

汽车产业“三化”需重新定义底层逻辑

本报记者 叶伟

“通过长期、坚定、连贯实施新能源汽车国家战略,我国成功培育出比亚迪、宁德时代等一批世界级汽车整车和关键零部件领军企业,构建起世界级汽车产业链和引领未来方向的产业创新生态。”中国汽车工程学会副理事长兼秘书长侯福深在5月20日举行的第三十二届中国汽车工程学会年会暨展览会新闻发布会上表示。

侯福深指出,当前,我国正处于由汽车大国向汽车强国发展的关键阶段,汽车产业正加速向低碳化、电动化、智能化方向发展,进入技术创新空前活跃期,此间需要重新定位未来汽车科技创新发展的坐标和重新定义汽车产业的底层逻辑,探寻未来汽车科技发展方向,引领全球汽车科技加速前行。

电动化发展 全面市场化阶段两大问题

“今年1-4月,我国新能源汽车渗透率达42.7%,表明电动

化发展进入全面市场化新阶段。”中国汽车工程学会秘书长助理、国汽战略院副院长郑亚莉表示。

然而,目前汽车电动化方面面临动力电池与固态电池及充电与超级充电两大问题。

“目前,全固态电池在全球范围内仍处于研发和中试阶段,存在材料稳定性、界面稳定性、循环寿命等关键技术问题及整车热管理、整车集成等工程化与产业化技术难题,预计2030年全固态电池可实现小批量装车验证,2035年才有可能规模化应用。因此,近中期,液态动力电池仍是电池产品的主流,需进一步挖掘其性能提升潜力,推动本征高安全、全气候创新技术的突破与优化。”郑亚莉说。

“当前,龙头企业提出兆瓦级超充技术方案,其产业化应用除需突破自身散热、标准化等难题外,对动力电池、整车平台等也提出了更高要求,同时

还将带来电网侧增容等新问题。”郑亚莉说,短期看,超级快充仍将是普通快充技术的一项补充技术。

智能化变革 商业落地需三大突破

“目前,L2级辅助驾驶功能乘用车新车渗透率已达57.3%,引领汽车智能化转型。”侯福深说。

比如,2月9日,长安汽车官宣智能化战略“北斗天枢2.0”计划,从2025年起不再开发非智能化新产品,未来3年将推出35款数智新汽车;2月10日,比亚迪召开智能化战略发布会,发布高阶智驾系统“天神之眼”……今年以来,国内多个汽车品牌车企提出“智驾平权”相关计划。

“我国已实现L2辅助驾驶规模化应用,但目前主要车企提出的‘智驾平权’主要是L2级辅助驾驶的量产应用,而L3级以上高级别自动驾驶仍处于技

术验证和商业化示范阶段。”郑亚莉说。

郑亚莉表示,与L2级辅助驾驶相比,L3级以上的高级别自动驾驶上车,需要实现从技术、用户认知到安全管理的质变性突破。比如,技术创新方面,需要完成辅助驾驶向主导驾驶的转变;用户认知方面,需要适应驾驶权的转移;管理体系方面,需加快建立并完善高级别自动驾驶汽车产品准入标准和测试评价能力,制修订面向高级别自动驾驶的交通安全法律法规等。

AI为驱动力 形成标准引领力

“要想成为世界汽车强国,需要有完善的汽车科技创新体系和关键载体平台,还需要掌握核心技术、形成标准引领能力。”侯福深说。

为此,此次新闻发布会上,中国汽车工程学会正式发布汽车创新技术展AITX品牌,聚焦汽车科技创新和开放合作这一

主题,打造全新的综合性汽车技术展览平台。

“至2030年,将AITX品牌打造成为规模最大、科技影响力最强、创新生态最丰富的全球汽车创新技术展览,成为世界汽车科技创新交流高地。”侯福深表示。

同时,人工智能(AI)将是未来汽车产业变革新的驱动力。

“AI将是影响未来3-5年汽车科技创新的关键因素,AI将全面赋能汽车产品技术创新,驱动汽车产品向具身智能终端演进,同时也将带来从研发、生产、制造到服务的汽车底层逻辑重构,催生汽车产品形态、产业生态的系统性变革。”郑亚莉说,AI将从智能驾驶、智能座舱方面率先应用,然后拓展至动力、底盘等全领域、全链条,深度赋能汽车研发、生产、制造、销售、服务等全过程,推动汽车产业向数字化、智能化方向发展,引领我国汽车产业从规模提升迈向创新驱动。

