



整治光伏行业“内卷”需系统施策

► 本报记者 叶伟

光伏行业如何巩固反“内卷”成果、推动高质量发展,成为今年全国两会期间能源领域代表关注的重点之一。

“2026年是光伏行业深入整治‘内卷’式竞争的关键之年。”全国人大代表、天合光能股份有限公司董事长高纪凡表示,光伏行业要通过深化价格治理、强化产能管控、严格标准引领、推进行业自律、加强上下游协同等举措,持续推动光伏行业进一步提升反“内卷”成效,提升行业整体能效,从而促进行业健康可持续发展。

供需矛盾未根本化解

2025年,国家多个部门联合构建反“内卷”工作机制,围绕价格治理、产业调控等方面推进整治:7月,工业和信息化部召开光伏行业制造业企业座谈会,提出依法依规、综合治理光伏行业低价无序竞争,引导企业提升产品品质,推动落后产能有序退出,实现健康、可

持续发展;8月,工业和信息化部、中央社会工作部、国家发展改革委、国务院国资委、国家市场监督管理总局、国家能源局六部门联合召开光伏产业座谈会,进一步规范光伏产业竞争秩序。

同为8月,中国光伏行业协会发布《关于进一步加强行业自律,共同维护公平竞争、优胜劣汰的光伏市场秩序的倡议》。

“随着反‘内卷’政策推进和行业自律措施落地,光伏行业非理性竞争态势得到初步遏制,光伏各环节价格有所回升,反‘内卷’成效初显。但行业‘内卷’的外部表现与内在根源尚未消除,企业严重亏损局面尚未改变。”高纪凡说。

全国人大代表、隆基绿能科技股份有限公司董事长、总经理钟宝申表示,供需结构性矛盾尚未根本化解,光伏行业发展面临下行压力。

“国际能源机构预测,未来5年全球年均光伏装机规模约700

吉瓦,而目前我国光伏产能约1400吉瓦。受电网消纳能力等因素制约,我国光伏新增装机量于2025年达到315吉瓦峰值后,2026年装机规模可能面临阶段性回落。”钟宝申说。

据介绍,目前,我国光伏制造产能规模已超过需求的两倍,低价无序竞争导致全行业连续两年出现大面积亏损,累计亏损金额超过1000亿元。资本市场上,光伏全行业总市值较历史峰值缩水近4万亿元。

应多举措促良性竞争

如何深入推进光伏行业反“内卷”?代表们表示,破解行业“内卷”,关键在于引导竞争从价格博弈转向技术与质量的优化迭代。

高纪凡提出,应统一标准开展全国价格检查,开通投诉绿色通道,查处典型案例形成震慑;发布光伏成本测算指导文件,支持行业协会收集并公布标杆成本;同时强化产能管

控,采取以需定产、以价定量实现标本兼治。

“应建立技术分级与动态管理机制,健全并动态调整合理的市场准入标准,以支持先进产能发展,鼓励技术迭代升级,加快淘汰落后产能,维护供需动态平衡。同时,强化质量安全监管,加强行业自律与价格监测,严厉查处低价倾销等不正当竞争行为,切实规范市场秩序。”钟宝申表示。

标准引领在促进我国光伏产业技术发展过程中发挥重要作用。代表们建议,坚持高标准引领,破解光伏行业“内卷”式竞争。

“硅料、硅片环节技术工艺成熟、产品性能趋同,在规范方向上建议以能耗管控为核心抓手,完善并动态提升单位产品能耗限额标准与污染物排放标准,要求不达标的企业限期技改,整改后仍不达标者予以淘汰。”钟宝申建议,提高组件产品国家强制安全准入标准,

并建立以转换效率为核心的组件强制准入标准。同时优先采购先进高效、质量可靠的光伏产品,推动市场回归“优质优价”导向。

高纪凡建议加快制定并实施能效等方面的强制性标准,提升能效三级门槛。

行业兼并重组也是光伏行业治理“内卷”有效手段。钟宝申提出,鼓励行业兼并重组,提升行业集中度,坚持扶优限劣,优化市场竞争生态,保障行业稳健经营秩序。

“应推进兼并重组,支持头部企业开展市场化并购整合,通过减少无序竞争的经营主体,逐步实现供需平衡。同时,引导金融机构积极支持并购重组,为光伏企业的兼并重组设立绿色通道。”全国人大代表、TCL创始人、董事长李东生说,“加快光伏行业的并购整合进程,将有助于提升行业产能集中度,推动产能稼动率与市场需求相匹配。”

