



稳增长 促消费 强链补链

代表委员共谋汽车产业“换挡升级”之道

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“发展消费新业态新模式，采取减免车辆购置税等措施促进汽车消费，新能源汽车销量增长 93.4%。”“支持汽车、家电等大宗消费，汽车保有量突破 3 亿辆、增长 46.7%。”3 月 5 日，第十四届全国人民代

新能源汽车发展地区不平衡

要稳住新能源汽车等大宗消费，同时继续开展智能家电、绿色建材下乡活动，推动制造业“三品”(增品种、提品质、创品牌)行动。

汽车消费对经济的提振作用不言而喻。国家统计局数据显示，2022 年，汽车制造业完成营业收入 92899.9 亿元，同比增长 6.8%，占规模以上工业企业营业收入总额的比重为 6.7%。

时间回拨至 2022 年 5 月，国务院常务会议提出，将放宽汽车限购，阶段性减征部分乘用车购置税 600 亿元。此后，各地推出的汽车消费“大礼包”密集落地，汽车销量加速回暖。

政策刺激后效果立竿见影。中汽协数据显示，2022 年，中国汽车产销分别完成 2702.1 万辆和 2686.4 万辆，同比增长 3.4%和 2.1%。中国汽车产销总量已连续 14 年居全球

聚焦补能痛点

新能源汽车作为战略性新兴产业，近年来发展迅速，但“车多桩少”问题突出。

中汽协数据显示，2022 年，我国新能源汽车产销分别完成 705.8 万辆和 688.7 万辆，分别同比增长 96.9%和 93.4%，市场占有率达到 25.6%，高于上年 12.1 个百分点。

“中国是世界上最大的新能源汽车的生产国、消费国，也是世界上规模最大的汽车出口国。中国去年出口新能源汽车 67.9 万辆，同比增长 120%，而且中国连续 8 年新能源汽车产销量全世界第一。”3 月 4 日，在全国政协十四届一次会议首场“委员通道”上，全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福在接受提问时说道。

在李书福看来，中国的新能源汽车工业发展有以下特点：第

表大会第一次会议在北京人民大会堂开幕。在今年的政府工作报告中，汽车产业被多次提及。

乘联会秘书长崔东树向《中国经营报》记者表示，“今年政府工作报告很好地总结了对汽车消费的支持，特别强调稳定汽车消费取得了良好的成果。”此外，他还预计全国

第一。

今年政府工作报告提出，“着力扩大国内需求。把恢复和扩大消费摆在优先位置。多渠道增加城乡居民收入。稳定大宗消费，推动生活服务消费恢复。”

在第十四届全国人民代表大会第一次会议开幕会结束后首场“部长通道”采访活动上，工业和信息化部副部长金壮龙提出，要稳住新能源汽车等大宗消费，同时继续开展智能家电、绿色建材下乡活动，推动制造业“三品”(增品种、提品质、创品牌)行动。

今年两会，全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚建议，国补政策向需求侧战略转型，对新能

乘用车市场将在新能源车较快增长的趋势下，进入结构性平稳增长期。

政府工作报告提出，今年发展主要预期目标是：国内生产总值增长 5%左右，居民消费价格涨幅 3%左右等。作为国民经济重要的支柱产业，汽车势必将发挥着极为重要的作用。

源汽车消费实施持续补贴、直接将优惠补贴给消费者，并延续汽车购置税减免政策。同时优化汽车限购措施，推动汽车消费由购买管理向使用管理转变，并加快推动二手车市场走向成熟，健全报废机动车回收利用体系，促进汽车循环利用。

全国政协委员、均瑶集团董事长王均金则提交了促进农村新能源汽车消费的提案。在他看来，我国农村地区具有推广新能源汽车得天独厚的先天优势，新能源汽车使用成本低，农村家庭充电桩安装更加便利，相对高线城市，农村市场存在巨大的市场发展潜力。

