



“十五五”绘就新图景 中国汽车产业下一站“不止于行”

证券时报记者 王小伟

3月北京,春潮涌动,万物竞发。在全国两会的会场内外,汽车产业的未来图景正被一笔笔勾勒得愈发清晰。

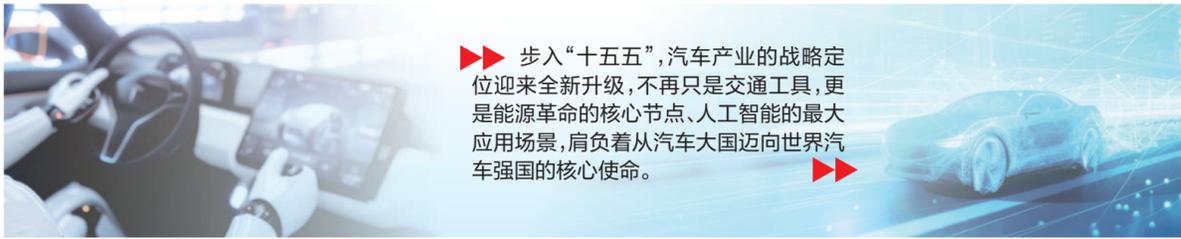
“步入‘十五五’,汽车产业的战略定位迎来全新升级,不再只是交通工具,更是能源革命的核心节点、人工智能的最大应用场景,肩负着从汽车大国迈向世界汽车强国的核心使命。”这是全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣对中国汽车产业的新判断。

这恰如一个时代注脚。从智能驾驶到产业链共进,从“移动终端”到“物理AI”,曾经冰冷的机械躯壳,正在进化为有温度的“智能体”;曾经的公路行者,也在把目光投向更广阔的边界。中国汽车产业的下一站,早已“不止于行”。

智驾升维: 从技术跨越到制度破冰

智能驾驶正成为新一轮科技革命与产业竞争的战略制高点。多位代表委员的建言不约而同指向同一个关键词:制度供给。

朱华荣高度关注自动驾驶发展。在他看来,当前是我国自动驾驶产业从“示范”“试点”到“规模化商业应用”及走向全球市场的关键阶段,亟待制度供给与法律保障。他建议,加快修订《道路交通安全法》及其实施条例,允许自动驾驶汽车规模化应用。在保障安全的情况下,解决自动驾驶规模化商用与上路通行的合法性问题,让先进技术真正用于提升驾驶安全与通行效率。



▶▶ 步入“十五五”,汽车产业的战略定位迎来全新升级,不再只是交通工具,更是能源革命的核心节点、人工智能的最大应用场景,肩负着从汽车大国迈向世界汽车强国的核心使命。▶▶

图虫创意/供图

面对国内高级别自动驾驶面临着法律法规未放开、基础设施一体化不足等问题,全国政协委员、恒银科技董事长江浩然建议,有必要重点推动《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范(试行)》的修订工作,鼓励地方先行开展试点探索。

在智驾这一共同议题下,技术路线的分野亦在今年两会期间悄然浮现。一方面,长安、北汽已获得国内首批L3级有条件自动驾驶车型准入许可,2026年成为真正的“L3量产元年”。而以小鹏汽车董事长何小鹏为代表的“跨越派”也在呼吁简化L3中间环节,推动政策与法规从L2向L4直接跨越。

自动驾驶的商业化提速,其影响早已溢出汽车产业本身,还有望深刻重塑通信、交通乃至社会治理的底层逻辑。

例如,随着L3级以上自动驾驶进入商业化落地关键期,汽车对数据传输能力的要求正逼近传统技术的物理极限。全国人大代表、中国信科工程师刘武建议,加快推进车载光通信产业化发展,通过“光纤上车”破解智能网联汽车

的“带宽焦虑”,推动光电子与汽车两大万亿级产业深度融合。

小米集团创始人雷军的数项建议同样聚焦智驾及其周边生态。在他看来,应加快建设汽车智能化技术标准,优化机动车驾驶考核项目;完善多方协同治理体系,共建智驾时代交通安全体系。

价值回归: “反内卷”让产业链“呼吸”

