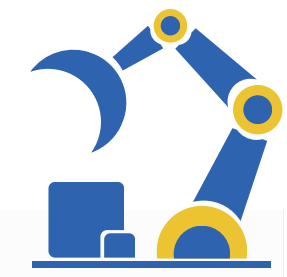
汽车行业加快培育新质生产力 车企响应进行时



中经记者 陈燕南 北京报道

新质生产力，正在成为中国汽车产业下半场最鲜明的主题词。近日，中共中央、国务院印发《关于发展新质生产力的意见》（以下简称《意见》）；而在此之前，工业和信息化部等九部门联合印发《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》（以下简称《规划》）。两份文件接连落地，为产业标定了从“规模扩张”转向“质量跃升”的坐标。而透过政策与企业实践的相互印证，一条以科技创新为引领、加快培育新质生产力的主线愈发清晰。近日，《中国经营报》记者从中国一汽、北汽集团、长城汽车、大众中国、理想汽车多家车企采访了解到，企业正以各自的转型实践，把顶层设计的“规划图”逐步变成产业发展的“实景图”。

中国一汽方面对记者表示，下一步，中国一汽将以此为新起点，持续夯实智能制造核心能力，锚定“制度体系建设、场景赋能制造、方案范式推广”工作主线，有序开展智能工厂梯度培育，持续推动制造技术朝着智能化、绿色化、融合化方向升级。积极探索未来制造新模式，打造领航级智能工厂。

北汽集团方面对记者表示，从持续加大研发投入，到构建元境智能技术体系，再到L3级自动驾驶车型进入真实道路试点，北汽正在推动科技成果加快转化为产品能力和产业能力。这既是科技创新与产业创新深度融合的具体实践，也是北汽以智能网联新能源汽车为载体、加快发展新质生产力的重要落点。

记者从长城汽车方面了解到，长城汽车坚持自主开发路线，秉持“维护、量产、在研、预研”的座舱产品规划理念，完成Coffee OS到Coffee AI OS 4原生架构的全方位迭代演进。

以科技创新为引领 把研发投入转化为自主可控的硬实力

科技创新只有转化为现实生产力，才能释放新质生产力的效能。

近日，工业和信息化部公布2026年度卓越级智能工厂项目名单，中国一汽的3家工厂成功入选。至此，中国一汽累计共有7家工厂获评卓越级智能工厂，这是中国一汽持续推进智能工厂梯度培育、落实数智化转型战略的重要阶段性成果。

《意见》明确指出发展新质生产力是推动高质量发展的内在要求和重要着力点，强调以科技创新为引领，以全要素生产率大幅提升为核心标志，推动技术革命性突破、生产要素创新性配置、产业深度转型升级，并确立坚持创新主导、改革为要、因地制宜、先立后破，坚持高技术、高效能、高质量的原则。

与之呼应，《规划》将“提高技术创新能力”列为重点任务，要求强化关键核心技术攻关、提高产业链韧性和安全水平、提升创新体系效能，并聚焦新型电子电气架构、全固态电池、汽车操作系统等前沿领域，支持骨干企业联合产业上下游协同攻关。

政策指向的，正是整车企业在底层技术上的自主掌控能力。北汽集团用持续高强度投入回应这一要求。据北汽方面透露，“十四五”以来北汽累计研发投入超过447亿元，累计专利申请约4.2万件，先后7次获得中国汽车工业科技进步一等奖；面向未来，北汽更提出到2030年前累计研发投入将超过1000亿元，为新能源化、智能化转型提供长期支撑。

科技创新只有转化为现实生产力，才能释放新质生产力的效能。《意见》专门强调加速科技成果向现实生产力转化，用好超大规模市场优势，推动技术与市场高效对接，促进新质生产力规模化发展；《规划》则明确提出推动汽车从单纯交通工具向移动智能终端、储能单元和数字空间转变，并提出积极稳妥推进自动驾驶技术规模应用。

智能驾驶，正是科技成果转化的主战场。2025年12月15日，北汽极狐阿尔法S（L3版）获批工业和信息化部自动驾驶车型产品准入许可，成为全国首批、北京首个获得准入的L3级自动驾驶车辆，实现了从技术测试、产品开发到准入许可的关键跨越。目前，该车型已在北京多条高速公路开展规模化上路试点，累计运行里程超过11万公里。真实道路产生的数据与运营经验，又反向哺育技术研发、产品优化与安全体系建设，形成技术研发—产品准入—道路验证—迭代升级的创新闭环。

支撑这一闭环的，是北汽“元境智能”构建的覆盖底层技术、产品体验、真实数据与仿真验证的技术体系，其中元境智能以Pro、Max、Ultra三大版本覆盖L2至L4技术布局，城区NOA累计测试验证超过5000万公里。从实验室到准入许可，再到规模化道路试点，科技成果转化“最后一公里”正在被一家家车企打通。

