

# 共探新能源汽车市场化发展之路

## ——中国电动汽车百人会论坛，释放了哪些信息？

本报记者 李元丽



2021年，我国新能源汽车产销分别完成354.5万辆和352.1万辆，同比均增长1.6倍；2022年1月，新能源汽车产销延续好势头，分别完成45.2万辆和43.1万辆，同比增长1.3倍和1.4倍，市场渗透率上升到17.0%。行业普遍认为，2025年我国新能源汽车销量占比20%的目标可能提前实现。

在行业补贴退坡、全球供应链备受挑战的大背景下，2021年我国新能源汽车保持良好增长势头，呈现出爆发式增长趋势，难能可贵。

但这只是汽车革命的上半场。面对基于网联化、智能化、数字化的下半场，我国新能源汽车产业如何迎接挑战？这个问题，也是刚刚结束的第八届中国电动汽车百人会论坛（2022）的核心内容。3天的时间里，来自政府相关部门的官员、行业学者、产业领军人物及企业代表分享了自己的实践与思考。

### 强化统筹谋划，着力优化产业布局

“汽车产业作为我国国民经济重要支柱，过去的一年成功克服了新冠肺炎疫情等不利因素影响，全年产销规模恢复到2600万辆以上，结束了三年下滑的态势，连续13年位居全球第一，汽车大国地位进一步巩固。出口首次超过了两百万辆，同比翻了一番，创了历史新高。”国家发展和改革委员会副主任林念修表示，汽车产业的平稳增长为振作工业经济提供了强有力的支撑。其中，我国新能源汽车发展实现了新的突破，迈上了新的台阶，成为汽车产业高质量发展新的亮点。同时也要看到，汽车产业发展仍然面临一些新的风险和新的挑战，如，新冠肺炎疫情、地缘政治和地区冲突对全球汽车产业链供应链造成了较大冲击，车用芯片短缺情况尚未有效解决，部分关键原材料价格快速上涨，新能源汽车盲目投资、无序发展等问题不同程度存在，一些支持政策仍需完善等等。

### 推进双智试点工作，加速推动车路云图落地

“十四五”规划框定了十大数字化应用场景，智能交通居首位。工业和信息化部装备工业一司副司长郭守刚表示，在推进双智（智能汽车和智能城市）试点工作开展的同时，工信部也在加快推进智能网联汽车道路测试示范。他强调，试点示范是智能网联汽车发展过程中必不可少的一环，在推进双智试点工作开展的同时，我们也在加快推进智能网联汽车道路测试示范。“截至目前，全国已开放测试道路里程超过5000公里，安全测试里程超过一千万公里，带动智能化道路改造升级超过3500公里。”郭守刚补充道。

“如果说汽车产业变革上半场的电动化，中国做得不错的话，下半场的智能化才是决胜的关键。”全国政协经济委员会副主任苗圩在会上表示，汽车智

能化并不是一件容易的事情。它需要全栈参与配合数字化感知、计算、执行、互联互通等等，是一整套完整的体系。跨行业的深度协同，对汽车下一代的智能发展至关重要，不仅仅需要汽车主机厂的参与，更需要机械、通信、人工智能、互联网、芯片、道路交通、城市建设等多个领域的紧密协作，最终将汽车打造为大型的移动智能终端。

围绕汽车智能化，苗圩提出，没有V2X（Vehicle to Everything，车联网）而光靠单车智能，也许做到L2（半自动驾驶）还可以，做到L3、L4（自动驾驶）就很困难，算力、功耗都超过车辆本身承担的极限。全国3亿多辆汽车，全靠云端，数据量大到无法承受，因此必须把一部分的算力从车移到路测，利用边缘计算和端到端的通讯，实现车路协同。为未来车路云图的互联互通奠定坚实的一步。

在落实车路云图落地方面，北京经济技术开发区管委会副主任、北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室主任孔磊表示，在应用场景商业化方面，已经开放自动驾驶出行服务商业化试点，累计服务超8万人次，社会群众广泛认可。无人配送车场景已经实现生鲜配送和快递配送的实际运营，正逐步拓展应用范围。无人零售、自动驾驶警务巡逻、微循环接驳和公园漫游车等场景已经来到市民身边。

