



# 持续优化政策环境 筑牢汽车强国之路



**朱华荣**  
全国人大代表、  
长安汽车董事长



**武艺**  
全国人大代表、  
山西交控集团董事长



**姚金健**  
全国人大代表、  
合肥国轩机加工程中心主任



**焦云**  
全国人大代表、  
宝泰隆集团董事长



**刘武**  
全国人大代表、  
中国信科工程师

## 全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣： 培育全球领军车企 加快自动驾驶产业制度供给

今年全国两会，全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣，围绕深化汽车产业高质量发展新动能、强化汽车产业基础研究与前沿创新、加快自动驾驶立法、优化汽车行业商标审查、强化食品安全全链条监管等议题，提出多项建议。

朱华荣认为，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。他认为，我国汽车产业转型过程需高投入，整车企业阶段性承压；大量品牌分享有限市场规模，创新投入受限，影响持续领先地位；中国市场进入平台增长期，消费政策的影响加大。

对此，他提出多项建议：以数智化转型与平台化协作，实现降本增效；强化行业整合统筹，培育全球领军车企；健全消费政策长效机制，稳定市场发展预期。

在强化行业整合统筹方面，朱华荣建议出台优势企业兼并重组专项支持政策，在产能整合、财税优惠、金融赋能等方面给予专项倾斜；同时建立地方政府协同保障机制，引导优势企业在当地优化产能布局、完善产业链配套。

此外，针对央国企，设立兼并重组容错纠错机制，明确跨区域、跨所有制整合的责任界定与免责条款，为企业整合扫清障碍。

在强化汽车产业基础研究与前沿创新，夯实科技自立自强根基方面，朱华荣提出三项改善建议，包括建立分阶段、差异化的投入引导机制，优化企业研发投入结构考核体系；构建多层次风险分担体系，拓宽创新投入渠道；构建“产学研用金”深度融合的创新联合体，完善科研人员长效激励机制等方面。

与技术创新同步，朱华荣也高度关注自动驾驶发展。

近年来，L2级及以上辅助驾驶渗透率超过60%，并快速向L3级及以上自动驾驶迈进。长安汽车和北汽已在L3级有条件自动驾驶试点中获得首批车型准入许可，多平台已在中东、欧洲、新加坡等地区和国家开展Robotaxi(无人驾驶出租车)公开路测。在朱华荣看来，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。

同时，他还建议进一步加快自动驾驶强制性标准的发布和实施，并推出适配自动驾驶的保险产品。

在优化汽车行业商标审查工作方面，朱华荣建议，推动建立契合汽车行业特点的商标审查标准体系；统一审查尺度，综合考虑市场差异；构建高效协同的救济机制。

(证券时报记者 王小伟)

## 全国人大代表、山西交控集团董事长武艺： 强化企业创新主体地位 加速零碳公路建设

交通运输行业碳排放量占我国碳排放总量的10%左右，其中公路交通所产生的碳排放占比超过80%，公路货运的碳排放占公路交通碳排放的比例超过60%，是交通减排的重点领域。中共中央、国务院《关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》明确提出，推进交通运输绿色转型，到2030年，营运交通工具单位换算周转量碳排放强度比2020年下降9.5%左右。

2026年全国两会期间，全国人大代表、山西交控集团党委书记、董事长武艺围绕交通运输绿色转型和科技创新提出两项重要建议，涉及零碳公路运输通道建设和交通领域企业创新主体地位强化等方面。

武艺指出，目前零碳公路运输通道建设多以分散化、点状模式推进，理论认识和实践探索的地域差异性较大，建设模式和路径尚未形成完善的顶层设计，碳排放方法等关键要素的统一标准体系尚未建立。

山西交控集团已率先开展探索实践。截至目前，已建成分布式光伏33.55万千瓦，投运充电桩1633台，并启动了3条高速公路零碳货运通道建设。

对于加速零碳公路建设，武艺提出三方面建议，一是加强指导协调，建立相关部委常态化协调机制；二是加快完善标准体系，加速制定零碳公路运输通道建设国家标准，组织CCER(国家核证自愿减排量)方法学研究；三是强化技术支撑，打造可复制样板。

在科技创新方面，武艺提到，目前各省在推进交通基础设施数字化转型、人工智能+交通运输等重点工作中，存在项目同质化、各自为战的问题。交通运输领域国家重点实验室主体以高校、科研院所为主，布局在企业的相对较少。

