽车基础地图标准体系建设指南（2023版）》《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2023版）》等文件也在去年陆续发布，为智能网联汽车产业的发展指明了方向。

从地方层面来看，继去年京津冀三地联合编制《京津冀新能源和智能网联汽车产业链图谱》，并印发《京津冀新能源和智能网联汽车产业协同招商工作方案》以来，三地共组织了5场产业链对接和招商活动，重点推动北汽、一汽、长城及造车新势力在京津冀布局配套供应链。

北京市经济和信息化局对外交流处副处长胡广豪介绍：“京津塘高速智能网联汽车协同场景将加入氢能元素、北斗元素和无人驾驶元素，打造‘氢能—智能网联—北斗定位’示范工程。这是三地加强统筹协调，推动新能源和智能网联汽车产业链图谱成果转化应用的一个具体表现。”

值得关注的是，近日，北京市智能网联汽车政策先行区取得重大突破，自动驾驶乘用车载人示范应用在北京大



3月14日，吉林省长春国际汽车城的一汽弗迪新能源动力电池项目内，AGV配送车在将电池送入自动放电库。一汽弗迪新能源动力电池项目是东北地区首个新能源汽车电池基地。

中新社记者 张瑶摄

兴国际机场正式落地。

中国城市报记者从北京市高级别自动驾驶示范区了解到，示范区将加快部署车路云一体化基础设施，实现大兴国际机场与更多区域连通，为北京南站、首都机场等其他场站场景开放打好基础，加速京津冀协同发展形成合力。

另外，上海市也在积极布局智能网联汽车。去年，上海市发布了《上海市浦东新区促进无驾驶人智能网联汽车创新应用规定实施细则》《嘉定区建设世界智能网联汽车创新高地行动方案（2023—2025年）》《浦东新区智能网联汽车产业高质量发展三年行动方案（2023—2025年）》等多项政策文件。

加速构建汽车产业新生态

近年来，我国新能源汽车正在助力汽车产业生态重塑，在提质升级的同时，融入了多项变革性技术。

智能网联新能源汽车企业如何把握新质生产力带来的市场机遇？王鹏告诉记者，这需要新能源汽车企业敏锐捕捉市场需求，定期开展市场调研，深入了解消费者的需求和偏好，以及行业的发展趋势和竞争格局。根据市场调研的结果，及时调整产品策略和研发计划，开发出更加符合市场需求和发展趋势的新能源汽车产品。

“同时，加大在技术研发和创新方面的投入力度，提高

自主创新和核心竞争力。积极与国内外先进的技术研发机构和企业进行合作和交流，共同推动新能源汽车技术的进步和应用。”王鹏补充道，此外，需要构建高效运营的商业模式和积极参与国际竞争与合作，也有助于新能源车企把握市场新机遇。

尽管我国新能源汽车行业发展势头强劲，但不可否认的是，我们仍面临一些亟待解决的难题。

“新能源汽车行业存在电池技术瓶颈、回收利用体系不健全、安全性能待提升以及产业链协同发展不足等问题。”洪勇表示，针对这些薄弱环节，应当加大研发投入，突破电池技术难题，提高续航能力和降低成本；建立健全废旧电池回收利用体系，实现资源循环利用；强化安全设计标准和检测手段，确保汽车的电池安全、信息安全和功能安全；同时，促进产业链上下游协同创新，提升关键零部件国产化水平和产业链整体韧性。

对于基础设施不完善等问题，王鹏建议，政府和企业应共同努力，加快充电基础设施的布局和建设，提高充电服务的便利性和可靠性；同时，推动车联网、智能交通等技术的发展和应用，为新能源汽车的使用和管理提供更加智能化的支持；并且，加强对新能源汽车相关领域专业人才的培养和引进，打造一支高素质的研发、管理和服务团队，为新能源汽车产业的持续健康发展提供人才保障。