



热议新能源汽车发展 智驾、补能、电池回收成焦点

证券时报记者 韩忠楠 梅双

今年全国两会上,汽车产业的受关注度依然很高。在政府工作报告中,数次提及了与汽车产业相关的内容。包括安排超长期特别国债 3000 亿元支持消费品以旧换新,大力发展智能网联新能源汽车等。

在采访过程中,多位代表委员呼吁汽车产业应该坚持良性竞争,这与政府工作报告中提到的综合整治“内卷式”竞争形成了良好呼应。在明确了产业竞争思路的同时,汽车行业作为技术密集型产业的典型代表,其技术发展趋势也备受关注。自动驾驶、电池回收、完善补能体系等议题,是多位代表委员关注的焦点。

推进量产测试加快自动驾驶立法

工信部数据显示,预计到 2025 年年底,我国乘用车市场具备 L2 级及以上自动驾驶的新车渗透率会接近 65%。

L2 级自动驾驶渗透率的提高,让更高阶自动驾驶的规模化发展成为现实。全国人大代表、小鹏汽车董事长何小鹏认为,随着相关企业的积极布局,国内自动驾驶技术正在不断壮大,并将逐渐成为改变未来出行方式的重要力量。

全国人大代表、小米汽车董事长雷军认为,目前汽车产业已经迈入智能化的高级阶段,智能驾驶成为汽车工业的必争高地。“我国 L3 级自动驾驶正开展上路通行试点,L4 级自动驾驶示范应用稳步推进。”雷军认为,目前我国自动驾驶汽车量产初具条件,亟需加强自动驾驶功能量产应用。

基于此,雷军建议推进自动驾驶汽车大范围测试验证,力争 2025 年建立跨区域、跨省份、一体化的便捷互认机制,给予自动驾驶汽车全国性测试验证的绿色通道。

此外,雷军建议尽快明确自动驾驶汽车的量产时间预期,进一步扩大准入和上路通行试点力度,支持更多企业和车型试点验证,力争 2026 年可支持高速快速路自动驾驶、城市自动驾驶等功能的量产应用。

除了通过大规模测试来推进自动驾驶的量产进程,何小鹏还建议,可在低速自动驾驶领域,允许开展停车场无人驾驶低速泊车和低速取车的能力评估和试运营。

“通过限定场景的无人驾驶先行开放,可以让社会公众有个适应过程,实现有人驾驶和无人驾驶混行的软着陆。”何小鹏认为,通过不断优化相关标准,积累管理经验,推动无人驾驶技术产品商业化落地,可实现从低速到高速、从封闭到开放的逐步发展。

技术探索和商业落地,离不开法律法规的护航。在今年全国两会期间,“完善自动驾驶标准和法规”的呼声非常强烈。

“随着汽车智能化新技术不断涌现,现有针对自动驾驶汽车的法律法规在测试应用、产品准入等方面,还存在规定不足或规定较为零散的情况。”全国人大代表、西南政法大学教授付子堂表示,道路交通安全法、产品质量法等现有法律中的一些规定,与当前自动驾驶汽车发展的需求并不相符,有必要加强自动驾驶汽车的相关立法。

全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣同样建议,可结合我国自动驾驶汽车产业发展现状,建立责任认定机制,对不同等级和形态的自动驾驶车辆明确权责利。

规范动力电池回收体系

完善锂电产业链发展、废旧电池回收再利用等议题,在今年全国两会上也被频频提及。

全国人大代表、华友钴业董事长陈雪华建议,有关部门对当前锂电产业各环节的副产物情况进行调研和汇总,针对具有高过剩风险和高环境危害的产品,严格监控相关产品的流向。同时,陈雪华建议通过成立国家重大科技专项计划等方式,积极鼓励和引导锂电行业相关企业进一步加大科技研发,不断探索原辅料单耗更低、副产物更少的绿色生产工艺。

随着动力电池即将迎来“退役”期,动力电池的回收利用逐渐成为汽车产业链的必答题。针对现行法规位阶较低,现有产能明显过剩、企业质量良莠不齐等问题,全国人大代表、广汽集团董事长冯兴亚希望尽快出台专项法规标准、加快产业规划优化产能布局、完善监管措施推动规范运营。

全国人大代表、天能控股集团董事长张天任则建议,构建覆盖电池生产、使用、综合利用、报废回收等全生命周期的信息溯源系统,确保电池流向可追溯、可监管;对规模较大、社会贡献度高的“白名单”企业,在税收、政策等方面给予更多支持,鼓励规范企业做大做强;对行业产能实施宏观调控,防止无序扩张和重复建设,推动行业健康有序发展。

消除新能源汽车“补能焦虑”