山西交控集团在科技创新方面已取得显著成效。公司研发投入强度连续8年保持行业优秀水平，主持完成的重载水运混凝土铺面关键技术与工程项目荣获国家科学技术进步二等奖。太忻高速分布式光伏发电科研试验项目被交通运输部等5部门认定为全国智能光伏试点示范项目。

武艺建议，一是加强组织协同，进一步健全部门协同、部省联动、政企合作的协同推进机制；二是强化企业创新主体地位，完善以企业为主体、产学研用深度融合的科技创新机制，支持符合条件的地方交通骨干企业牵头建设交通运输领域国家重点实验室、国家产业技术工程中心等国家级创新平台。

(证券时报记者 赵黎韵)

## 全国人大代表、合肥国轩机加工程中心主任姚金健： 多措并举 推动新型储能产业高质量发展

今年全国两会，全国人大代表、合肥国轩高科动力能源有限公司(下称“合肥国轩”)机加工程中心主任姚金健继续聚焦行业发展，带来了关于推动新型储能产业高质量发展的建议。

“新型储能是我国建设新型能源体系的核心支撑，对保障新型电力系统安全、推动能源低碳转型、服务‘双碳’目标具有战略性意义。”姚金健告诉证券时报记者，当前我国新型储能产业综合实力全球领先，已形成完整产业链，储能电池产量占全球超70%，核心材料国产化率达95%，但行业进入规模化发展期后，深层矛盾集中凸显。

为推动产业高质量发展，姚金健从五大方面提出具体建议。

在技术创新层面，姚金健建议聚焦高安全、低成本、长寿命、大容量核心需求，整合国家级创新资源，推动龙头企业与高校、科研院所共建创新平台，集中攻关固态电池电解质等“卡脖子”领域，同时进行数字化、智能化转型与智能制造升级，推动储能装备从“合格达标”向“优质高效”升级。除此之外，他建议加速布局钠离子电池等前沿技术，构建适配新型电力系统的多元储能技术体系。

针对市场机制问题，姚金健建议完善市场化价格形成机制，制定全国统一、差异化的容量补偿标准，推动储能全面参与电力中长期、现货及辅助服务市场，推广共享储能等新型商业模式，并优化财税支持政策，引导社会资本从“盲目涌入”向“理性投入”转变，遏制低价恶性竞争。

在产业生态布局上，姚金健建议结合各地资源禀赋和发展需求，构建差异化、协同化产业布局。具体来说，东部聚焦高端研发、核心装备制造与全球化布局；中西部地区发展装备制造及废旧电池回收利用产业，加大产业转移扶持力度，同时健全储能电池全生命周期回收体系，破解“重生产、轻回收”“重规模、轻协同”短板。

针对当前融资环境持续改善但结构性矛盾仍较突出的现状，为进一步加大金融支持、破解堵点难点，推动民营经济实现质的有效提升和量的合理增长，焦云建议，建立动态赋能的“白名单”机制。可由相关部门会同工商联制定并动态更新优质民营企业“白名单”，准入标准应聚焦细分市场地位、专利质量、成长性硬指标。对“白名单”企业，要求合作银行开辟“授信绿色通道”，将平均审批时限压缩30%以上。

此外，建立跨部门政策落实监督机制，组建由金融管理部门、审计部门及工商联共同参与的常态化联合督导组。督导重点应从“查文件”转向“验实效”，通过随机抽查贷款合同、回访企业融资体验等方式，核查利率减免、无还本续贷、审批提速等政策是否真实到位，打通政策传导“最后一公里”，确保政策红利直达基层。

(证券时报记者 叶玲珍)

## 全国人大代表、宝泰隆集团董事长焦云： 加大金融支持力度 助推民营经济高质量发展

今年全国两会，全国人大代表、宝泰隆集团董事长焦云重点围绕加大民营企业金融支持力度，在司法实践中强化对各类所有制企业平等保护方面提出建议。

民营经济是我国市场经济的重要组成部分，贡献了90%以上的企业数量、60%以上的经济总量，在国家高新技术企业中占比超过92%，研发投入占比近40%，是新质生产力发展的重要力量，更是推进中国式现代化的生力军。

