

科技创新力

代表委员建言汽车高质量发展：促消费、补短板

本报记者 陈燕南 北京报道

汽车正成为两会“部长通道”“代表通道”上的热议话题。

据了解，今年的政府工作报告中提出2024年政府工作十大任务。其中，“大力推进现代化产业体系建设，加快发展新质生产力”排在诸多任务之首。习近平总书记也强调，要牢牢把握高质量发展这个首要任务，因地制宜发展新质生产力。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示：“今年的政府工作报告5次提及汽车产业，汽车产业的重要性不言而喻。核心原因是汽车是整个产业变革的核心和焦点，新能源汽车对新质生产力来说带来了巨大的提升作用，包括车路云的协同、智能化网联化的发展，实际上都需要汽车做龙头和载体，拉动其他产业和消费，进行可持续发展。”

深挖消费潜力

我国汽车已从“增量时代”进入“增量和存量并重时代”。

培育新型消费、释放消费活力是今年两会热点，汽车是国民经济重要的战略性、支柱性产业，由于其市场化程度高、产业链较长，也带来了众多发展机遇。

3月6日，在经济主题记者会上，商务部部长王文涛介绍，今年我国促消费有两个重点，一是推动汽车、家电、家装厨卫等消费品以旧换新，再有一个就是提振服务消费。总体思路是坚持以市场为主，通过政策支持和引导，充分调动各方积极性，形成“去旧更容易、换新更愿意”的有效机制。

据其介绍，消费品以旧换新工作方面，我国的汽车、家电、家装市场综合体量大，相当一部分产品使用年限较长，能耗排放较高，有的因为长期使用，还存在着一定的安全隐患，潜在更新需求进入了集中释放期。比如，在用国三及以下排放标准的乘用车

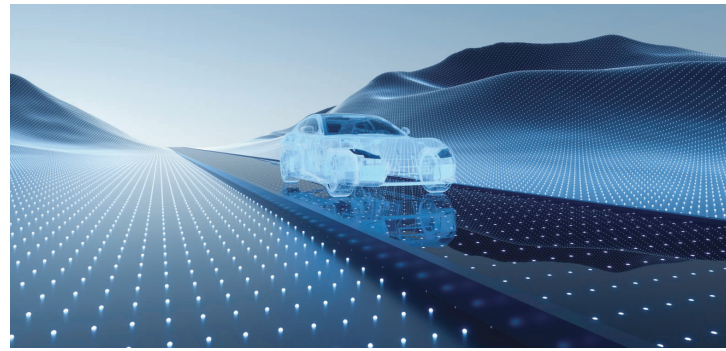
事实上，随着新四化的发展，汽车不再是单纯的传统行业，更是我国产业高质量发展的重要“突破口”，也是新质生产力的重要载体。

中国社会科学院工业经济研究所研究员赵英表示：“汽车中的新能源和智能网联方向是新质生产力重要的突破口。汽车不仅仅是交通运输的工具，也是移动中的游戏、生活、办公等的终端。这其中所链接的产业对我们汽车工业的高质量发展，进而带动整个国家经济的高度发展是有巨大推动作用的。”

有数据显示，2023年我国汽车销量已经迈过3000万辆“大关”，同比增长12%，连续15年稳居全球第一。其中，新能源汽车销量949.5万辆，同比增长37.9%。新能源汽车产销量占全球比重超过60%。

然而在不少业内人士看来，

中国从一个世界汽车大国变成一个世界汽车强国，光靠销量远远不够。“我国的新能源汽车有先发优势，也有速度优势和比较优势，但是这其中也存在短板和不足，所以需要不断调整来巩固和支撑产业的高质量发展。比如新能源汽车的充电、交通和城市设施的协同发展，相关产业的人才培养等都是有继续优化的地方。”中国科学院科技战略



在今年两会上，多位人大代表和政协委员围绕中国汽车产业如何高质量发展提出了相关的建议。视觉中国/图

行业发展存在一定信任缺失、市场集中度低等痛点。

针对当前二手车市场的发展现状，全国人大代表、海尔集团党委书记、董事局主席、首席执行官周云杰建议，建设全国性汽车全生命周期数据平台。汇聚从生产制造、购买使用到循环再利用等全流程信息，以诚信、共享为基础，促进二手车规范化、提高行业诚信度，保障汽车产业相关数据合规流通。

“出台有关促进二手车消费的专项政策。鼓励各省市扩大汽车消费补贴范围，将合规二手车企业销售的车辆纳入购车优惠政策范畴，与新车享受同等补贴，加快二手车流通。”周云杰表示。

事实上，我国的汽车消费潜力还未完全释放。在汽车行业深耕30余年，今飞控股集团有限公司董事长兼总裁葛炳灶发现，随着汽车保有量迅速提升，消费

咨询研究院产业科技创新研究部部长王晓明表示。

目前，汽车正承担着拉动经济消费、促进科技创新、成为“国际名片”的重任，但中国在汽车体系管理、自动驾驶、汽车消费、数据安全等方面仍然道阻且长。《中国经营报》记者了解到，在今年两会上，多位人大代表和政协委员关于中国汽车产业如何高质量发展的方向提出了相关的建议。

