

转型与出海并重 党的二十届三中全会勾勒汽车产业发展蓝图

本报记者 杨让晨 石英婧
上海报道

“中国式现代化是在改革开放中不断推进的，也必将在改革开放中开辟广阔前景。”日前通过审议的《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》(以下简称《决定》)提出，要以新发展理念引领改革，立足新发展阶段，深化供给侧结构性改革，完善推动高质量发展激励约束机制，塑造发展新动能、新优势。

《决定》还提出，开放是中国式现代化的鲜明标识。要稳步扩大制度性开放，深化外贸体制改革，深化外商投资和对外投资管理体制改革，优化区域开放布局，完善推进高质量共建“一带一路”机制。

在党的二十届三中全会定标领航之下，我国汽车产业将加速迈向产业现代化。近年来，我国汽车行业在加速电动化、智能化转型的同时，也陆续迎来了包括外商投资准入开放股比限制政策利好，大众汽车、Stellantis集团等国企汽车巨头正和国内“造车新势力”开展合资模式合作探索。

里斯品类创新战略咨询汽车行业负责人、高级顾问赵春璋告诉《中国经营报》记者，随着新能源汽车产业加速发展，我国汽车行业已由原来的“技术输入”变为“技术输出”。“我们掌握着行业领先的技术和成熟的供应链，这对外商无疑具备巨大的吸引力。从长期来看，这也是推动我国汽车行业继续健康、快速发展的动力来源。”

自主品牌实现飞速发展

我国自主品牌汽车踏上异军突起之路始于2021年。

在新一轮科技革命和产业变革中，我国自主品牌汽车正抢抓机遇，走在新能源转型发展前列。

“加强关键共性技术、前沿引领技术、现代工程技术、颠覆性技术创新，加强新领域、新赛道制度供给，建立未来产业投入增长机制，完善推动新一代信息技术、人工智能、航空航天、新能源、新材料、高端装备、生物医药、量子科技等战略性新兴产业政策和治理体系，引导新兴产业健康有序发展。”《决定》指出。

据乘联会统计数据，今年上半年，我国乘用车市场累计产量和零售量分别达到1169.2万辆和993.3万辆，同比分别增长5%和2.9%。其中，新能源汽车产销量分别达到92.9万辆和494.4万辆，分别同比增

长30.1%和132%。

具体来看，自主品牌汽车发展迅速，销量实现快速增长。据乘联会数据，今年6月，自主品牌汽车零售销量达到103.3万辆，同比增速达到10.8%；今年上半年，累计零售销量达到约555.94万辆，同比增速达到17.8%。

在汽车出口方面，继2023年成为全球第一汽车出口国后，今年上半年，我国汽车出口量依旧保持同比增长。

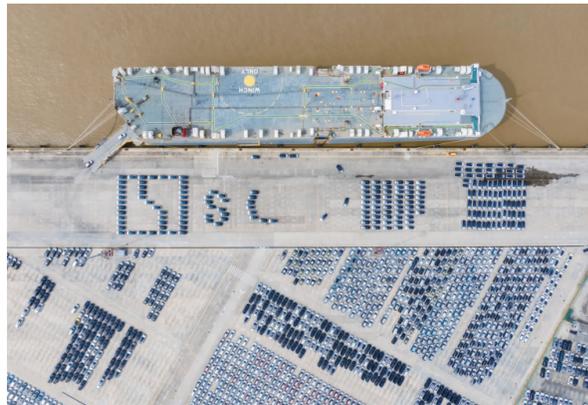
据中国汽车工业协会统计数据，今年上半年，我国汽车出口量达到279.3万辆，同比增长30.5%。其中，新能源汽车出口量达到60.5万辆，较2023年同期增长13.2%。

在惠誉评级亚太区企业评级董事杨青看来，我国自主品牌汽车

踏上异军突起之路始于2021年。“在2021年全球‘缺芯’浪潮中，全球车企战略性供给收缩，中国自主品牌新能源车加速推出新车型，填补了部分市场需求的缺口。”

