中华人民共和国国家发展和改革委员会主管

CHINA REFORM DAILY
中国发展改革报社主办出版
www.cfgw.net.cn

2026.04.24 星期五
今日4版 第8258期

中国改革报、改革网
为互联网新闻信息稿源单位

中國改革報

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

习近平近日作出重要指示强调

把“义乌发展经验”进一步总结好运用好 探索走出符合各自实际的高质量发展之路

新华社北京4月23日电 中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平近日作出重要指示指出，义乌小商品闯出大市场、做成大产业，形成“义乌发展经验”，这是因地制宜发展县域经济的成功实践。

习近平强调，要结合开展树立和践行正确政绩观学习教育，把“义乌发展经验”进一步总结好、运用好，引导各地区立足自身资源禀赋，尊重基层和群众首创精神，改革创新、真抓实干、久久为功，探索走出符合各自实际的高质量发展之路，更好服务和融入全国发展大局。

习近平在浙江工作期间，多次到义乌调研，总结推广“义乌发展经验”。这些年来，义乌不断书写“小商品、大市场”新篇章，目前小商品市场经营主体突破126万户，与230多个国家和地区有贸易往来，2025年外贸出口额居全国县（市、区）首位。

评 论

“义乌发展经验”是对“因地制宜”最好的诠释

□ 本报评论员 王晓涛

浙江义乌，硬是靠小商品“闯出了大市场、做成了大产业”，2011年到2025年，义乌的外贸进出口总额由255.04亿元增长至8365.0亿元，增长了30多倍。

“义乌发展经验”是因地制宜发展县域经济的成功实践，其成功的真谛主要可以归于三个词——创新、改革、坚持。

发展县域经济要因地制宜，义乌用创新对因地制宜做了最好的诠释。一提到“因地制宜”，人们挂在嘴边的话就是“靠山吃山、靠水吃水”，但当无山可靠、无水可吃时，又该如何坚持“因地制宜”呢？地处浙中山区的义乌“七山二水一分田”，不沿海、不沿边、不靠大城市，没矿产、没良田、没大工业基础。自然资源禀赋虽然先天欠缺，但义乌人并没有因此就安于现状、坐等靠要，甚至怨天尤人，而是打开思路、开拓视野，所谓“地”涵盖的并非只是自然资源。义乌抓住自身地处浙中交通节点、方便走南闯北的便利条件，充分发扬自身因人多地少而被逼出来的经商传统，不种地、不挖矿，专门做买卖——兴商建市。

要在实践中切实因地制宜，自然离不开“改革”二字。义乌的成功，离不开好的政策。改革实质上是政策上的因地制宜，别的地方搞农业、搞工业，而选择做买卖的义乌则专门搞市场。允许农民经商、允许长途贩运、允许开放城乡市场、允许多渠道竞争，这些政策无疑都是对基层和群众首创精神的尊重，而这种尊重，在40多年前是要有“敢为天下先”的精神才会有的。

改革就要不断破除发展中遇到的体制机制障碍，习近平同志在浙江工作时曾生动形象地打过比方：小孩子成长太快，而衣服太小，“得给成长快的孩子换上一件大衣服”。2005年，义乌国际贸易额首次超过国内贸易额。常驻义乌的外商已有8000多人，境外企业在义乌设立办事处近600家。浙江省因势利导，2006年11月，印发《关于开展扩大义乌市经济社会管理权限改革试点工作的若干意见》，适时对县级市义乌实行史无前例的扩权。2009年7月，原金华海关义乌办事处，正式升格为义乌海关，隶属于杭州海关……这是对外开放的因地制宜。通过建义乌港、内陆口岸，开通义新欧班列，做市场采购贸易试点，结果一个内陆小城成为对外开放前沿，最终成就了今天义乌从“买全国卖全国”到“买全球卖全球”的嬗变。而作为国际贸易综合改革试验区，义乌的改革也在不断深化。

一个地方的发展，贵在选定发展道路后能够长期坚持，即久久为功，不搞急功近利的短期政绩。较其他一些地区，这是义乌在发展中更为难能可贵的地方。义乌发展不是当地一届领导班子的短期冲刺，而是几十年一以贯之，始终坚持“兴商建市、贸工联动”不动摇。不片面追求地区生产总值短期增长，不搞寅吃卯粮，而是深耕市场、培育生态、夯实根基，实现可持续发展。这无疑是对“功成不必在我、功成必定有我”最好的践行。

正是因为能够坚持因地制宜，义乌在发展中才能围绕市场需求、企业需求、群众需求精准施策；才能在产业选择上将目光投向针头线脑、小五金、小饰品，拼齐全、便宜、方便，从而扬长避短，变“劣势”为“优势”。