王均金认为，去年工业和信息

不过，汽车产业在高速发展的背后，仍有诸多掣肘行业的难题。今年两会期间，多位代表、委员积极为汽车行业高质量发展建言献策，纷纷就刺激汽车消费、新能源汽车发展、动力电池布局、充换电基础设施的建设、智能网联人才建设等多个方面提交议案、提案。

化部等四部门联合发布了《关于开展 2022 新能源汽车下乡活动的通知》，促进了新能源汽车在农村市场的消费。

他补充道：“但整体而言，当前新能源汽车发展地区不平衡，高渗透率城市发展已相对成熟，增长势头有所放缓，三线及以下城市新能源渗透率与高线城市相比，有很大发展潜力。”

如何进一步促进农村新能源汽车消费？王均金建议，要延续并加大新能源汽车下乡政策；加强对低能量密度、高能耗产品供给源头的管控；引导商业银行针对购买新能源汽车推出“绿色消费信贷”产品。

从充电标准的角度上，尹同跃建议工信部牵头尽快统一并升级下一代电动车充电标准，并与国际标准进行互通，让国内车企、充电设施及第三方运营企业在统一标准的保驾护航下，升级整车技术，为车主提供更好的充电体验，实现新能源汽车的规模突破，加速国家电动化和清洁能源的进程。

除此之外，尹同跃还围绕电动商用车(重卡、大巴等)换电难的问题，提出加快商用车，尤其是重卡、大巴换电模式的推广应用，全面推动商用车电动化势在必行。“建议工信部等部委加快商用车专用换电站等基础设施建设，满足换电模式的应用需求。”



从“舶来品”到“出海潮”，“中国造”汽车加速驶向全球。 本报资料室/图

强链稳链护航出海

2022 年中国汽车出口 311.1 万辆，成为仅次于日本的世界第二大汽车出口国。

中国汽车也加速驶向海外市场。尹同跃表示：“2022 年中国汽车出口 311.1 万辆，整车汽车进口 87.7 万辆，汽车出口已远大于进口，成为仅次于日本的世界第二大汽车出口国。”

在尹同跃看来，随着中国汽车技术和研发能力的提升，产品性能和质量已逐步拉近了与国际市场上主要竞争对手的差距，特别在智能网联技术和新能源汽车方面已经走在前列，开始出口欧美等发达国家和地区。

尹同跃指出，日韩政府在中国汽车主要海外市场所在国家均签订了自由贸易协定，日韩汽车企业因此享受更多的优惠政策，竞争优势非常明显，这就造成中国汽车品牌在国际市场竞争中处于不平等地位。“而在海外市场，进口国对所有国家汽车关税一致的情况下，中国汽车品牌则占有一定优势。”

尹同跃举例表示，比如在已与中、日、韩均签订自贸协定的智利，2022 年中国品牌汽车销量已占整体汽车市场的 32%，多个产品进入销量前 10 名；沙特从中、日、韩及欧美的进口整车关税均为 5%，2022 年中国品牌占整体汽车市场的 21%，同比增长 4%。“自贸协定的达成无疑将会为中国企业走出去提供更好的政策支持。”

尹同跃认为，目前中国进

口整车基本都是高端小众车型。“建议国家税务局、海关总署等单位研究进一步降低整车进口关税，以便争取更加互惠的贸易政策，降低关税壁垒。”

除此之外，尹同跃还建议，商务部等部委加速与中国汽车出口主要市场所在国家和地区签订贸易协定或关税联盟，制定与汽车有关的关税政策，特别是拉丁美洲南方共同市场(南共体)、墨西哥、南非、欧洲国家。同时推进与已签订自贸协定国家的第二阶段谈判，将汽车纳入协定目录，加快汽车产品关税互减的进程。

对于新能源汽车出口面临的认证难、物流难等行业问题，全国政协委员、全国工商联副主席、赛力斯集团董事长(创始人)张兴海建议，给予政策技术性指导，助力车企开拓海外市场；帮助车企在技术交流、海外参展等方面提供便利等；同时，协调解决出口运输运费高、运力不足等突出问题。