### 谋定发展路线，打造差异化竞争力

在比亚迪董事长兼总裁王传福看

来，去年新能源汽车发展超预期，未来行业变革的速度可能比想象的要快。“今年底我国新能源汽车渗透率可达35%。”王传福预计。

“与此同时，我们应该清醒地看到，市场爆发式增长背后，行业面临疫情加剧、原材料价格暴涨、供应链不稳定等严峻挑战。”王传福建议，明确后补贴时代新能源汽车优惠政策，同时建议研究设立积分池，以调节供需平衡，增强积分价格的预见性，确保双积分政策有效运行。坚持纯电动和插电混动“两条腿”走路。

“相信从2023年开始，我们会进入‘人机共驾’的新时代。小鹏到2026年会向无人驾驶过渡。我呼吁，行业政策法规提前为这个时代的到来做好准备。”小鹏汽车董事长、CEO何小鹏如是说。

“按高速上每百万公里为标准，比较智能辅助驾驶和手动两个数据，我们发现，前者的安全系数提高了超过10倍。在我的目标中，期望将这个10倍做到30倍、50倍甚至接近百倍。”何小鹏并不是乱夸海口。他这个目标的基础，是小鹏智能辅助驾驶XPI-LOT3.0，其核心是NGP自动辅助驾驶功能。“未来，小鹏将主要产能倾向于毛利更高的车型。预计明年二季度或者三季度，中国的电池供应会得到较大程度改善。”何小鹏补充道。

“中央式电力能源与分布式液态能源将长期并存。”理想汽车创始人、董事长李想在会上直言。

“为什么这么说？李想有着他的逻辑。

随着理想ONE油箱容积也由45L提升到55L，并配备理想自研Li OS系统，辅助驾驶功能的毫米波雷达，让其城市纯电行驶里程占比平均达70%，纯电使用时长占比平均超80%。

在李想看来，增程电动提供“城市用电、长途发电”的解决方案，满足用户的用车需求。超过200公里纯电续航的增程电动系统可以支持城市智能化运营，城市核心零排放区100%纯电行驶，实现城市交通精细化管理。通过新一代增程电动技术和全新城市运营模式，碳排放有望减少90%以上。

展望2030年，李想表示，借助增程电动车的简单小规模实践可以看出，对于中国这样一个超级大国来说，中央式能源与分布式能源一定要长期并存，共同实现国家能源安全和双碳的目标。

上海抗疫到了紧要关头！据本报记者了解，当前各方抗疫力量正源源不断向上海集结，上海本地企业也在发挥自身优势，以保供应链、保资金链，为这场春天里的“沪”增加温度。

### 保供应链：不惜力、不算账、不掉线、不打折！

“货物不是问题、运力不是问题。上海市的一线配送小哥都自发支援社区工作，库房员工为了避免疫情传播，吃住都在库房。京东人早就憋着一股气，这两天随着各个环节通顺，京东将会开足马力尽最大努力支援上海。”4月8日晚，京东CEO徐雷对外表示，在抗疫救援方面，团队从来不惜力、不算账，愿意用自己最擅长的供应链能力高效支援任何需要的城市。

据上海市政协经济和金融委员会副主任，东方国际集团党委书记、董事长董继生透露，从口罩、防护服等防疫物资生产保供的日夜兼程，到“中欧班列·上海号”逆势突围，再到党员职工主动下沉一线帮助社区共克时艰，面对疫情，他的团队尽锐出战，展现出了特殊时刻的国企担当。

距离浦东新区实施新一轮封控不到6小时，东方国际旗下龙头企业三枪集团接到康桥镇订单，区内负责人、管理人员一起上阵拣货、装箱，仅用时1小时，就将首批物资3000件防护服、3000个KN95口罩、3000个帽子、3000副手套、360瓶免洗凝胶、3000副防护手套，准时交付到康桥镇；东方国际集团旗下东方物流正式员工隔离人数超过300人，在岗员工不足40%。正常上班的党员领导干部全部冲锋到一线岗位，实现业务“不掉线”、服务质量“不打折”。