“自2022年起，中国自主品牌插电混动车型性能提升，并实现了‘油电平价’，对合资燃油车的替代步伐加速。2023年至今，自主品牌新能源汽车市场加速向智能化转型，加之科技巨头不断入局，在汽车智能化领域与合资燃油车进一步拉开了差距。”杨青表示。

赵春璋也告诉记者，我国汽车行业正全面加速向新能源赛道转型。“今年上半年，在单月销量中，新能源汽车占比已经逼近50%，我国新能源汽车品牌无论是在技术上还是产品力上，相对于合资品牌均实现了



吉利控股集团旗下高端智能电动品牌“极氪(ZEEKR)”正在广州南沙汽车码头进行新车装船作业。

遥遥领先，因此获得了更大的市场份额，同时实现了‘弯道超车’、量价

齐升，倒逼原有合资品牌和豪车市场不断通过降价换取市场份额。”

构建更加公平的市场环境

把握最有价值的品类，进行差异化竞争，是车企需要关注的焦点。

随着深化改革步伐加速推进，我国汽车消费市场有望在更加公平、更具活力的竞争环境中实现快速发展。

《决定》提出，高水平社会主义市场经济体制是中国式现代化的重要保障。“必须更好发挥市场机制作用，创造更加公平、更有活力的市场环境，实现资源配置效率最优化和效益最大化，既‘放得活’又‘管得住’，更好维护市场秩序，弥补市场失灵，畅通国民经济循环，激发全社会内生动力和创新活力。”

近年来，我国汽车消费市场“价格战”持续升级，包括新能源汽车、传统燃油车在内的多个汽车品牌均参与其中。在此背景下，多位业内人士向记者表示，构建更加公平、更有活力的汽车市场环境，需要多方共同努力。

汽车产业加速迈向现代化

汽车产业实现新能源、智能化发展，对完成党的二十届三中全会提出的改革任务至关重要。

在业内人士看来，《决定》提出进一步全面深化改革，有助于进一步推动我国汽车产业迈向现代化。

“高质量发展是全面建设社会主义现代化国家的首要任务。”《决定》提出，要健全因地制宜发展新质生产力体制机制，健全促进实体经济和数字经济深度融合制度等。

中国银河证券相关研报分析认为，汽车产业实现新能源、智能化发展，对完成党的二十届三中全会提出的改革任务至关重要。

记者注意到，近年来，汽车行业在智能制造、智能座舱、自动驾驶等实体经济和数字经济深度融合

合方面已经取得诸多成绩。

以车路云一体化为例，今年以来，包括北京、福州、武汉等在内的多地陆续开展了车路云一体化项目招标，或对车路云一体化建设作出明确规划，以推动Robotaxi、城市末端配送等自动驾驶新应用场景加速落地。

在杨青看来，“因地制宜”是我国汽车行业，尤其是新能源汽车行业最重要的关键词。“换言之，在未来一段时间，汽车行业发展新质生产力，要避免各地政府不顾资源禀赋和产业基础‘大干快上’、重复投资，从而导致汽车产业链各环节陷入低效、无序竞争。”

链呈现日趋激烈的价格竞争，恰恰反映出市场正接近完全竞争状态。”杨青对记者表示，为达成市场公平竞争，供给侧改革还需发力，为落后产能和弱势品牌构建有效退出机制，为更有竞争力的新质生产力、价格提升与盈利修复创造良性竞争环境。