此外，尹同跃还围绕新能源汽车产业链的稳定，提出要战略布局海外动力电池核心矿产资源。“建议将锂、钴、镍列为国家的战略储备资源，通过与国际，尤其是‘一带一路’沿线国家合作，在互利互惠的基础上，推动资源所在国将上述资源作为招商引资的开发项目。”

全国人大代表单增海：建设世界一流现代化企业 勇攀全球高端装备制造产业珠峰

本报记者 方超 石英婧 上海报道

“我带着这五年来，徐工集团取得满满的成果和未来珠峰登顶‘两步走’战略目标向总书记作了汇报，得到总书记的充分肯定，这是对我们全球徐工干部职工最亲切的关怀、巨大的鼓舞和鞭策。”

《中国经营报》记者在采访中获悉，在今年全国两会期间，向总书记汇报徐工集团 5 年发展成绩的全国人大代表、徐工机械总工程师、副总裁单增海对未来信心十足：“我见到了总书记，总书记给我们讲了这么多关心的话，描述了这么多重要的(关乎)我们未来发展

的一些想法，给了我新的动力。”

记者注意到，作为来自制造业一线的代表，单增海对“走自主创新道路”可谓感受强烈，“我在这个行业投身了将近 30 年，深刻体会到科技创新就是要摒弃幻想，走出一条自己的自强道路，大国重器就是要勇于担当、顶天立地。”

3 月 5 日，亮相“代表通道”的单增海对外分享称：“2017 年，习近平总书记视察徐工时乘坐过的全地面起重机，如今已经通过技术升级，其各项关键指标已经达到全球领先，整机国产化率也由原来的 71%提高到 100%，所有的关键零部件均实现了中国制造。”

在单增海看来：“工程机械是造福人类的产业，它的发展水平某种程度上是衡量一个国家装备制造水平的关键标志之一，其核心竞争力就是关键技术创新。”其同时表示：“5 年来，总书记关心的‘求不到、买不来’的核心技术、‘卡脖子’难题，我们正逐步握在手中。”

单增海所言非虚，作为中国工程机械行业的领头羊，“坚决打好关键核心技术攻坚战”的徐工集团 5 年来已取得累累硕果。

单增海介绍称：“5 年来，我们把全地面起重机的最大起重能力从 1200 吨提高到全球最大的 2600 吨，其所安装的风电机组的高度，

从最大 100 米提高到全球最大的 160 米，风电机组的安装功率从原来的 2.5 兆瓦提高到 8.5 兆瓦，在全球唯一实现了陆上风机安装的全工况覆盖。”

不仅如此，5 年来，徐工集团先后研发了全球最大的 1.5 万吨米塔机、440 吨矿卡、700 吨液压挖掘机等一系列国产首台套重大装备。与此同时，徐工集团旗下众多明星产品先后出现在卡塔尔世界杯场馆、丹格特世界最大单体炼油厂等一系列全球“超级工程”，引发外界广泛关注。

值得注意的是，除了作为来自“中国工程机械之都”徐州的人大

代表，单增海今年带来了《关于支持徐州市创建国家高端工程机械及核心零部件创新中心的建议》。

单增海在受访时认为，作为装备制造业的重要组成部分，我国工程机械行业依靠持续创新突破快速发展，已经在全球范围具备了一定的竞争优势，行业内领军企业具备了向世界一流企业发起冲击的基础。

但单增海同时也认为，工程机械部分高端核心零部件仍依赖进口，严重制约了我国工程机械行业竞争力提升和产业发展安全。

“因此，我建议支持徐州市创建国家高端工程机械及核心零部

件创新中心，以国家创新中心建设为载体，研发一批国际领先、引领行业发展的主机及核心零部件产品，推动徐州工程机械集群建设成为极具国际竞争力的世界先进制造业集群，助力我国装备制造业的高质量发展。”单增海如此表示。

“听了总书记的讲话，更加坚定了我们追求高质量发展的信心和决心，为我们增强了更大的底气和动力。”单增海表示，徐工集团将加快建设世界一流现代化企业，全力攀登全球高端装备制造产业珠峰，打造世界级先进制造业集群和享誉全球的“工程机械之都”，为总书记和全国人民交上一份徐工新答卷。