“抗疫保供，责无旁贷。中远海运集团充分发挥航运物流网络优势，集结力量加入保供大军当中。”据上海市政协常委、中远海运集团董事长、总经理、党组书记付刚峰介绍，在长三角公路运输不畅的情况下，中远海运集团发挥了“陆改水”新通道优势，调配运力，优先保障防疫物资和重要的生产、民生物资的运输，分别从安徽、江苏、江西、重庆以及辽宁等地，将大米、食用油、蔬菜等，总共2000多吨的民生物资，通过水路紧急运送到上海。

“上港集团严防疫情，码头生产运营如常，集装箱船未见拥堵。”上海市政协常委、经济和金融委员会副主任，上海国际港务（集团）股份有限公司副总裁方环瑾表示，根据上港集团内部数据监测，目前上海港作业平稳有序，上海港的靠泊效率大幅优于2021年的整体水平，自3月28日以来，上海港集装箱船平均等泊时间小于24小时，平均等泊船舶小于10艘次。

### 保资金链：无条件、全在线，快响应、优服务！

日前，进出口银行上海分行向上海农商银行成功发放1.88亿元小微外贸企业风险共担转贷款，这也是进出口银行在上海地区发放的首笔风险共担转贷款，专项用于支持上海区域内外贸小微企业发展。

据上海市政协委员，中国进出口银行上海分行党委书记、行长王须国介绍，这笔风险共担转贷款有效支持了50余家有进出口实绩的普惠型小微企业，其中包括多家专精特新企业、高新技术企业。“贷款加权平均利率优于上海市普惠小微企业平均利率。”他

## 打好经济抗疫“组合拳”

本报记者 崔吕萍

一季度中国经济成绩单即将发榜，而国内本轮疫情的集中暴发，给这份成绩单增添了“变量”。谈及此，中欧国际工商学院经济学与金融学教授、中国人民银行调查统计司原司长盛松成表示，疫情对一季度经济的冲击力不容小觑，蝴蝶效应较为明显。要将疫情对经济的负面影响降至最低点，需综合发力、多措并举。

盛松成认为，从目前防疫形势看，疫情对经济的影响不会仅停留在3月。失去的消费，尤其是服务消费将很难弥补。不少小微企业、工商个体户面临生存考验。失业率将上升，消费潜力将下降。疫情反复也影响企业经营预期。疫后经济恢复需要时间。从数据看，4月虽然是二季度经济占比最小的月份，但也占到了30%左右，而且4月经济增加值的规模与3月相当，也接近于全年的9%，整个二季度经济增加值则约占全年GDP的24.4%。

此外，疫情冲击带来的外溢效应也值得关注。对此盛松成表示，上海、深圳作为长三角和珠三角的核心城市，是我国内外循环的重要枢纽，疫情对经济影响的波及面较为广泛。2021年，长三角地区三省一市（江苏、浙江、安徽、上海）的经济总量为全国总量的24.1%，其中上海市占全国GDP的3.8%；广东省GDP占全国GDP的10.9%。此外，疫情引发的供应链阻塞对订单的影响也不仅限于当期，而

表示，在当前疫情形势下，进出口银行将进一步通过精准对接企业需求、切实加大重点领域信贷投放力度，积极为企业排忧解难。

王须国表示，中国进出口银行上海分行将持续发挥政策性银行职能作用，坚守主责主业，持续提升服务小微企业的广度和精度，继续加大与商业银行等转贷行合作力度，共同为上海“五个中心”建设和实体经济高质量发展作出贡献。

“这轮疫情点多、面广、频发。”上海市政协常委、经济和金融委员会副主任，浦发银行党委书记、董事长郑杨表示，面对疫情防控的艰巨任务和经营“开门红”的双重挑战，全国各地干部员工众志成城、主动作为，坚持两手抓、两手硬，全力打赢“两场战役”，保障业务发展不断不乱，抗疫防控成效明显。