破除体制机制障碍

国资委将调整政策，对三家汽车央企的新能源汽车业务进行单独考核。

新能源汽车是全球汽车产业转型升级、绿色发展的主要方向，也是我国汽车产业高质量发展的战略选择。此次两会上，针对新能源汽车的讨论也备受关注。

3月5日，国务院国资委主任张玉卓在“部长通道”上表示，当前国有汽车企业在新能源汽车业务上发展还不够快，将调整政策，对三家汽车央企进行新能源汽车业务的单独考核。主要是激励企业大胆创新，破除一些影响高质量发展的体制机制障碍。

张玉卓指出，企业布局新能源汽车，一开始投入会比较大，如果对它考核当期利润，就不太容易全速推进，我们出政策就是要破除这个障碍，主要考核车企的技术、市场占有率以及未来的发展。

值得注意的是，在国资委“喊话”之后，东风旗下新能源品牌岚图迅速做出回应，直言“单独考核”政策有利于新能源车企“放开手脚，大干快干”。

据了解，相比燃油车市场，新能源汽车市场总体规模仍偏小，难以形成规模经济效益；而在产业发展的前期阶段，市场竞争激烈，品牌众多，车企又需要在技术领域保持高研发投入，导致难以盈利。新格局下，我国新能源汽车如何加快推进新型工业化，实现经济高质量发展的重要支撑，成为了首要命题。

此次两会，全国人大代表、江汽集团质量改进工程师程聚熊智能新能源汽车产业高质量发展，带来了相关建议。程聚表示：“我国汽车产业在加快向智能新能源汽车方向转型方面已经取得一定先发优势，但我们面临着一些亟待解决的问题。为此，建议鼓励并支持汽车企业通过新技术、新材料、新工艺等技术创新，发展壮大新质生产力，努力通过颠覆性的技术创新，为用户提供优质产品和服务并实现差异化竞争，同时实现降本增效，提升企业

盈利能力。坚持产业+资本双轮驱动，引导各类资本资源向产业链上下游优质产业企业倾斜，持续优化企业融资环境，充实企业发展资本，加强新能源汽车产业发展保障。”

全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚则指出，补能便捷度是新能源汽车打开市场的核心要素，动力电池标准体系不完善对新能源汽车规模化发展及全固态高性能电池研发存在掣肘。对此，冯兴亚提出了统一大功率充电标准及换电标准、探索建立全固态电池标准体系等建议。同时，今年冯兴亚也提交了关于修订《道路交通安全法》相关条款、明确智能驾驶法律责任认定的议案，呼吁从立法方面加快推动智能汽车高质量发展。

全国人大代表、中国一汽首席技能大师、研发总院试制部高级技师杨永修则在加强新能源汽车领域原创性、引领性、颠覆性技术攻关等方面提出建议，包括集中资源、集中资金、创新激励机制，建立创新联合体，以攻山头的形式对涉及学科广、资金投入大的技术领域进行重点突破。加快构建高水平人才集聚平台，建设超一流科技人才高地，通过数字化手段，打造高水平科技创新中心。

全国政协委员、宁德时代董事长曾毓群则在《关于高标准引领高质量保持我国新能源电池产业竞争优势的提案》中提出，一是提高国内标准技术水平，通过标准引领提升技术进步；二是深度参与国际标准制修订工作，提升国际标准影响力；三是建设国家质量标准实验室，开展质量标准共性技术研究。

全国人大代表、奇瑞控股集团董事长尹同跃则认为，新能源汽车应当成为新质生产力的代表。他建议，应进一步鼓励智能网联技术创新及商业模式，加强智能网联与自动驾驶数据合规管理，完善新能源汽车产品质量安全监管。

全国政协委员张涛：建立有效动力电池回收利用体系

本报记者 陈燕南 北京报道

随着新能源汽车的大规模增长，不断退役的动力电池回收问题也成为了今年两会关注的焦点。如何让废旧电池回收行业更加健康发展，需要行业系统性思考和梳理。

《中国经营报》记者在采访中了解到，今年全国两会期间，全国政协委员、华晨宝马里达工厂厂长张涛，针对新能源汽车动力电池回收的相关问题建言献策。在张涛看来，我国退役动力电池的数量正处于爆发式增长前夕，面对动力电池大规模退役，政策和顶层设计在不断完善，但回收产业仍面临一些问题和挑战。

张涛指出：“首当其冲的是补足相关技术人才缺口。增强从业

者的技能水平，强化技能人才储备，增加复合型人才的培养工程应被纳入行业职业人才培养的重点，为整个行业的长期发展做准备。”此外，张涛还利用在宝马的先进经验，对动力电池设计、先进技术研发、创新回收利用商业模式、完善政策措施和监管机制等方面提出了具体的建议。

“对退役动力电池进行有效回收利用，不仅可以提高动力电池回收利用效率，也可以降低动力电池生命周期碳排放，更会实现锂、镍、钴等稀缺金属资源的最大化利用，对于保障新能源汽车产业持续健康发展，具有很高的经济价值、社会价值和环保价值，也符合绿色低碳可持续发展要求，利于实现‘碳达峰’‘碳中和’目标。”张涛表示。