“在新能源汽车产业链方面，要避免各地进一步重复投资，为缺乏技术或效率竞争优势的企业

提供资本及政策优惠，拉长整个汽车市场重回供需平衡所需的时间。”杨青也进一步表示，各地政府需抑制地方保护主义冲动，避免重设区域市场准入的歧视性补贴机制。

企业应当如何参与构建更加公平、更有活力的汽车市场竞争环境？在赵春璋看来，把握最有价值的品类，进行差异化竞争，是车企需要关注的焦点。

“随着新车发布层出不穷，参与与新能源汽车市场竞争的品牌不得已‘以价换量’，降价不仅是参与市场竞争的手段，也是品类发展的必然规律。”赵春璋表示，在市场价格调整的过程中，车企首先要思考的是“是否把握住了最有价值的品类”以及“在这个品类中是否有差异化竞争”，把握好这两点才能帮助企业避免恶性价格竞争，获得销量和合理利润。

徐工集团杨东升：推进高水平科技自立自强 落地智改数转网联“一号工程”

本报记者 方超 石英婧 上海报道

“作为一名基层党员代表，能够参加党的二十届三中全会，内心十分激动，也备受鼓舞、倍感振奋。”党的二十大代表、徐工集团、徐工机械党委书记、董事长杨东升日前表示。

7月15日至18日，党的二十届三中全会在北京召开，全会审议通过《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》(以下简称《决定》)。《中国经营报》记者近日从徐工集团方面获悉，杨东升作为列席代表参会。

“毫不动摇巩固和发展公有制经济。”《决定》还强调，“深化国资国企改革，完善管理监督体制机制，增强各有关管理部门战略协同，推进国有经济布局优化和结构调整，推动国有资本和国有企业做强做优做大，增强核心功能，提升核心竞争力。”

“作为习近平总书记亲临视察的国有企业和全省制造业排头兵，徐工集团将深入学习贯彻全会精神，与习近平总书记对江苏工作和徐工发展重要指示批示精神一体学习领会、一体贯彻落实，坚持以深化改革激发创新活力，谋划实施新一轮国企改革深化提升行动，聚力优化产业结构、完善创新机制、

全面精益管理。”杨东升表示。

公开信息显示，徐工的前身是1943年成立的华兴铁工厂，经过数十年发展已成为一家具有全球竞争力的工程机械巨擘。“可以说，徐工集团保持稳定、快速发展，关键是深化改革，不断创新。改革、创新已经融入我们的浓浓血脉，积淀为这个企业独特的精神特质。”徐工集团方面强调。

徐工集团进一步介绍：“今天的徐工，主要经济指标连续35年位居中国行业第一。”徐工全球工程机械行业排名从1999年的29位，到目前连续稳居世界第一阵营，重塑了世界工程机械市场格局。

2023年，徐工机械实现营业收入928.48亿元，归母净利润53.26亿元，同比增长23.51%，收入和利润等关键指标继续保持国内行业第一。

2024年一季度，徐工机械实现营业收入241.74亿元，同比增长1.18%，归母净利润16.00亿元，同比增长5.06%，公司国际化收入一季度占比44%。

值得注意的是，已成为工程机械巨头的徐工集团，当下正推进产业“高端化、智能化、绿色化、服务化、国际化”转型升级，加快建设世界一流现代化企业，攀登全球高端装备制造产业珠峰。

“我们明确了新时代新征程的珠峰登顶‘两步走’战略目标，着力打造产品卓越、品牌卓著、创新领先、治理现代的世界一流企业。”杨东升此前表示。

《决定》强调：“强化企业科技创新主体地位，建立培育壮大科技领军企业机制，加强企业主导的产学研深度融合，建立企业研发投入准备金制度，支持企业主动牵头或参与国家科技攻关任务。”

而瞄准工程机械行业“卡脖子”技术、打好关键核心技术攻坚战的徐工集团，无疑是坚定推动科技创新的典型企业之一。

记者从徐工集团获悉，目前，徐工集团已创造了“全球第一吊”“神州第一挖”“全球第一钻”等100多项国产首台套重大装备、千余项关键核心技术。主要工程机械产品中3类主机全球第一、5类主机全球前三、16类主机占率中国第一，新能源重卡销量连续保持第一。

