

中国改革报

传播力就是竞争力

中华人民共和国价格公报发布报纸
全国独家信用信息公示信息披露指定报纸
本报发布企业债券公告

改革网



中国发展改革微信

市场竞争锻造新能源汽车产业竞争力

新闻发布厅

□ 本报记者 成 静

近年来,我国新能源汽车产业快速发展,涌现出一大批广受国内外消费者欢迎的产品质量硬、技术水平高、用户体验好的车型。2023年,我国新能源汽车产销量分别达到958.7万辆和949.5万辆,比上年分别增长35.8%和37.9%,产销量连续9年居全球首位,销量占全部汽车销量的比例为31.6%。如何进一步推动新能源汽车产业健康发展,使人民生活更为便捷? 6月18日,国家发展改革委举行6月份新闻发布会,对我国已经实行的政策和下一步措施进行了介绍。同时,还就节能降碳、欧盟对华电动汽车加征关税等方面问题,进行了回应。

新能源汽车产业在开放中求发展

国家发展改革委政策研究室副主任、委新闻发言人李超表示,今年以来,我国新能源汽车发展延续了良好态势。前5个月,新能源汽车产销量分别为392.6万辆和389.5万辆,同比分别增长30.7%和32.5%,销量占全部汽车销量的比例为33.9%。

“实践证明,我国新能源汽车产业快速发展,关键在于顺应客观规律、充分尊重市场竞争,坚持在开放中求发展。”李超说,首先,新发展理念为我国新能源汽车产业发展提供了引领。近年来,绿色发展理念不断深入人心,绿色生产生活方式日益成为新的社会风尚,在这样背景下,新能源汽车行业顺应发展潮流,瞄准消费者需求,持续为国内外消费者提供绿色低碳、智能高效、经济便利的新能源汽车产品,形成了需求引领供

点 评

加快推动“两重”“双新”等政策落地见效

□ 田新元

在国家发展改革委6月份新闻发布会上,新闻发言人提出要加快推动“两重”“双新”等各项政策落地见效,切实巩固和增强经济回升向好态势。这里“两重”指的是发行超长期特别国债支持重大战略实施和重点领域安全能力建设,而“双新”则是指推动大规模设备更新和消费品以旧换新。“两重”“双新”事关长远,推动相关政策落地见效,对扩内需、保增长、惠民生等都有重要意义。

值得注意的是,“两重”“双新”相关内容都在今年《政府工作报告》中被提到。《政府工作报告》提出,为系统解决强国建设、民族复兴进程中一些重大项目建设的资金问题,从年开始拟连续几年发行超长期特别国债,专项用于国家重大战略实施和重点领域安全能力建设各项工作,为推进中国式现代化提供有力支撑。

《政府工作报告》还提出,推动各类生产设备、服务设备更新和技术改造,鼓励和



国家发展改革委6月份新闻发布会现场

本报记者 高弘杰 摄

给、供给创造需求的良性循环。

其次,我国超大规模市场为新能源汽车产业提供了广阔发展空间。截至2023年底,我国机动车保有量达到4.35亿辆,其中汽车3.36亿辆,2019年以来,我国的汽车保有量增加了1.16亿辆。这一规模还在不断增长,其中,新能源汽车占全部汽车销量的比重还在不断提高。2012年~2023年,我国新能源汽车销量年均复合增速达到82.1%。

再次,充分的市场竞争锻造了新能源汽车产业的竞争力。市场竞争促进企业加大研发投入、打造竞争优势,2022年~2023年,我国汽车工业重点企业研发投入分别增长8.8%、16%;充分有序的市场竞争加速企业优胜劣汰,通过“大浪淘沙”,实力雄厚的企业在