据介绍，面对经济与疫情带来的双重不确定性，市场避险需求大幅增加，浦发银行积极推进双货币远期、双币利等产品，助力客户规避汇率风险。

托管运营是确保资本市场平稳运行的重要环节。据我们了解，浦发银行资产托管业务已启用“上海主场地+同城备份+居家远程+合肥分中心应急承接”四位一体运营模式，统一调配，无缝衔接。面对疫情防控期间各地托管客户的指令传输、账户开立、信息查询、资料交接等多项特殊需求，浦发银行通过托管客户服务平台的远程服务、线上直连、应急渠道处理等方式，为客户解决燃眉之急，做到疫情防控期间“快响应、高质量、优服务”。

本着“零门槛申请、零费用办理、零周期续贷”原则，这两天，兴业银行上海分行积极推进“无缝续贷”业务增量扩面工作，对于受疫情影响而短期经营困难的企业，通过展期、续贷、再融资等方式提前做好融资接续，帮助企业稳住“资金链”。

另据了解，自上海本轮疫情反弹以来，兴业银行上海分行进一步加大了减费让利力度，已累计减免各项费息105万元，惠及1500余家企业，金额及家数均较一二月份均值增长30%以上。对于受疫情影响严重的小微企业，该行在已减免多项手续费的基础上再度“加码”，将普惠金融贷款指导利率一次性下调100基点。据此计算，企业一笔500万元的普惠金融贷款，一年可节省利息支出5万元，可显著缓解企业还款压力，切实增强了企业获得感。

会延续到未来。同时，目前也有不少积极因素，那就是已有的抗疫、稳经济经验使政策应对更加成熟。

基于上述背景，盛松成有几点具体建议。

第一，房地产需求端调控可继续适度放松。各地应灵活把握因城施策和全国统一政策的平衡，以不增加行业风险为底线。热点城市政策放松仍需谨慎。自去年9月政策调整开始，房企拿地和居民购房都在向热点区域转移，可能推高热点区域的潜在风险。而三四线城市需要更多从供给端入手，因为人口流动趋势很难逆转，一味着眼需求端可能造成长期隐患。

第二，适度超前开展基建投资，缩短经济企稳回升的时间。与制造业和房地产投资相比，基建投资受到疫情影响相对较小，只是局部地区的施工进度延误，不会面临前者订单下降、现金流受阻等困境。目前基建投资的资金和项目储备都较为充足。基建投资将成为今年稳增长的重要抓手。

第三，保持宏观政策连续性和稳定性，财政政策要更加积极有为，货币政策目前宜更注重数量型工具的使用。我国减税费的规模从去年1.1万亿元提高至今年的2.5万亿元，增加了1倍多。其中，留抵退税约1.5万亿元，资金全部直达企业，将改善企业现金流，帮助企业克服当前困难，焕发生机，增加投资。同时，货币政策应配合积极财政政策的落实，保持流动性合理充裕。

# 这样守「沪」，很有温度

本报记者 崔吕萍

## 妖锂、妖镍何时休？

本报记者 李元丽

近期，电池原材料涨价无疑是新能源汽车行业从业员最关心的问题，电池级碳酸锂从去年的约5万元/吨，暴涨到近期的约50万元/吨，此外镍、钴、铜等电池原材料也有明显上涨。传导到车企后，我们看到2022年初以来已有20家新能源车企的50款新车涨价。

进入3月份，特斯拉率先宣布涨价，比亚迪、小鹏汽车也紧随其后，甚至连五菱也因扛不住而官宣涨价，还有没涨的公司也已经走在了涨价的路上。相比年初因为补贴退坡涨价，这次则是因为原材料成本上涨而被动

涨价。3个月不到，新能源车就已经连续两次涨价，实属罕见。

据相关投行机构预测，镍价飞涨将导致一辆纯电动汽车生产成本增加1000美元，约合人民币6323元；其中受影响最大的莫过于搭载了三元锂电池的新能源汽车。

那么，妖锂、妖镍何时休？记者在第八届电动汽车百人会（2022）上找到了这样的答案。

在全国政协委员、中国科学院院士欧阳明高看来，由于新能源汽车的爆发式增长，电池价格会有上涨，再往材料领域传递，就有更大的放大效应，本轮

价格上涨和2016年至2018年锂资源上涨的原因基本相同。从需求看，恐慌性库存储备带来的需求放大是暂时的，预计两三年后有可能恢复完全的供需平衡。从供应侧来看，全球锂资源经济可采储量快速增加，2005年至2010年提升400%，现在全球经济可采储量2200万吨，以NCM811电池为例可以生产227TWh动力电池，按每辆车装100千瓦时电池来算，可装超过22.7亿辆。随着需求的增加，新的勘探量和可采储量还会继续增加，资源是完全充足的。锂资源供需在2至3年后有可能恢复正常。