在因地制宜发展县域经济的今天，进一步总结好推广好“义乌发展经验”，对于各地探索走出符合各自实际的高质量发展之路无疑具有更为重要的现实意义。

新形势下节能降碳工作迎来顶层“路线图”

□ 本报记者 甄敬怡

近日，中共中央办公厅、国务院办公厅印发《关于更高水平更高质量做好节能降碳工作的意见》（以下简称《意见》），明确了新形势下的节能降碳工作定位。

“《意见》对推进新形势下的节能降碳工作作出系统部署，明确了总体要求、重点任务和实施路径，对于更大范围、更大力度凝聚全社会共识，更好发挥节能降碳对推进碳达峰碳中和、保障国家能源安全、实现高质量发展等方面的支撑作用具有重要意义。”国家发展改革委有关负责人表示。

新形势赋予节能降碳工作新内涵

“十五五”时期，我国全面实施以强度控制为主、总量控制为辅的碳排放双控制度。在这样的背景下，更高水平、更高质量做好节能降碳工作具有重大意义。

“从‘能耗双控’向‘碳排放双控’全面转型，意味着节能正在从单纯强调资源节约、效率提升，转向推动碳达峰碳中和、支撑经济社会高质量发展的新定位，其内涵已发生深刻变化。”国家发展改革委能源研究所副所长孙颖表示，一方面，能源转型不断扩大清洁低碳能源的供给能力，要求能源需求侧增强灵活响应能力；另一方面，能源需求侧需要在技术可行、经济合理前提下，加速清洁低碳能源对传统高碳能源的替代。节能工作应在“用多少能源”基础上，拓展至“用什么能源、什么时间用能、在哪里用能”等维度，统筹能源消费的总量、结构、时间、空间等特征，从提高效率、调整品种、优化方式、变革形态等多角度系统谋划。“从长期看，更要一以贯之坚持节约优先方针，用最小成本实现经济社会发展的最大收益。”孙颖表示。

数据显示，2012年以来，我国以年均3.3%的能耗增速支撑了年均6.1%的经济增长，经济发展的质量和效益持续提升。“这深刻表明节能降碳不是简单做‘减法’，而是以更低资源消耗支撑更高质量增长。”国家节能降碳中心主任刘琼表示，节能降碳有利于牵引产业转型升级、培育绿色发展新动能。我国已建成全球最大、最完整的新能源产业链，为全球提供80%以上的光伏组件和70%的风电装备，节能降碳正在加快转化为产业竞争优势和发展优势。

“十五五”时期是实现碳达峰的决胜阶段，节能降碳是确保如期实现碳达峰的核心支撑。“近年来，我国节能降碳工作取得显著成效，但以煤为主的能源结构尚未得到根本性改善，能源消耗特别是化石能源消耗给我国碳减排工作带来较大压力。实现碳达峰碳中和，必须持之以恒做好节能降碳工作，充分发挥节能的源头降碳作用，推动我国能效碳效水平不断提升。”刘琼表示。

抓住碳达峰“牛鼻子”统筹发力精准施策

协同推进节能降碳与绿色转型是《意见》中的一项重点任务，对统筹节能降碳与产业升级、能源转型提出了一系列新任务、新要求。

产业方面，《意见》聚焦重点产业结构性矛盾、低水平竞争等问题，强调要有力有效管控高耗能高排放项目无序上马，依法有序推动落后低效产能和工艺设备出清，坚决扭转粗放式增长模式；与此同时，积极培育有利于节能降碳的新产业、新业态，高标准推进“零碳园区”建设，发展构建“以绿制绿”新模式。

能源方面，《意见》要求统筹能源安全保障与绿色低碳转型，严控化石能源消费，推动煤炭、石油消费逐步达峰并稳步下降；持续加大非化石能源、新型储能等建设力度，加快新型电力系统建设，推动新增清洁能源发电量逐步覆盖全社会新增用电需求。

刘琼表示，《意见》协同推进节能降碳与绿色低碳转型，在要求坚决遏制能源消费需求不合理增长的同时，大力推进风电光伏等新能源发展，这将从根本上筑牢国家能源安全基石。

工业、建筑、交通运输、公共机构、数字基础设施等是我国能源消费和碳排放的重点。对此，《意见》部署了大力推进重点领域节能降碳的重要任务，精准施策，以重点突破带动全社会节能降碳工作整体推进。