随着新能源汽车保有量的快速增长,充电基础设施建设以及新能源汽车续航问题也愈发受到重视。

雷军建议,有关部门出台政策建立统一平台,推动车企和桩企之间的数据共享与互联互通,让用户能在统一平台获得可用充电桩的信息,避免闲置或低效使用。

同时,雷军建议制定统一的超充设备技术标准、通信协议,优先推进新投建、核心商圈以及高速公路等稀缺资源地段存量的大功率快充桩互联互通。

全国人大代表、国轩高科试制工程分院试制机加部总监姚金健建议,加大对移动补电领域科技领军企业的扶持力度。对移动补电设备的研发、生产及农村地区设施建设提供补贴和税收减免政策支持,对“车网互动”“错峰补电”等创新模式的企业予以运营奖励。

在完善基础设施规划和政策配套方面,姚金健建议,将移动补电设施纳入城市更新和乡村全面振兴规划,为新建社区保障安装条件,并制定统一的技术和安全标准。强化技术创新和产业链协同。设立国家级研发基金,突破快充技术、智能调度和电池利用等关键领域,支持“光储充一体化”模式及供应链本地化。

除了充电,新能源汽车换电模式也颇受关注。冯兴亚指出,目前全国乘用车换电站仍处于初步发展阶段,换电建设成本高企,规划布局整体滞后,电池标准缺乏统一等问题尚待解决。

对此,冯兴亚建议加大换电模式政策力度、加快统筹规划布局、逐步统一换电标准等多措并举化解难题。



图虫创意/供图

全国人大代表、悦达集团董事长张乃文：提升产业链整体竞争力 破解新能源产业“内卷”



全国人大代表、悦达集团董事长 张乃文

证券时报记者 陈澄

2025 年全国两会期间,新能源产业发展受到代表委员们的热议。全国人大代表,江苏悦达集团有限公司党委书记、董事长张乃文表示,当前,全球新能源产业正处于深度调整期,存在行业严重“内卷”、区域竞争激烈等问题,在此背景下,应推动全产业链协同创新,构建绿色低碳发展新格局。同时,新能源资源富集地区“以资源聚产业”的竞争模式,加剧了区域同质化布局风险。

“破解行业‘内卷’的关键在于提升产业链整体竞争力。”针对这一现状,张乃文提出系统性破局方案。

一是以产业发展为引擎,构筑高能级特色产业集群。推动全产业链协同发展,鼓励相关企业通过兼并重组等方式,形成分工合理、优势互补的产业格局。为提升科技自主创新能力,应在新能源重点城市

布局国家级科研项目和创新中心,以技术产品的快速迭代保持产业核心竞争力。同时,张乃文建议,建立行业监测预警机制,合理引导产能建设和释放,避免行业“内卷”和低端产能重复建设。他还提出,应深化能源国际交流合作,推动全球滨海论坛从生态领域向包括新能源在内的绿色低碳领域拓展,强化新能源技术交流、项目合作、投资开发等方面的国际合作。

二是以电网架构为支撑,保障多层次绿电就地消纳。为此,应构建清洁能源高比例供应体系,加快编制沿海新型电力系统试点园区绿电接网消纳方案,引导园区及周边增量风光新能源优先就近接入园区主供变电站。同时,构建数智化韧性示范园区电网,鼓励电网设备智能化升级项目向新型电力系统园区倾斜,优化中低压配电自动化终端布点,推动电网量测向分布式源网荷储延伸。构建绿色大用户精准招

引模式,完善绿电、绿证服务体系,探索“绿电聚合供应”模式,定向引进绿电需求大的企业和产业向试点园区集聚。

三是以试点示范为抓手,打造标志性融合应用场景。张乃文认为,应推进零碳产业园建设,并出台政策支持地方建设零碳产业园,实现海上风光绿电集中汇流后在园区优先消纳,同时加快构建绿电物理溯源和碳足迹认证系统,助力企业应对欧美绿色贸易壁垒。在支持海上能源岛建设方面,他提出,可支持沿海地区探索建设集成多种资源的海上能源岛,融合推进海水淡化、海洋牧场、风电制氢等场景应用。同时,可探索“东数绿算”“东数海算”,并将盐城等东部沿海新能源城市纳入国家算力枢纽节点或参照管理,布局建设海洋算力中心集群,实现算力中心与新能源、海洋冷能资源的高效匹配与深度融合。

全国人大代表、国轩高科部门总监姚金健：鼓励全国范围推广应用移动补电车



全国人大代表、国轩高科试制工程分院试制机加部总监 姚金健

证券时报记者 叶玲珍

作为新能源产业领域的基层科技工作者代表,全国人大代表、国轩高科试制工程分院试制机加部总监姚金健在今年全国两会期间聚焦电动汽车补能、新能源汽车产业链供应链安全等领域带来相关建议。