在李琳看来，在2021年到2025年的未来五年，随着江西宜春锂云母工程的快速成长，青海卤水提锂技术的提升，四川锂辉石资源的开采，还有电池回收技术的进步，进口锂资源的需求量将大幅减少。特别是2025年在宜春要形成50万吨的锂资源开发，具有锂都之称的宜春，或许可以终结锂资源短缺。

对于当前动力电池原材料大幅涨价问题，工信部副部长辛国斌也在会上表示，将适度加快国内资源开发进度，坚决打击囤积居奇、投机炒作等不正当竞争行为。引导产业链上下游企业强化协作、共同发展，推动关键原材料价格回归理性。

（作者系湖南省政协委员，湖南省政府参事，湖南大学经济与贸易学院教授、博导）

## 推进长江中游城市群协同发展亟须完善合作机制体系

李琳

近日国家发改委正式发布《长江中游城市群发展“十四五”实施方案》，这是继京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝双城经济圈之后的第五个国家级城市群发展规划的出台。《方案》明确提出，到2025年，长江中游城市群协同发展取得实质性进展，一体化发展格局基本形成，区域协同创新体系初步建成，支撑长江经济带发展、中部地区崛起乃至全国高质量发展能力显著增强。

这意味着，长江中游城市群协同发展将驶入快车道，迎来了重要战略机遇期。但对标长三角、京津冀快速推进的一体化战略和成效，长江中游城市群因一体化发展机制的缺失和体制障碍，一体化发展明显滞后。如，因城市群利益主体参与程度与参与方式的不成熟而造成的利益共享机制缺失；因各种运输方式无缝连接的立体交通运输网络尚不完善以及城市群之

间协同创新体系尚未形成而导致的动力机制缺失；因制度壁垒引致的产业结构趋同、跨区域优化重组力度不足致使的产业链接机制缺失，以及因统筹推进力度不够、城市群协同发展深度与广度不足造成的空间链接机制缺失；因区域地方性法律法规制定、政策细节模糊、执行与考核力度不够而造成的保障机制缺失等，严重制约了长江中游城市群一体化发展。

为此，加快构建和完善一体化机制体系迫在眉睫，建议：

一是完善利益共享机制。强化利益共同体意识，湘鄂赣省级政府和次级都市圈政府要厚植一体化发展新理念，树立新型的区域观与“区域联动、共同发展”的整体战略意识。完善利益补偿机制，建立“长江中游城市群发展基金”以及“都市圈发展基金”，用于城市群内省际毗邻地区以及城际毗邻地区的基础设施建设，以及溢出效应强、产业链

延伸空间大的跨区域产业集群的培育发展。此外，还应搭建利益共享机制实施平台。建立“两级运作”“多方参与”的城市群组织与管理机制。

二是强化一体化发展动力机制。完善城际内联外达交通网络。要尽快建设沿江高铁上海至重庆成都、夏渝高铁、兰福高铁（兰州至福州）等高铁建设，加快城际铁路建设，优化多层次轨道交通体系的同时，强化协同创新投入机制，抱团争取国家对城市群地区的新型基础设施的重大项目投资，联合争取国家区域科技创新中心落户中三角地区。

三是优化产业-空间链接机制。通过构建“三核三圈三带多点”空间格局，优化城市群产业-空间链接机制。“三核”，即三省会城市，要强化省会城市引领功能；“三圈”，即武汉都市圈、长株潭都市圈、南昌都市圈，要按照“核心-外围”结构优化三大城市圈的优势特色产业布局，培育具有国际竞