“推进重点领域节能降碳，能够深入挖掘潜力、有效激发需求，让越来越多的节能降碳新技术、新产品、新模式生根发芽、开花结果。”孙颖表示，在工业方面，《意见》提出以工业园区为重点，开展供热、制冷等基础设施共建共享，加强企业间能量交换与梯级利用，支持钢化联产、炼化集成等跨行业耦合提效，推动园区能源系统整体优化和资源节约集约循环利用。在建筑方面，《意见》对严格新建建筑能效管理、推进既有建筑节能降碳改造、优化建筑用能结构、深入推进供热计量改革等工作作出部署。在交通运输方面，《意见》对优化交通运输结构、建设绿色交通基础设施、推广节能低碳运输工具等方面提出工作要求。

当前，“用电大户”数字基础设施带来的能源消耗和碳排放快速增长，已成为节能降碳工作面临的新挑战。在数字基础设施方面，《意见》从增量和存量“两手发力”，强调要加强项目评估论证和源头把关，推进既有设施节能降碳改造，同时要求提高可再生能源消费和余热资源回收利用水平，支持发展绿色低碳、集约循环的算力设施。

“随着数字经济的快速发展和人工智能技术的广泛应用，数字基础设施用电量将持续保持快速增长态势。《意见》顺应新形势新要求，将数字基础设施作为推进节能降碳的重点领域之一，充分体现了政策的前瞻性、适应性。”中国国际工程咨询有限公司资源与环境业务部主任张英健表示。

打通政策落实“最后一公里”

“十五五”规划《纲要》提出，到“十五五”末，“单位国内生产总值二氧化碳排放降低17%”。同时提出，稳步实施地方碳考核、行业碳管控、企业碳管理、项目碳评价、产品碳足迹等政策制度。

此次出台的《意见》特别强调要进一步加强节能降碳监督管理。聚焦近年来存在的部分地区盲目上马“两高”项目等问题，《意见》提出进一步严格固定资产投资项目节能降碳审查评价，要求新（改、扩）建高耗能高排放工业项目在纳入国家规划布局以及履行审批、核准、备案手续时应制定碳排放等量或减量置换方案，落实情况作为碳排放评价重要内容。

《意见》强化完善重点领域节能降碳支撑保障体系，确保各项工作部署安排落到实处。“《意见》坚持问题导向、目标导向、结果导向，系统部署健全法律法规体系、完善标准标识体系、强化政策支撑、加强技术创新、提升基础工作能力等重点任务，将为节能降碳工作提供坚实制度保障。更重要的是，《意见》着力强化节能降碳资金保障与市场机制建设，提出研究设立国家低碳转型基金，将有力撬动社会资本广泛参与，形成多元化投入格局。”刘琼表示。

“《意见》是对今后一个时期更高水平更高质量做好节能降碳工作的总体部署，需要各有关方面共同努力、形成合力，才能有效推动各项任务落地落实。”国家发展改革委有关负责人表示，国家发展改革委将认真履行碳达峰碳中和统筹协调职责和节能主管部门职责，加强工作谋划和推进落实，强化跟踪评估和督促指导，协调解决重大问题，会同各有关方面共同抓好《意见》贯彻落实。

新观察

2026北京车展：38万平方米的展馆里你将看到什么

□ 本报记者 张守营

4月21日，距离北京车展正式开幕还有三天，宁德时代就先投了一个“重磅炸弹”，六大新品连珠炮般释出。每一项单独拎出来，都够一个品牌开一场发布会讲上两小时。

这还只是开场。今年北京车展尚未开馆，各路玩家已经坐不住了。

数据不会说谎：本届车展总展览面积38万平方米，双馆联动，17个展馆，来自21个国家和地区的近千家企业参展，展车总数1451台，其中首发车181台，概念车71台。数字只是水面上的冰山。水面之下，一场更深的游戏规则改变正在发生。

宁德时代：电池巨头走到了台前

宁德时代这次的动作，传递出的信号远比六款新品本身更值得玩味。

以前的玩法是：整车厂做品牌、做产品定义，供应商躲在幕后默默供货。现在的玩法是：供应商不仅不躲了，还要站在聚光灯下宣布“你们用的技术都是我的”。宁德时代这场发布会办在北京车展前夕，时间、地点、力度，无一不在宣告一个事实——在新能源汽车这场牌局里，核心技术的话语权正在从整车厂向供应链上游转移。

这有点像手机行业的台积电和高通——品牌可以百花齐放，但制程和芯片才是真正的护城河。电池这条赛道，宁德时代显然想扮演同样的角色。

华为：一个“系统级玩家”

如果说宁德时代是在供应链层面重构格局，那么华为则是在品牌层面另辟赛道。

华为这次在北京车展的声势堪称空前。“境”系列品牌（启境GT7猎装车、奕境X9大六座SUV）首次参展；鸿蒙智行“五界聚首”——问界、智界、享界、尚界、尊界集中亮相；华为乾崑、华为数字能源、鸿蒙智行均设独立展台。粗略估算，华为系相关展台总面积超过4000平方米。