如果说智驾建言指向的是未来,那么针对“内卷式”竞争的集体反思,则直击当下汽车行业最深的痛点。

今年政府工作报告首次明确提出“深入整治‘内卷式’竞争”,对于汽车产业来说切中肯綮。全国人大代表、骆驼股份董事长刘长来表示,汽车行业过度“内卷”,导致整车企业将价格战的压力向上游零部件企业转移,付款周期拉长,零部件企业应收账款普遍承压,利润水平下降。“这不仅仅是账期问题,也可能带来产业生态的恶化。”

全国人大代表、奇瑞控股集团董事长尹同跃也直言:“‘内卷’是违反企业家精神的,我们不能做损人不利己的事情。”

在主机厂话语权强势的格局下,如何让产业链顺畅“呼吸”?刘长来建议,将账期治理从“重点企业示范”走向“全行业制度化约束”,明确以“货物交付验收”为起算点,并严格限定支付结算方式。朱华荣则从宏观视角提出,应通过数智化转型实现降本增效,适时出台优势企业兼并重组专项政策。

“反内卷”不是为了保护落后,而是为了让优质能优价,让合理利润回归,从而守住制造业的根基。正如全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福所言:“我们不打价格战,要打技术战、品质战、品牌战。”

边界扩围: 从移动终端到物理AI

纵览今年全国两会的汽车建言,一个显著

特征是:产业的边界正在被重新定义。更具想象力的概念开始进入公众视野——“物理AI”。

何小鹏这样描绘未来:当数字世界的AI能力与物理世界的汽车、机器人深度融合,将催生出“物理AI”。智能汽车、飞行汽车、人形机器人,都将成为具有感知、理解与行动能力的智能体。这一构想,恰与政府工作报告中关于培育发展具身智能、脑机接口等未来产业的部署遥相呼应。

事实上,汽车与机器人已成为不少头部企业布局AI战略的双翼。车企的竞争焦点,正从传统的机械素质比拼,转向AI、智能化等新的决胜点。

另一方面,低空经济的定位亦迎来跃升。从“新增长引擎”到“新兴支柱产业”,连续三年被写入政府工作报告的“低空经济”,正在打开新的增长空间。而汽车,既是新能源的载体,也是大模型的试验场,更被视为低空经济不可或缺的“地面母港”。

雷军建言中关注人形机器人的工程化落地,认为当前仍处于“学徒工”阶段,亟需加快突破以形成规模化量产能力。何小鹏则建议设立国家级研发基金,鼓励端侧大模型研发,让人形机器人真正走出实验室;同时呼吁下放空域管理权限,明确飞行汽车的税收归类,为产业起飞扫清政策障碍。

从公路到天空,从机械到AI,中国汽车产业的下一站,将不再是单一的交通工具,而是能源、信息、智能的交汇点;它不再止于行,更在于智;不再囿于路,更志在苍穹。这是一场由内而外的进化,也是一次面向未来的起跑。

全国政协委员、宁德时代董事长曾毓群: 加强中国电池技术标准国际化推广

证券时报记者 余胜良

今年全国两会期间,全国政协委员、宁德时代董事长曾毓群立足新能源产业发展实际,结合企业深耕行业的实践经验提出建议。

3月4日,在全国政协十四届四次会议首场“委员通道”上,曾毓群建议加强中国电池技术标准的国际化推广,提升中国在全球新能源产业链中的话语权。

多年来,国家持续鼓励可再生能源发展,这份战略定力为整个行业提供了指南针。曾毓群表示,从矿山到材料、电池应用以及回收,形成了一个非常强劲的产业链、生态链。

“其实,最重要的还是坚持自主创新。宁德时代20多年来都参与其中,累计研发投入超过800亿元,近几年每年都超过200亿元。公司有21000多人从事自主研发工作,产生累计超过50000份专利,所以才能够使得我们的产品遍布全世界几十个国家和地区,2000多万辆汽车使用宁德时代提供的电池产品,3000多座储能站使用宁德时代提供的电池产品。”曾毓群说。

“除了产品领先外,公司在技术上、标准体系上都非常领先。最近几年,公司建立了非常强劲的、有韧性的供应链生态体系。展望未来,我们不能只停留在现在这个模式,会继续加大研发投入,尤其是应用更多人工智能的方式。研发投入的聚焦点是新材料、新化学体系、新结构体系、新能源体系以及新制造体系,也就是智能制造。”曾毓群表示。