全国人大代表刘懿艳：建议加快培养智能网联汽车行业人才

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“近年来，在国家政策、企业创新、用户认可的综合作用下，我国新能源汽车实现了快速发展，并正向着‘电动+智能+生态’更高阶的智能网联汽车新时代‘全速前进’，智能网联汽车已成为新能源汽车产业‘下半场’竞争的高地。”

今年两会期间，全国人大代表、零束科技有限公司党委副书记、纪委书记、工会主席刘懿艳，在其提交的《关于加快培养智能网联汽车行业人才的建议》中如是说道。

《中国经营报》记者注意到，根据《中国制造 2025》规划，预估到

2025 年，智能网联汽车行业将掌握自动驾驶总体技术及各项关键技术，建立较完善的智能网联汽车自主研发体系、生产配套体系及产业集群，基本完成汽车产业转型升级。

而根据中国人才研究会汽车人才专业委员会的统计数据，预估到 2025 年，我国智能网联汽车行业人才净缺口约为 3.7 万人，而 2025 年智能网联汽车涉及的相关专业高校本科规模预计仅 7300 余人。“智能网联汽车行业人才供需不平衡情况日益凸显，如何加快培养智能网联汽车复合型创新人才，成为亟待解决的课题。”刘懿艳在建议中如是表示。

众所周知，智能网联汽车是跨

学科、跨领域融合创新的新产业，要求企业研发人才兼具车辆、机械、信息与通信、计算机、电气、软件等多维专业背景。

以智能驾驶为例，要求人才同时具备三大专业背景，即 AI 算法、车辆工程、软件，细分到学科专业涉及车辆工程、机械工程、计算机科学与技术、交通运输工程、电气工程、控制科学与工程、软件工程、电子科学与技术、信息与通信工程等。

刘懿艳指出，从行业现状来看，大量从业人员以单一学科专业背景为主，主要依靠在企业内“边干边学”完善知识结构，逐步向跨专业复合型经验人才转型。“这类

人才的培养周期长且培养周期内的社会成本偏高，具备成熟经验的人才更为稀缺，现有存量市场无法匹配智能网联汽车行业对复合型人才的大量渴求。”

对于校园人才，刘懿艳认为，校园人才在企业归属感、文化认同、创新潜力和成长动能等方面更具长期战略优势，是智能网联汽车行业未来人才的主要增量。

刘懿艳表示：“一个令人欣喜的现象是，近年来，多所高校已开始搭建智能网联汽车相关的跨领域、跨专业交叉学科，原本的车辆工程专业课程体系已开始向智能网联化转型，全国已有四所双一流

高校新设智能车辆工程专业。但上述这些举措的改革力度和速度还不够，仍无法满足智能网联汽车行业对复合型人才의 急迫需求。”

对于高精尖技术领军人才能发挥的作用，刘懿艳认为，针对智能网联汽车核心关键“卡脖子”技术(如操作系统、芯片等)，智能网联汽车行业需要不断涌现一代又一代的高精尖技术领军人才，带领智能网联汽车行业突破技术瓶颈，占领智能网联汽车行业高地。

在刘懿艳看来，汽车产业从工业 2.0 时代大步跨入工业 4.0 时代，行业形态从移动互联升级为产业互联，智能网联汽车行业从最初的

应用软件场景开发，逐渐深探到底层操作系统、芯片等基础技术的研究、开发，对应人才需求的专业背景也从现有的以应用学科为主，逐步扩展到基础学科。“从现状来看，智能网联汽车行业基础学科人才数量少、底子薄弱，不利于行业往纵深和长期发展。”

为此，刘懿艳建议，要加快出台国家层面的智能网联汽车人才培养及发展规划；推动智能网联汽车行业“产学研”形成合力，夯实创新融合平台，丰富合作形式；在相关高校加快开设智能车辆工程学院或专业；加强对高校相关基础学科建设的政策扶持和基础投入等。