目前，不少造车新势力在技术上也有所突破。理想汽车方面表示，自2021年启动自研新一代电驱动平台，目前已量产五合一电驱动系统和碳化硅高压三合一电驱动系统；新一代电驱续航提升约30公里。

目前，中国技术正在反哺全球。10月28日，大众汽车集团（中国）举办入华40多年来的首届技术日，正式对外发布本土自研一体化技术矩阵“VEGA”。这是这家跨国车企首次将全部焦点投向中国本土研发，也交出了“在中国，为中国”战略实施4年以来一份完整的阶段性成果。

在大众的研发体系构想当中，中国提供迭代速度、数字化创新能力；德国输出工程积淀、质量标准、法规经验，两者共同组成集团全球创新网络。来自中国的研发经验已经反向赋能欧洲，帮助大众品牌新车开发周期缩短约30%。

以自主可控与安全底线 参与全球智能化竞争

北汽的L3级自动驾驶产业化、长城的智能座舱自主开发、一汽的数智化转型，正是政策引导—企业响应—产业跃升链条上的一个个生动落点。

培育新质生产力，既要技术创新，也要守牢安全底线，更要走向开放。《意见》要求全面实施“人工智能+”行动，加快推进智能网联新能源汽车新一代智能终端场景的应用，同时强调统筹发展和安全确保人工智能安全、可靠、可控；《规划》则部署开创全球产业合作新局面，引导企业综合运用贸易、投资、技术合作等方式深化国际合作。安全底线与开放格局，成为车企践行新质生产力的双重坐标。

在智能座舱这一“软实力”赛道，长城汽车的实践尤为典型。在2026国际汽车智能座舱大会上，长城汽车首席技术官吴会肖发布最新一代整车级原生AI智慧操作系统Coffee AI OS 4。

针对行业普遍存在的“给传统操作系统加装AI功能”的做法，她明确了差异化路线：Coffee AI OS 4不是加装AI功能的操作系统，而是以智能体为核心的汽车系统全新范式。

中国一汽则表示，始终高度重视网络安全工作，坚持多措并举，全力推进安全企业务数智化转型，聚焦车联网安全新形势、新机遇、新挑战，加强技术研发和自主创新，着力构建开放、安全、可信的车联网安全生态。

政策为中国汽车产业培育新质生产力提供了清晰的坐标系，而北汽的L3级自动驾驶产业化、长城的智能座舱自主开发、一汽的数智化转型，正是政策引导—企业响应—产业跃升链条上的一个个生动落点。

对企业而言，新质生产力不是抽象概念，而是一笔笔研发投入、一次次关键技术突破、一套套数智化产线、一款款走向市场的产品。当越来越多的车企把资源投向底层技术、自主可控与系统协同，中国汽车产业迈向价值链高端的底气，正在这些看得见与看不见的投入中持续积累。汽车行业加快培育新质生产力，已然不是要不要做的选择题，而是决定未来10年竞争位势的必答题——车企的积极响应，正在把政策红利转化为产业实绩，推动中国从汽车大国坚定迈向汽车强国。

解密理想“连山”电动技术体系 能否真正解决用户里程和补能焦虑

中经记者 陈燕南 北京报道

近日，《中国经营报》记者走进理想汽车，了解到理想正式推出“连山”电动技术体系。这套体系囊括连山电池、连山电驱、超充设备以及自建超充网络，依托核心技术自研、整车系统协同与连山质量预警平台，在快充能力、续航表现、空间利用、全周期安全等维度实现突破。以底层材料、电控算法、智能制造、能源基础设施一体化创新为抓手，理想持续打通电动出行技术链条，以企业技术实践，为新能源汽车领域新质生产力落地提供样本。

新质生产力以科技创新为主导，摆脱传统增长路径，依靠技术突破、产业协同、全链条升级塑造发展新动能。在新能源汽车赛道，电池、电驱、补能网络是电动化普及的关键卡点。长期以来，快充速度、电池安全、使用寿命、低温续航、高速补能配套之间往往存在取舍难题。理想“连山”体系的研发逻辑，跳出单一零部件优化思路，以系统思维打通电池、电驱、车端、充电桩、云端数据，正是新质生产力“多要素协同创新”特征在乘用车电动技术领域的具象落地。

理想汽车总裁兼总工程师马东辉表示：“无论增程还是纯电，理想发展电动技术的初心，都是解决用户真实的里程和补能焦虑。实现5C超充，不能只靠单个零部件，而要打通电池、电驱、充电和云端数据。理想坚持核心技术深度自研，采用自研自制、自研代工等方式推动技术量产，同时始终对产业合作保持开放，愿与优秀产业伙伴在数据打通、标准统一的基础上深度协同。”

连山电池：材料与算法协同创新

电池技术创新，是新能源汽车赛道培育新质生产力的重要载体。连山电池围绕电芯材料革新、包体结构集成、智能温控算法、数字化质控四条主线发力，攻克5C大功率快充下的安全与寿命矛盾，达成“充电10分钟续航500公里”的标杆性能，同时兼顾长续航、高安全、长寿命三大核心指标。