焦云表示，近年来，各省、市及有关部门在缓解民营企业融资难融资贵等问题上，已逐步完善金融政策措施，提升金融服务能力，拓宽民营企业融资渠道，有力促进了民营经济持续健康发展。以黑龙江省为例，截至2025年9月末，全省普惠小微贷款余额2386.5亿元，同比增长13.1%；通过“三张清单”累计为重点项目新发放贷款418.5亿元；普惠小微贷款加权平均利率同比下降0.88个百分点，金融服务实体的力度在持续增强，成效显著。

“但在国民经济顶压前行、迈上高质量发展道路的背景下，民营企业金融服务与其对经济发展贡献和融资需求相比，仍然存在一些问题和不足，尤其是民营企业融资难、融资贵、融资慢等问题依然突出。”焦云建议，应因地制宜地加大对边疆地区民营企业的金融支持力度，出台更具针对性、更接地气的政策措施，切实破除融资难、融资贵等瓶颈制约，为民营企业松绑减负、赋能增效。

针对当前融资环境持续改善但结构性矛盾仍较突出的现状，为进一步加大金融支持、破解堵点难点，推动民营经济实现质的有效提升和量的合理增长，焦云建议，建立动态赋能的“白名单”机制。可由相关部门会同工商联制定并动态更新优质民营企业“白名单”，准入标准应聚焦细分市场地位、专利质量、成长性硬指标。对“白名单”企业，要求合作银行开辟“授信绿色通道”，将平均审批时限压缩30%以上。

此外，建立跨部门政策落实监督机制，组建由金融管理部门、审计部门及工商联共同参与的常态化联合督导组。督导重点应从“查文件”转向“验实效”，通过随机抽查贷款合同、回访企业融资体验等方式，核查利率减免、无还本续贷、审批提速等政策是否真实到位，打通政策传导“最后一公里”，确保政策红利直达基层。

(证券时报记者 孙宪超)

## 全国人大代表、中国信科工程师刘武： 加快「光纤上车」脚步 破解智能网联汽车「带宽焦虑」

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在今年全国两会上提出建议，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。

刘武指出，传统车载铜缆在传输带宽、重量、电磁兼容及长期可靠性等方面已逼近物理极限，难以支撑未来智能网联汽车的海量数据实时交互需求。而“光纤上车”凭借高带宽、低延迟、轻量化及天然抗电磁干扰等优势，成为解决上述瓶颈、引领下一代汽车电子电气架构革命的战略关键技术。

据行业分析，L3级及以上自动驾驶汽车的单车数据带宽需求正从目前的10—50Gbps向未来100Gbps以上演进。与此同时，新能源汽车安全成为核心关切，其中电池热失控预警是行业痛点，而光纤传感能提供远超传统电学方法的精准、分布式监测方案。市场研究预测，到2030年，中国车载高速通信与传感市场规模将达千亿级。

尽管前景广阔，车载光通信产业化仍面临多重阻碍。刘武指出，首先是核心元器件成本与车规瓶颈。符合汽车严苛环境要求的光芯片、车规级光模块成本高昂，是当前铜缆方案的数倍。同时，光电子企业与整车企业技术侧重、开发流程不同，缺乏有效的联合开发与验证平台。统一的国家或行业标准及权威的测试认证体系尚未建立，制约了产品的规模化推广与可操作性。

为推动这一战略性新兴产业抢抓先机，刘武建议，强化顶层设计与统筹协调，制定国家车载光通信产业发展战略与路线图，统筹布局技术攻关、产业培育、示范推广和标准体系建设。

为了突破核心器件与成本瓶颈，刘武表示，可以在国家重点研发计划中设立“智能网联汽车新型网络与传感”专项，聚焦车规级高可靠性光芯片、低成本光模块、高密度光纤连接器及光纤传感系统等薄弱环节，力争3—5年内将系统综合成本降至具有市场竞争力的水平。

同时，打造国家级产业创新与示范应用平台。刘武建议，聚焦共性工程技术难题，提供公共研发与中试验证服务。启动国家级规模化示范应用，在数据主干网络、电池安全监测、区域控制器互联等典型场景开展批量装车试点。

在标准与测试认证体系构建上，刘武建议，加快制定一批急用先行的行业标准和国家标准。同步支持建立国家级车载光通信产品检测认证中心，构建与国际接轨的测试评价体系。

(证券时报记者 刘茜)