他强调,作为龙头企业,宁德时代一直会秉持“开放共享、共赢共融”的理念,把中国的产品卖到世界,把技术标准推广到全世界。和全世界所有同行一道,为人类新能源事业作出贡献。

3月5日,曾毓群在政协委员小组会议上表示,“十五五”时期要增加有效投资、高质量投资。他认为,我国现在的商品已经解决了从无到有的阶段,但是高质量产品还很少,当前要解决的是从有到好的问题,投资需要集中在这个领域。在监管方面,要制定标准,判定什么是高质量,什么是低质量,对高质量的要鼓励发展,低质量的要限制投资。



曾毓群

全国政协委员、宁德时代董事长



陈雪华

全国人大代表、华友钴业董事长



李寅

全国人大代表、九洲集团董事长



张乃文

全国人大代表、悦达集团董事长

全国人大代表、华友钴业董事长陈雪华: 尽快构建退役动力电池回收体系

证券时报记者 聂英好

新能源产业是我国战略性新兴产业,2026年全国两会,全国人大代表、华友钴业董事长陈雪华围绕矿产资源高质量开发、退役动力电池回收等议题建言献策。陈雪华建议,加快构建磷酸铁锂退役电池回收体系,推动资源循环利用高质量发展。

陈雪华指出,经过多年的发展,我国新能源行业已居于世界领先地位,尤其是在磷酸铁锂电池领域,目前全球99%以上的磷酸铁锂电池都由中国企业生产。然而,目前我国磷酸铁锂电池循环利用存在三大问题亟待解决。

其一,磷酸铁锂电池回收商业闭环依赖于锂金属价格,盈利稳定性弱;其二,磷渣资源化利用不足,造成资源浪费;其三,磷酸铁锂退役潮即将来临,需要现代化循环产业体系支撑高质量发展。

数据显示,2025年我国磷酸铁锂电池销量达1755.6GWh,同比增长60.1%。其中,磷酸铁锂在动力电池领域装机占比81.2%,在储能电

池领域占比高达100%。目前,我国磷酸铁锂电池已迎来首批规模化退役潮。

为此,陈雪华提出三方面建议:一是建议加快健全磷酸铁锂电池回收责任制度,加快构建磷酸铁锂退役电池回收利用体系,通过相关企业自建回收体系或鼓励与上下游企业合作共建等方式,提升退役电池回收保障能力。

二是加大磷酸铁锂回收技术创新支持。支持龙头企业联合产业链、高校及科研机构组建创新联合体,研发绿色高效回收技术,持续降低回收利用成本,驱动行业形成自洽的商业闭环;通过设立国家重大科技专项等方式,引导科研力量聚焦磷渣资源化等关键技术攻关,提升磷酸铁锂回收产业综合利用价值。

三是加快建立健全动力电池回收利用标准体系。借助我国磷酸铁锂产业先发优势与规模优势,加快构建具有国际竞争力和影响力的磷酸铁锂电池回收利用标准体系,填补国际技术标准的空缺,以中国标准支撑和引领全球产业发展。

全国人大代表、九洲集团董事长李寅: 推动分布式新能源就近消纳

证券时报记者 孙宪超

今年全国两会,全国人大代表、九洲集团董事长李寅围绕推动分布式新能源就近消纳等方面提出4项建议。

当前,推动以风能、太阳能为主的分布式新能源就近消纳,是构建新型电力系统、保障能源安全、实现“双碳”目标的关键一环。目前,尽管顶层政策设计已取得重大突破,但在政策落地“最后一公里”仍面临挑战;省级实施细则有待加速出台并细化;系统运行费从“按下网电量缴纳”向“按占用容量缴纳”的过渡方案尚待清晰;配电网的智能化承载能力、电网与微网的协同调度机制仍是短板;“重电源开发、轻负荷匹配”的惯性思维依然存在,新能源项目与高载能产业、零碳园区的产业协同仍需加强。

李寅介绍,分布式新能源“自发自用、余电上网”项目作为“发用电复合体”,其应承担的电网容量保障和系统调节成本分摊机制不清,易导致公平性问题,虽然新价格机制明确了按接网容量缴纳输配电费等原则,但系统运行费过渡方案,与电力现货市场的细节衔接有待各地细化落地。