续航层面，5C三元锂电池搭载于全新理想L8，CLTC纯电续航可达430公里；2026款理想i6，CLTC续航最高780公里，较上一代车型提升8%。针对磷酸铁锂电池低温掉电、SOC估算偏差等行业共性痛点，理想依靠自研算法优化电量估算精度，叠加余热回收、热管理系统升级，车辆冬季等效续航增加30公里；按照规划，2027年上半年OTA升级后，零下20℃环境下续航可再提升约10公里。

安全体系上，连山电池搭建六道安全防线：防磕碰、防进水、防漏液、防热扩散、连山智造管控、连山预警检测，贯穿设计、生产、用车全生命周期。数字化质控体系下，单颗电芯生产数据可追溯20年，车、桩、云联动监测电池健康状态，能够提前72小时预警潜在风险。

寿命维度，依托材料体系与全域温控协同，2026款搭载自研5C超充电池的增程、纯电车型，电池设计寿命满足8年16万公里，电池健康度保留高于75%，保障长期快充与续航能力稳定。



理想超充站95%以上设在高速服务区，自研枪线经过17轮迭代，提枪重量降低50%，热交换面积提升120%。 本报资料室/图

连山电驱：自研底层核心部件

电驱动系统是整车动力能效的核心，也是车企自主技术壁垒的重要一环，还是汽车产业自主可控新质生产力的重要组成部分。理想自2021年启动新一代电驱动平台自研，覆盖系统架构、电机、电控、磁性材料、功率芯片、控制算法、制造工艺全链条，现已量产五合一电驱动系统、碳化硅高压三合一电驱动系统。此前，理想i8动力总成登上德国权威汽车动力期刊《MTZ》年度首刊封面，成为国内首个登上该刊封面的中国车企电驱动产品。

技术创新持续转化为整车收益。新一代辅驱电机采用自研CAR119铸铝转子材料，让理想L9、L8城市纯电续航增加超15公里，高速续航提升8公里以上；自研分布式无端子直连技术缩短电流路径，综合助力整车续航提升约30公里，同时释放24毫米整车高度空间，给座舱布局、电池布置留下冗余。

记者了解到，在可靠性管控上，理想搭建全流程质量管控体系。自研功率芯片量产一年以来，累计上车400万颗；每一台电驱下线前经过93道质量检验，检测档案留存15年。企业持续沉淀海量实车运行数据，已对23万辆交付车辆、累计超1亿小时的电驱运行数据复盘分析，持续迭代算法、提前排查潜在故障。下一步还将落地新一代碳化硅芯片、3D功率封装技术，持续推高电驱能效上限。

自建超充网络：补齐基础设施短板

新能源产业新质生产力不只局限在车上，车、能源、基础设施一体化，是电动化大规模普及的关键。理想超充网络建设，正是整车企业向下游能源基础设施延伸、打通产业闭环的实践。

截至目前，理想已经建成4200座超充站、超2.3万根超充桩，以国内“12纵13横”高速路网为骨架，覆盖25条国家级高速干线、138条长途充电风景线。按照规划，2026年年底国家高速干线将实现平均每100公里一座理想超充站；到2027年春节前，5C超充枪数量提升至8300根。

在体验层面，依托车桩云协同，车辆可自动规划补能路线，插枪最快13秒启动充电，支持免密支付；超充桩设备可用率超过99.9%，系统可远程预热电池，适配低温充电场景。超过95%高速超充站布局服务区，99.8%场站支持充电免停车费。后续还将上线5C优享车位、地图出行Agent等OTA功能，推进G219、G331等边境国道超充风景线建设，布局全自动无人超充方案，探索补能模式新形态。

从单一车型迭代走向电池、电驱、补能、云端预警一体化技术体系，理想“连山”电动技术体系的推出，折射出国内新能源汽车产业发展逻辑的转变：早期依靠产能规模、成本优势实现规模扩张，而新质生产力驱动下，行业竞争转向底层材料、核心器件、智能算法、能源生态的系统性比拼。

国内新能源汽车产业已经进入从规模增长向质量跃升的关键阶段，既要持续攻克大功率快充、热安全、碳化硅功率器件等“硬技术”，也要打通整车、能源、云端数据的生态壁垒，推动上下游产业链协同创新。理想一方面坚持核心技术自研，夯实自主可控能力；另一方面保持产业链开放合作，在标准共建、数据互通上和行业伙伴协同，兼顾自主创新与产业共生。

业内分析认为，以电池安全、快充性能、补能网络一体化为代表的技术突破，将持续降低用户电动出行的顾虑，拉动新能源汽车消费；而车企向下布局超充基础设施，推动车网协同，也和新型电力系统建设方向契合，为新能源汽车与能源产业融合发展探索路径。