不断涌现,带动了产业整体发展水平的提升。

“当然,我们还要看到,国内国际‘双循环’推动全球新能源汽车产业共同发展。开放带来进步,封闭导致落后。中国汽车产业在深度参与全球产业分工合作中发展壮大,同时我国也没有把我们超大规模国内市场圈起来让中国企业独享,而是积极欢迎全球汽车企业共享中国超大规模市场红利。2018年,我国取消了新能源汽车整车制造外资股比限制,将整车进口平均关税进一步调降至13.8%,其中零部件平均关税仅为6%。2022年,我国进一步取消了乘用车外资股比限制。在中国优质营商环境、高素质劳动力、完整产业链供应链等助力下,特斯拉、大众、宝马等车企纷纷在华布局投资建设电动汽车生产。”李超表示,下一步,国家发展改革委将会同有关方面,继续通过政策引导、规范监管等方式营造公平竞争的市场环境,充分激发各类经营主体活力,推动汽车产业转型升级和企业优化重组,提升技术创新和产业链配套能力,加强国际合作,持续推动新能源汽车产业高质量发展。

大幅催生充电基础设施建设需求

截至2023年底,我国新能源汽车保有量超过2000万辆,其中纯电动汽车保有量1552万辆,占比超过76%。新能源汽车充电基础设施是服务保障民生的重要交通能源融合类基础设施,也是促进新能源汽车消费和产业发展的重要支撑。

李超表示,展望未来,综合各方面情况看,我国消费者对新能源汽车需求还将持续走高,新能源汽车特别是电动汽车仍将保持较快速度增长,这也大幅催生了充电基础设施建设需求。2023年6月,国务院办公厅印发《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》以来,国家发展改革委会同有关方面抓好贯彻落实,推动我国充电基础设施建设快速发展。截至今年5月底,全国充电基础设施总量达992万台,同比增长56%;其中,公共、私人充电设施分别达到305万台、687万台,分别增长46%、61%。我国已建成世界上数量最多、服务范围最广、品种类型最全的充电基础设施体系。

“为更好满足人民群众生产生活需要,进一步推动解决充电基础设施在布局、结

构、服务、运营等方面存在的问题,国家发展改革委、国家能源局会同工业和信息化部、财政部、自然资源部、住房城乡建设部、交通运输部等各有关方面,持续深入贯彻落实有关部署,坚持目标导向和问题导向相结合,近期重点抓好4方面工作。”李超介绍说。

一是优化完善网络布局。城际方面,重点加快推进公路沿线充换电基础设施建设,今年全国计划新增公路服务区充电桩3000个、充电停车位5000个;城市方面,重点是结合城市体检、城镇老旧小区改造、完整社区建设试点等,因地制宜推进社区充电设施建设和改造;县域农村方面,加大力度支持农村地区充电基础设施建设,组织建设充电基础设施建设应用示范县和示范乡镇,开展县域充换电设施补短板试点工作,在2024年新能源汽车下乡活动中组织充换电服务协同下乡。

二是提升运营服务水平。加快国家充电设施监测服务平台建设,完善高速充电基础设施“随手查”信息服务,加大重大节假日高速公路出行充电服务保障力度。持续完善充电基础设施标准体系,推动制定、修订先进充换电技术标准,强化充电设施质量安全监管。

三是加强科技创新引领。加快推广应用智能充电设施,鼓励新技术创新应用。印发加强新能源汽车与电网融合互动的实施意见,推进车网互动核心技术攻关,探索开展双向充放电应用试点。

四是加大支持保障力度。加强配电网建设改造,落实并完善峰谷分时电价政策,加大用地、融资等支持力度。

“下一步,国家发展改革委将持续加强统筹协调,会同各有关方面加快构建高质量充电基础设施体系,更好保障人民群众绿色出行需要。”李超说。

四方面行动推进节能降碳

在推进完成“十四五”规划纲要明确的节能降碳目标方面,李超介绍说,近期,国家发展改革委会同有关部门报请国务院印发《2024—2025年节能降碳行动方案》,部署当前节能降碳重点工作。

»2版

改革时评

“连接”的故事讲不完

□ 本报评论员 杨 禹

最近,“连接”的故事,一个接着一个。

6月15日,长三角高铁超级大环线正式开通,起始点都在上海,全线绕着三省一市兜了一大圈。真从起点坐到终点的人几乎不会有,但沿途新增的便利显而易见。这种特圈走的线路安排,更像是地铁的逻辑。