此外,新能源有效发电时间与全年用电需求时间存在巨大鸿沟,需储能等灵活性资源填补。“十五五”规划中强调提升电

网调节能力,截至去年9月底我国新型储能装机已超1亿千瓦,但配电网承载能力、智能计量与调控等“最后一公里”设施仍是短板。

“值得一提的是,‘重电源开发、轻负荷匹配’现象仍存在,项目与高载能产业、工业园区协同不足,目前政策鼓励‘绿电直连’‘零碳园区’,并要求新能源自用比例不低于60%,但跨行业规划引导、负荷聚合商等新业态培育不足。”李寅表示。

有鉴于此,李寅建议国家有关部门在“十五五”时期从四个方面协同发力,构建“机制顺畅、电网坚强、产业协同、监管有力”的就近消纳新生态。一是深化价格与市场机制改革,确立就近消纳项目公平且可预期的商业模式;二是启动配电网智能化改造计划,提升电网对分布式能源的承载力与友好性;三是以“零碳园区”为抓手,推动新能源与地方产业深度融合;四是健全监管与试点体系,确保政策平稳落地并鼓励创新。

“推动分布式新能源就近消纳是一项系统工程,需要政策、市场、技术、监管多轮驱动。”李寅表示,在“十五五”开局之年,亟需凝聚共识,以坚定的决心和有力的举措,破解体制机制障碍,真正让绿色电力“发得出、配得优、用得掉”,为我国能源结构转型与高质量发展注入强劲动力。

全国人大代表、悦达集团董事长张乃文: 加快车网互动 推进绿色转型

证券时报记者 陈雨康

车网互动是指通过智能有序充电和双向充放电技术,实现新能源汽车与电网之间电能双向流动的充放电形式。全国人大代表、悦达集团董事长张乃文在接受证券时报记者专访时表示,当前车网互动实践推广困难,制约了新能源汽车“移动储能”作用的发挥,需从政策、技术、市场等维度统筹谋划,及早解决。

今年全国两会,张乃文就车网互动、经济社会绿色转型、交通领域电气化替代与电力领域新能源发展极为关键。通过新能源汽车双向充放电与电网互动,以“移动储能”形式参与电力系统平衡调节,能实现夜间支撑新能源消纳,晚间支撑电力保供。

未来,车网互动将成为新型电力系统高效经济运行的重要支撑。国家发展改革委等汽车与电网融合互动的实施意见明确,到2030年,我国车网互动技术标准体系基本建成,市场机制更加完善,车网互动实现规模化应用,智能有序充电全面推广,新能源汽车成为电化储能体系的重要组成部分。

从实践情况来看,张乃文表示,车网互动尚处于试点示范阶段,未能大规模推广应用。一方面,车网互动支持政策有待细化。目前仅江苏、重庆等部分省(市)出台车网互

动电价政策,且并网审批、入市交易等流程尚未标准化,政策有待进一步完善。另一方面,车网互动技术有待推广。新能源汽车普遍未配置车网互动功能,不同品牌车辆与充电桩之间的通信协议不统一,导致“车一桩一网”协同困难。

此外,车网互动价格回收机制有待健全。“目前车网互动充放电盈利途径,主要为聚合参与电力现货市场、辅助服务市场。受实时价格波动影响,其收益存在不确定性,影响社会主体投资意愿。”张乃文强调。

基于这些发展瓶颈,张乃文建议,加强顶层设计,研究出台新生产的电动汽车具备车网互动功能的强制性政策,推动车企将车网互动作为国内新能源汽车出厂前的预装功能,另外,加强标准引领,构建覆盖通信协议、并网接口、安全认证的车网互动全环节标准体系,协同车企、电网企业等关键主体,加快争取国际标准话语权。

加强市场保障也是当务之急。张乃文表示,推动建立车网互动价格机制。对尚未参与电力市场的企业、居民等主体,探索专项车网互动上网电价政策,动态调整充电电价的峰谷价差、时段划分,形成常态化收益预期;对参与电力市场的主体,鼓励车网互动聚合形成虚拟电厂、微电网等规模化互动资源,通过削峰填谷、调频响应等方式获取多元化收益,激励社会各方参与车网互动建设运营。