新能源公交车站上发展风口

本报记者 于大勇

近日,交通运输部、国家发展改革委、财政部联合印发《2025年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则》(以下简称《实施细则》),明确提出将利用超长期特别国债资金,对城市公交企业更新新能源城市公交车及更换动力电池给予定额补贴。

专家表示,该政策通过利用超长期特别国债资金提供定额补贴,直接降低了公交企业更新新能源车辆及动力电池的经济负担,从而促进新能源公交车在公共交通领域的推广应用。

促进新能源公交车发展

据了解,《实施细则》分为5部分:补贴范围和标准,补贴申报、审核和发放,补贴资金管理,绩效管理与监督及附则。

在补贴范围和标准方面,《实施细则》规定,将支持车龄8年及以上即2017年12月31日前注册登记的公交车更新,2025年12月31日前超出质保期或不满足安全运营条件的新能源城市公交车动力电池更换。其中,更新新能源城市公交车,每辆车平均补贴8万元;更换动力电池,每辆车补贴4.2万元。

在补贴资金管理方面,《实

施细则》明确中央财政和地方财政的分担比例,总体按照90:10的比例共担,并根据不同地区经济发展情况确定具体分担比例。

“《实施细则》将从多个方面促进新能源公交车发展。”中国投资协会上市公司投资专业委员会副会长支培元表示,首先,资金补贴直接缓解公交企业资金压力。购置新能源公交车及更换动力电池成本高昂,超长期特别国债资金提供的定额补贴,降低了公交企业采购和运营的成本,使企业有更多资金用于车辆更新换代,加快新能源公交车普及。其次,有利于新能源公交车更新换代。补贴政策会吸引公交企业增加新能源公交车订单,推动新能源汽车制造商加大研发和生产投入,提升产品质量和性能,促进整个产业链发展。第三,有利于提升公共交通服务质量。

“《实施细则》的发布,不仅为新能源公交车行业的发展提供了有力的政策保障和资金支持,还通过细化补贴标准和政策倾斜,引导行业向更加绿色、环保、人性化方向发展。这将有助于推动新能源公交车在公共交通领域的全面普及,为构建绿色低碳、便捷高



新能源北京公交车行驶在北京市西三环道路上。

晁毓山/摄

效的城市出行体系贡献重要力量。”新智派新质生产力会客厅联合创始发起人袁帅说。

小型公交车受政策青睐

值得关注的是,《实施细则》明确,各地交通运输主管部门要坚持市场主导与政府引导相结合、设备更新与资源节约相结合,指导申请人因地制宜选择更新车辆或更换动力电池,引导更新小型化、低地板及低入口城市公交车辆。

“《实施细则》提出对小型化、低地板及低入口的新能源城市公交车补贴资金适当倾斜,意义重大。”在支培元看来,这表明政策

鼓励公交车辆多样化发展,而小型化公交车能更好适应城市复杂路况和狭窄街道,提高公交服务的覆盖范围和灵活性,满足不同区域居民的出行需求。低地板及低入口设计方便乘客上下车,尤其对于老年人、残疾人等特殊群体,极大提升了公交出行的便利性和可达性,体现了公共交通服务的人文关怀,有助于推动无障碍出行环境建设。

“这意味着政府鼓励城市公交企业购买更加人性化、便捷的新能源公交车。”中国民协元宇宙工委副会长兼秘书长吴高斌表示,小型化、低地板及低入口的公交车在乘坐舒适度、便

捷性以及安全性方面具有明显优势,有利于提升城市公共交通的服务水平。

“这一条看似技术细节,实则传递出城市公交‘服务属性回归’的重要导向。”知名商业顾问霍虹屹介绍说,在很多城市,特别是人口老龄化趋势加剧、空间密度高的区域,小型化、低地板、低入口公交车能更好地提升通达性与乘车舒适度。这些车辆不是“技术升级”,而是对“城市温度”的回应。因此,政策补贴对这类车型给予倾斜,本质上是推动城市公共交通更贴近民生需求,迈向“精细化运营、个性化服务”的现代公交体系构建。