华为打的是一张明牌：不造车，但要成为所有造车者的“灵魂供应商”。鸿蒙智行的合作版图越大，华为在汽车行业的存在感就越强。但这种深度绑定也有隐忧——当越来越多的车企将核心技术和品牌命脉交到同一家供应商手中，同质化竞争几乎是必然的结果。一旦智驾和座舱体验趋同，品牌差异化的空间将被急剧压缩。对华为是利好，对合作伙伴则未必。

国际品牌：大象转身，不再优雅

本届车展最值得关注的变化之一，是BBA的集体反攻姿态。

宝马、奥迪、奔驰，三大德系品牌此次携60余款新车同台亮相。动作幅度之大、本土化程度之深，前所未有。

但令人唏嘘的是另一个细节：起亚、捷豹路虎、上汽通用雪佛兰、东风日产启辰等品牌或子品牌，在这届车展上未见清晰独立展位信息。而一汽大众、上汽大众、大众安徽三个在华合资品牌挤在同一个展台，展位面积相比往届大幅收缩。大众品牌之夜虽然声势不小，但展位的“缩水”才是更真实的信号。

丰田、日产、本田、福特、沃尔沃等国际品牌虽然也悉数参展，但整体声势已不如从前。两年前的北京车展，国际品牌还能靠品牌溢价稳住阵地；一年前的上海车展，合资品牌开始被动跟随中国品牌的定价节奏；到了2026年，外资品牌在中国市场的定价权和产品定义权，正在被系统性瓦解。

供应链走向C位：芯片、算法、高精地图齐上阵

本届车展另一大看点，是供应链企业的大规模登台。芯片、算法、高精地图、车载系统等软硬件企业的参展数量较往届明显增加，智能驾驶产业链展示趋于完整。中国汽车芯片联盟等机构也首次出现在展商名录中。

这是趋势，也是必然。当800V高压平台、线控转向、VLA大模型智驾这些曾经只属于百万级豪车的配置，如今被下放到了30万元甚至20万元的车型上，整车厂单靠产品定义的差异化空间越来越窄，真正的技术壁垒必须深入到供应链底层。

如今，产业链上的话语权正在以前所未有的速度从整车厂向核心供应商迁移。未来评判一家车企的竞争力，不仅要看它的产品定义能力，更要看它对上游供应链的掌控深度。

2026年北京车展的主题是“领时代·智未来”。这一年，车展的叙事逻辑彻底变了。讨论的重心不再是“电动车是不是未来”，而是“智能化的下半场怎么打”。

更具象征意义的是品牌格局的重塑。2024年，展馆的核心位置还属于BBA和大众；2025年，新势力和自主品牌开始“抢C位”；2026年，E2馆是蔚来、小鹏、问界“三足鼎立”，E3馆是比亚迪“包馆”，W3馆是华为乾崑联合合作车企“包馆”。国际品牌虽然仍占据大面积展位，但展馆布局已经不再以它们为中心。

记者手记

热闹背后的无声洗牌

□ 本报记者 张守营

车展越热闹，洗牌越无声。这句话，2026年的北京车展尤其适用。

38万平方米的展馆里，有人声势浩大，有人悄然退场。起亚、捷豹路虎、启辰等品牌的展位信息不明，大众三个合资品牌挤在一个展台，这些细节比任何宏大的发布会都更真实地反映了当下中国汽车市场的生存法则。

两年前，行业还在讨论“谁能活下来”；一年前，讨论的是“价格战什么时候结束”；今天，讨论的已经是“谁有资格坐上牌桌”。宁德时代用六款电池产品告诉所有人，没有核心技术，整车厂只是外壳；华为用“五界两境”告诉所有人，智驾和座舱的游戏规则可以不由车厂来定；造车新势力用“9系”SUV集群告诉所有人，中国品牌在高端市场的天花板正在被一块一块地推开；BBA用60多款新车告诉所有人，大象转身虽慢，但转过来之后的体量依然不容小觑。

最后说一句可能不太讨喜的话：这届车展上，最该被关注的不是那些流量大的CEO，也不是那些激光雷达和算力堆到天上的配置表，而是展位图上那些“消失了”的品牌名字。它们才是中国汽车产业洗牌最残酷的注脚。

车展的热闹属于所有人，市场的残酷却让少数人感受至深。2026年北京车展，与其说是一场技术盛宴，不如说是一场没有硝烟的淘汰赛——而在中国这个全球竞争最激烈的汽车市场，淘汰赛的节奏，只会越来越快。

新闻热线：（010）59579300 本版编辑：王晓涛