当前,我国自动驾驶汽车产业正加速从示范应用迈向规模化落地阶段。今年全国两会期间,多位代表委员就自动驾驶高质量发展建言献策。

完善政策法规

针对自动驾驶汽车上路行驶的合法性问题,多位代表委员呼吁加快顶层法律法规修订,为规模化应用扫清障碍。

“当前我国自动驾驶汽车产业已迈入规模化应用快车道,亟需以制度软实力为技术硬实力保驾护航。”全国人大代表,广汽集团党委书记、董事长冯兴亚建议,加快完善自动驾驶相关法律法规,构建全国统一标准与测评体系,为规模化落地提供保障。

全国人大代表、中国长安汽车集团有限公司董事长朱华荣表示,当前我国自动驾驶正处于从试点走向规模化商用及全球市场的关键阶段。他建议加快修订《中华人民共和国道路交通安全法》及其实施条例,解决自动驾驶汽车规模化商用与上路通行的合法性问题,让先进技术真正用于提升驾驶安全性与通行效率。同时,他建议进一步加快自动驾驶强制性标准发布和实施,并推出适配自动驾驶的保险产品。

全国政协委员,恒银金融科技股份有限公司党委书记、董事长江浩然同样建议加速修订



2026年2月24日,全国人大代表,广汽集团党委书记、董事长冯兴亚(右)在广州一家充换电中心调研动力电池拆装衔接细节。

新华社记者 刘大伟/摄

《中华人民共和国道路交通安全法》,从国家层面赋予自动驾驶系统恰当的法律地位,并鼓励地方先行开展试点探索,为新车型、新服务、新模式的验证以及规模化应用拓展更为广阔的制度空间。

优化分级管理

在技术加速迭代背景下,如何优化分级管理成为讨论焦点。

全国人大代表、广东小鹏汽

车科技集团有限公司董事长兼CEO何小鹏表示,随着大模型与高算力的深度应用,自动驾驶技术正从软件定义的功能时代,加速迈向AI驱动的智能时代,技术迭代显著加快,商业化落地需求日益迫切,现行“分级渐进”管理框架面临新挑战。

在何小鹏看来,随着大模型与高算力的深度应用,自动驾驶技术正从L2级组合辅助驾驶加速向L4级高阶自动驾驶跃

代表委员热议自动驾驶“条件”与边界

► 本报记者 罗晓燕

迁。他建议,一是在保持L2级安全监管体系稳定运行的基础上,推动自动驾驶政策从L2级向L4级跨越,简化L3中间环节;二是逐步明确L4级自动驾驶车辆的注册与通行管理体系,逐步推动L4级车辆在全国范围内合规上路;三是开展交通法规适配性评估,针对自动驾驶特性,在安全前提下优化形成“人类驾驶”与“机器驾驶”分类适用的交通行为规范;四是赋予特定场景下L4级无人驾驶C端应用的地方试点管理权,允许部分基础条件成熟的城市在特定低风险场景开展L4级应用试点,逐步形成可复制、可推广经验。

何小鹏表示,在高级别自动驾驶落地环节面临国际竞争的压力下,推动自动驾驶从L2级直接向L4级跨越,不仅是技术路线的选择,更是制度体系、法规环境与治理能力的系统性升级。加快突破制约产业发展的关键制度瓶颈,将为我国智能网联汽车和自动驾驶产业在全球竞争中赢得战略主动。

丰富应用场景

如何让自动驾驶汽车“跑”

起来?冯兴亚建议,依托广东省等建立国家级产业协同平台,推动智能网联汽车技术标准、测试数据、算力资源共建共享,将广东省打造成为先行先试样板。

江浩然表示,要优先在“车路云一体化”试点地区选取具备条件的都市圈,比如京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝等区域,搭建多个区域级工程验证平台,促进端侧智能与路侧智能协同共进,打造高级别自动驾驶应用集群。借助交旅融合等途径,提升自动驾驶科技体验感,带动旅游消费增长。充分参照出租车、公交车、干线物流、环卫、快递等传统行业的市场规模,科学设定不同场景下高级别自动驾驶车辆试点示范规模化比例以及商业化准入条件,推动构建清晰、可操作的分级量化标准体系。

此外,江浩然建议,加速构建“车路云一体化”基础设施体系,填补中小城市路侧智能设施短板,推动感知、通信、接口等标准的统一与互联互通。同时,建立并完善跨部门协同推进机制,凝聚各方发展合力,为场景规模化应用提供优质环境。