目前,我国新能源汽车产业发展迅猛,但充电基础设施仍存在车桩比不协调、充电桩安装难、充电潮汐现象等问题,一定程度上制约了新能源汽车的推广和发展。

对此,姚金健建议支持和鼓励全国范围推广应用移动补电车。“建议加大对移动补电领域科技领军企业的扶持力度,并加大对相关企业的政策补贴和税收优惠力度。与此同时,建议完善移动补电车的基础设施规划和政策配套,强化技术创新及产业链协同,优化相关市场环境和消费

激励。”他表示,可考虑将移动补电设施纳入城市更新、老旧小区改造及乡村全面振兴的重点项目,并将移动补电设备纳入“以旧换新”政策范围等。

2024 年,中国新能源汽车销量达到 1286.6 万辆,同比增长 35.5%。同期,中国动力电池出货量 780GWh,同比增长 23%。伴随着动力电池出货量的快速增长,电池运输量亦急剧增加。

“目前,我国锂电池物流运输领域仍面临诸多挑战,如陆路运输受限、多式联运衔接困难、运输防护成本高、各国锂电池运输标准规范不统一等相关堵点问题亟需解决。”姚金健表示。

鉴于前述情况,姚金健建议将锂电池从第 9 类危险品目录中摘除,或依据不同技术特征对锂电池进行危险品分类分级管理,同时放开危险品运输许可。在提升运输效率方面,建议加快推进锂电池铁路运输改革经验总结推广,并加强公路运输企业与锂电池企业之间的紧密合作。除此之外,建立健全动力电池运输安全标准和技术规范,加强与其他国家在锂电池运输领域的双多边合作,也能够为行业健康发展提供助力。

在姚金健看来,我国锂电池产业已成为彰显中国科技硬实力的“国家名片”,但目前仍面临技术瓶颈、供应链风险、人才困境三大核心挑战。

对此,他建议实施下一代电池技术攻坚工程,如组建国家固态电池创新中心、推广实施固态电池国家强制标准,构建专利反制与转化体系等;实施“资源自主化、技术高端化、供应多元化、循环规模化”的立体化战略,确保供应链的安全可控,同时强化基础科学与工程技术研究人才培养,推动国际交流合作,引进海外高端人才。

全国人大代表、赣锋锂业董事长李良彬：建议健全生态环境分区管控制度体系



全国人大代表、赣锋锂业董事长 李良彬

证券时报记者 李小平

作为来自新能源行业的代表,今年全国两会,全国人大代表、赣锋锂业董事长李良彬继续将自己的关切聚焦在环保领域。他建议健全生态环境分区管控制度体系。

生态环境分区管控在生态环境源头预防体系中具有基础性作用。党的二十届三中全会也将实施分区域、差异化、精准管控的生态环境管理制度,作为完善生态文明基础体制改革的重要内容。

近年来,各地在推动生态环境分区管控方面开展了有益探索与尝试,相关配套政策逐步建立,管控体系日益健全,成果应用初见成效。譬如,贵州、天津、陕西、河北、江西等省(市)通过人大立法的方式,赋予了生态环境分区管控制度法律效力。浙江、重庆、广东等省(市)陆续推出“三线一单”生态环境分区管控平台开放

查询服务,实现了环境准入一键查,为招商引资、项目选址选线提供便捷的环境合理性研判。

“目前,生态环境分区管控制度,在落地实施方面仍存在一些問題。”李良彬称,主要体现在四方面:一是配套立法不够健全;二是技术标准不够完善;三是制度衔接不够顺畅;四是成果运用不够到位。

以技术标准为例,近年来,生态环境部相继印发了生态环境分区管控相关管理和技术文件,各地也进行了积极探索,但是,对生态环境分区管控的管理和技术要求较零散,还未出台技术指南、总纲、标准,围绕生态环境分区管控的应用、监管和考核等配套制度仍相对不足,管控单元划定、准入清单编制和信息平台建设等技术规范要求还不明确。

为此,李良彬建议健全生态环境分区管控制度体系。落实的措施包括:一是加强宣传引导;二是提升法律效力;三是明确技术规范;四是强化成果运用;五是健全保障机制。

从技术标准来说,李良彬建议,系统梳理各地生态环境分区管控方案编制和实施应用的经验及不足,强化生态环境分区管控技术导则、规范体系顶层设计,编制技术指南总纲,进一步明确噪声、地下水等新要素分区管控和其与国土空间规划衔接、减污降碳协同管控方面技术要求,明确生态环境管控单元划定、生态环境准入清单编制和信息平台建设等相关技术规范。

李良彬称,应当及时将生态环境分区管控制度纳入生态环境法典的编撰中,将制度在法典中作出明确规定;将分区管控的相关要求纳入国土空间规划法、环境保护法、环境影响评价法等,切实强化分区管控法律硬约束。