“着力构建现代化产业体系、推进高水平科技自立自强、落地智改数转网联‘一号工程’，持续完善中国特色现代国企治理体系，加快发展新质生产力、建设世界一流企业、攀登全球产业珠峰，为建设制造强国、推进中国式现代化展现徐工担当、彰显徐工作为、作出徐工贡献！”杨东升表示。

充电联盟全宗旗：“桩企”盈利需探索“充电+增值”模式

本报记者 陈茂利 北京报道

“充换电市场规模非常大，大家不要只是盯着价格，也要比服务。服务越好，车主就越喜欢到你的充电站充电。来充电的人越多，充电站利用率就越高，资本回收周期就越短，企业的盈利能力就会强。”日前，在零观汽车特别节目——由中国汽车工业协会汽车纵横全媒体、中国经营报社、中经传媒智库联合主办的直播上，中国电动汽车充电基础设施促进联盟(以下简称“充电联盟”)副秘书长全宗旗向《中国经营报》记者分享了自己对充电桩布局、盈利等问题的看法。

充电联盟最新统计的数据，今年6月，新能源汽车保有量达到2400万辆，作为基础和保障的充电基础设施也稳步增长，规模超过1000万台，充电基础设施服务网络已经初步建成。

虽然我国充电桩建设规模快速增长，但充电桩的布局并不均衡，东部沿海城市充电桩数量相对充足，西部地区充电桩数量相对不足，市区内充电桩数量相对充足，乡镇层级的充电桩数量则显得严重不足。

对此，全宗旗建议：“充换电站的配置需要企业、政府前期做好布局规划，前期就要考虑土地

和电力的问题，通过新能源汽车的大数据分析，以及热力图的位置，合理地去布局相关的充换电基础设施。”

此外，充电桩的发展还存在“盈利难”的问题。目前，充电桩运营具有资产重、投资回收期长、单桩利用率低的特点。

见智研究在研报中指出：“由于高昂的建设成本，运营商普遍需要5年左右才能达到盈利周期，也就是说，前期几年都是不挣钱的，以烧钱为主，目的是抢占市场份额。”

全宗旗指出，现阶段，充电站仅靠充电实现盈利还比较困难，企业要探索新的商业模式来提高服务收益。

记者关注到，现在很多充电站不仅提供充电，还提供自助洗车、便利店、咖啡厅，甚至还有图书室，打造了“充电+增值”模式。

“对于运营企业，要注重怎么能给终端车主提供更好的服务，更高效的服务，而不是简单提供一个充电的服务，包括司机休息室、便利店、洗车店等各种增值服务。一方面给充电站引流，另一方面给企业带来充电以外其他增值的收入。”全宗旗表示。

全宗旗分享道：“随着新能源汽车渗透率提高，充电基础设施

进入了精细化定位和精细化服务的阶段。”

“南方地区，充电桩用途越来越细化。不同车型(出租车、商用车、私家车、环卫车等)充电需求不一样，充电场景也不一样。比如围绕社区充电，围绕目的地充电，以及围绕高速公路、国省干道沿线的充电。”全宗旗称，“企业要精准地去定位用户类型，根据场景适配充电桩。”

值得一提的是，近年来，为了促进新能源汽车发展，推进充电基础设施下乡也被提上日程。

此前，国家发展改革委与国家能源局对外公布的《关于加快推进充电基础设施建设更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》提出：“要适度超前建设充电基础设施，优化新能源汽车购买使用环境。”“加快实现适宜使用新能源汽车的地区充电站‘县县全覆盖’、充电桩‘乡乡全覆盖’。”

“在推动新能源汽车下乡的大背景下，国家对补能设施在县域以内的建设和规划越来越重视了。县域以内的新能源汽车的市场空间会更大，但充电基础设施却更薄弱。如果能把这些地方的充换电基础设施补齐，对于新能源汽车的推广应用能起到非常关键的推动作用。”全宗旗称。