去年此时,苏州地铁11号线开通,与上海地铁11号线在花桥站相连。地铁自诞生起,就被定义为城市内部的、家门口的交通工具。两个城市间通了地铁,标志着“同城化”迈进一大步。

对上海地铁11号线来说,这一幕,其实是故事的续集。多年前,它从上海市中心直接伸展到了江苏昆山,成为跨省地铁第一线。现在,两个11号线连通后,您可以从阳澄湖边拎上一筐螃蟹,一路坐着地铁,到上海人民广场出站了。

最早的地铁同城化故事发生在珠三角。十多年前,广州把地铁修到了佛山市中心。从此,广佛同城化一直在全国领先。而今,在苏沪地铁连通一年后,珠三角那边又往前走了一大步——5月底,广州、佛山、肇庆、东莞、惠州之间“四线贯通”,“湾区大号地铁”来了。这不是两个城市间,而是“一大片”城市间的地铁式连通。最大难点,其实不在技术上,而在于——高铁和地铁的投资经营主体不同,“连接”的本质,是各主体间充分协调,体制机制变革取得新突破。

轨道上的“连接”有形有感。但这还不是最困难度的“连接”。在长三角三省一市,围绕规划体系、科技创新、产业链条、环境保护、司法协作、市场监管、公平竞争、标准互认、能源保障等等,跨省“连接”都相当复杂,事关理念、机制、利益与习惯,既要靠政府推动,更要靠市场形成。

这是一次对长三角“由表及里”的重塑。

“一步一步往前走、一项一项往前推”,习近平总书记对长三角一体化发展提出要求。三省一市“日拱一卒”,从“我是谁”到“我是你的谁”,再到“我们是谁”,重新定义着彼此的关联。“‘长三角’是我们共同的名字”——在前些天召开的长三角地区主要领导座谈会期间,这句话给人印象深刻。

再看东北。嫩江上,半年前新添了一座大桥。

桥这边,是吉林白城的大安市。桥那边,是黑龙江大庆的肇源县。多少年来,两岸居民同饮嫩江水、同吃嫩江鱼,见个面却不太容易,夏天坐轮渡,冬天走冰面。如今,一座桥连接了彼此,周边区域的交通被盘活,合作被激发,政策与机制对接提速。当南方游客涌入哈尔滨,不少哈尔滨人正开车奔大安,去江边吃鱼。

这个夏天,“吉辽辽北蒙东六市一体化高质量发展”已步入第三年。吉林南部的四平、辽源、通化,辽宁北部的抚顺、铁岭,内蒙古东部的通辽,六个地级市,过去相对落后,今天正尝试打破省界市界,努力“抱团儿”发展。

六市的“连接”,对标京津冀、长三角、珠三角,“硬联通”与“软联通”一起上,包括“产业共兴、项目共谋、政策共争、基础设施共建、资源共进、市场共享、平台共建”。“共”是灵魂,“协同发展”是使命。

再看大西南。“进一扇门,办两省事”。

上周,川渝高竹新区政务服务服务中心落成,新区的企业、百姓可来“一站通办”。三年多前,川渝携手,在四川广安与重庆渝北的毗邻处,建立了跨两省四镇的川渝高竹新区。此“连接”,直接站到了全面深化改革的最前沿——这是全国首个跨省域、实体化运行的新区,正探索经济区与行政区适度分离改革。

省与省的“连接”,在实践中非常具体——两省市税费政策实质性差异有118项,目前已统一了67项;四川多水电,重庆多火电,涉电政策各异,如今,已统一了跨省差异40项,实现服务一体化;跨省金融服务、医保、社保、交管、职称互认等,都在“连接”中逐步成为“一体”。

“连接”的好处显而易见,更难处还在后边。川渝高竹新区的探索,让成渝地区双城经济圈建设重大国家战略,多了一个探索“尖兵”。

大江南北忙“连接”,体现出高质量发展对于“坚持系统观念”的要求,全面深化改革对于“系统性、整体性、协同性”的要求,正越来越高。

“连接”之事都不易。最难在人,最大动力在人,最受益的是人,最生动故事也在人。

“连接”之事不怕难。难点就是潜力点、突破点。

重点推荐

保护主义没有前途
开放合作是唯一选择

2版