全国政协委员、华晨宝马里达工厂厂长张涛。本报资料室/图

“加大措施杜绝回收利用环节安全和环境隐患”

近年来，新能源汽车渗透率逐年提升，在环保要求越来越高、上游原材料价格大幅上涨及动力电池退役量不断增加等因素综合作用下，动力电池回收产业驶入了发展快车道。

据中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示，截止到2025年，电动汽车的动力电池退役总数将达到近78万吨。退役动力电池含有挥发性溶剂、含氟化合物、重金属等有

害物质，若未经妥善处置，危害性很强，存在较大环境风险。

张涛表示：“废旧动力电池回收渠道有待进一步规范。当前退役动力电池回收体系准入门槛低、参与者众多，要完善制度和政策，改善正规企业的生存空间。”

她进一步表示，技术方面亟待标准化、规范化。动力电池生态设计、梯次利用、有价金属高效提取等关键共性技术和装备有待突破，退

役电池评价与检测体系需要进一步完善。

她指出：“亟须明确退役动力电池放电、存储以及梯次利用产品和电池残值量等方面的相关标准，提高回收利用技术发展水平。”

“另外，要杜绝回收利用环节可能存在的安全和环境隐患。人工废旧动力电池回收过程操作不当会对人体健康和环境造成危害。”张涛表示。

“建议规范回收渠道和完善回收网络”

记者了解到，国家发改委产业司发布的《产业结构调整指导目录(2024年本)》(以下简称“指导目录”)于2月1日起施行。指导目录由鼓励、限制和淘汰三类组成，其中，废旧动力电池回收再利用作为一项重要技术，被列入鼓励类目录。在业内人士看来，指导目录的施行是对废旧动力电池回收再利用产业的有力支持。

“虽然动力电池回收利用的顶层设计在逐步完善，但从政策发布实施到回收利用体系建立健全可能仍需要一个比较长的过程。”张涛表示。

对此，张涛提出了具体的建议。她表示，应改进动力电池设计，实现标准化、易拆解、易回收。引导企业协同开展易回收的动力电池产品设计，尽量统一电池类型和规格标准。推行产品模块化设计与制造，尽量统一电池类型和规格标准，实现“设计制造—梯次利用—拆解回收—循环再生”闭环产业链的标准化、绿色化，提高自动化水平。开展动力电池绿色设计基础研究和优化提升，对比分析功能属性、材料选取、几何结构及制造工艺等设计元素对后续回收利用的影响，从安全、环保及易拆解回收等方面识别关键因素并开展优化设计，减少有毒有害物质的使用，探索使用绿色环保可再生新材料，同时提升报废电池可拆卸

性能。张涛认为，应加大先进技术研发力度，推广安全环保高效的回收利用技术。突破回收利用前端瓶颈技术，加快废旧动力电池检测、剩余价值评估、健康状态评价等技术研发，建立基于大数据分析的梯次电池监控平台，提高电池寿命、一致性和安全性等特性评估的准确性。

她表示，企业要加大研究开发动力电池拆解技术，确保可以更好实现动力电池拆解和应用。加快企业技术设备改造，提高动力电池回收利用率，通过规模效益降低企业回收成本，从根本上解决成本高、效益低的行业困境。退役电池的梯次利用如果可以探索获取到历史数据，将可以使梯次利用场景更多、成本更低，也更安全。

在创新回收利用商业模式上，她建议，应规范回收渠道和完善回收网络。打造高效回收利用商业模式，鼓励整车企业、电池企业和回收利用企业建立产业联盟回收模式，联合打造动力电池“生产—使用—收集—梯次利用—再生”一条龙产业链，实现数据共享与资源共享，推动动力电池高质高效回收利用。鼓励企业探索自主回收利用模式，引导企业落实生产者责任延伸制度，打造闭环回收利用模式，重点推动相关“链主企业”

开展自主回收，利用信息化手段建立闭环回收路径。完善回收网络体系，拓展回收服务网点类型，鼓励正规回收企业加大回收网点布局力度，完善回收物流网络和渠道。

张涛认为，还应完善政策措施和监管机制，充分发挥数据的支撑作用。建立激励和约束机制，试点电池回收“押金制度”，消费者购买汽车时支付押金，待电池回收后返还，保障回收链条闭环。

同时，建立奖补机制，对动力电池回收行业的企业，给予一定财政补贴和税收优惠，激发动力电池回收市场的活力，适当补偿通过正规渠道报废电池的车主和企业，保证废旧动力电池流入正规回收网点。

她还建议，应完善源头监管机制，建立多部门联席工作机制，加大监管和执法力度，取缔关停小作坊，杜绝回收模式的体外循环。强化动力电池数据应用，优化溯源管理平台设计，构建电池强制备案信息清单，建立违约追责机制，保障采集数据的完整性和准确性，为新能源汽车动力电池溯源和能量评估提供准确参考。

“建立数据交换与共享机制，打通数据链条，实现动力电池数据在电池生产企业、汽车生产企业和回收利用企业间共用共享，推动精细化高效回收利用。”张涛表示。