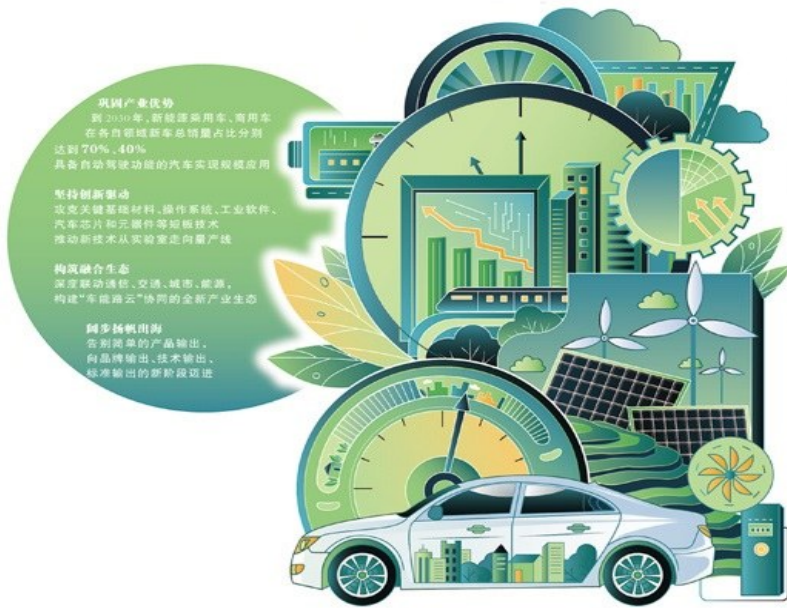


智启新程 奔赴汽车强国

——解码《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》

工业园区,一辆搭载高阶辅助驾驶的乘用车平稳汇入早高峰车流;高速路上,新能源重卡沿着零碳运输通道奔赴物流枢纽;城市街角,5G/5G—A(增强版5G)与C—V2X(蜂窝车联网技术)路侧感知设备默默采集交通信号,为车路云一体化筑牢数字底座……不知不觉间,智能网联新能源汽车已成为生产活里的日常图景。

前不久,工业和信息化部等9部门联合印发《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》(以下简称《规划》),锚定到2030年,“进入世界汽车强国行列”目标,以智能化、绿色化、融合化为发展方向,部署17项重点任务、4项重大工程、3个重点行动,为我国汽车产业从规模扩张迈向高质量发展描绘清晰路线图。这份立足产业变革浪潮的顶层设计,既是对过去数十年产业积累的接续传承,更是面向全球竞争新赛道吹响的奋进号角。



1 巩固优势 在变革窗口期锚定强国坐标

发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。

回望来路,经过多个五年规划接续布局,我国汽车产业走过了从跟跑、并跑到部分领域领跑的不凡历程。“十四五”时期,我国建成了贯通上下游的完整高效产业链,新能源汽车、动力电池及关键材料产量占全球70%以上;2020年至2025年,新能源汽车年销量实现从136.7万辆到1649万辆的跨越式增长,国内乘用车组合驾驶辅助功能搭载率从16.2%提升

至64.9%。成绩不凡,挑战同样存在。关键基础软件、汽车芯片仍存短板;部分领域同质化竞争、非理性价格战扰乱市场秩序;高阶自动驾驶的安全治理、数据合规、商业模式尚待成熟;国际贸易保护主义抬头,出海企业面临合规、品牌建设等多重考验。

迈入“十五五”,我国新能源汽车产业走到电动化上半场收官、智能化下半场开启的关键转折点。《规划》的出台,有利于进一步巩

固和扩大我国智能网联新能源汽车产业发展优势。”工业和信息化部装备工业一司司长郭守刚介绍,《规划》采用“1+4”框架搭建面向2030年目标体系。

“一个总目标”即巩固全产业链优势、进入世界汽车强国行列。“四大分目标”覆盖技术水平、产业结构、国际化发展、经济社会效益四大维度,明确一系列可量化、可考核的指标。到2030年,国内市场新能源乘用车、商用车在各自领域新车总销量占比分别达

到70%、40%,具备自动驾驶功能的汽车实现规模应用;乘用车平均燃料消耗量和纯电动乘用车平均电能消耗量分别达到每百公里3.3升和每百公里11.5千瓦时左右;全员劳动生产率较2025年提升15%。

汽车安全专家朱西产认为,这并非简单的数字约束,将倒逼整车企业在轻量化、热管理、整车集成上深耕,引导行业告别单纯比拼尺寸、配置的粗放路径,把节能高效作为产品核心竞争力。

“国内新能源乘用车市场占有率达70%是审慎的目标,实际很可能达到85%以上。”北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪说,指标留足弹性,能为产业留出应对消费环境、政策变量的缓冲空间,重点不在于数字竞赛,而在于以目标牵引产业综合实力的跃升。

从汽车大国迈向汽车强国,比拼的早已不只是销量,更在于技术底座、产业生态、标准话语权与全球品牌影响力。

2 创新突围 攥紧产业高质量发展“金钥匙”

一项,释放出坚持创新驱动的强烈信号。

汽车产业的竞争,归根结底是核心技术的竞争。当前,我国动力电池、整车集成、智能座舱已跻身全球第一梯队,但汽车芯片、基础软件、工业软件等仍是短板弱项。对此,《规划》明确要攻克关键基础材料、操作系统、工业软件、汽车芯片和元器件等短板技术,支持组建龙头牵头、各类企业参与的跨领域创新联合体,加快布局中试验证与创新公共服务平台,推动新技术从

实验室走向量产线。

不同于过去单一聚焦硬件突破,此次规划把“人工智能+汽车”上升为专项发展行动。“汽车不再只是代步工具,更是AI走进物理世界的重要载体。”科大讯飞相关负责人表示,端侧大模型、汽车专用AI模型、智能体技术,正在重塑座舱交互、整车能量管理、故障预判乃至整车研发制造全流程,推动“软件定义汽车”从概念落地为现实。

创新不仅是实验室的突破,也离不开治理体系的保驾护航。智

能驾驶的快速普及,让安全问题成为全社会关切焦点。前不久,《智能网联汽车 自动驾驶系统安全要求》《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》两项强制性国家标准正式发布,首次以国家强制标准划定辅助驾驶、自动驾驶的安全底线,厘清功能边界、人机交互与厂商责任,纠正市场上夸大宣传、概念混淆等乱象。

国家市场监督管理总局标准技术管理司副司长朱美娜表示,接下来还将加快自动泊车、汽车数据

安全等强制性国家标准制定,持续深化国际标准协同。

值得一提的是,产能预警调控首次被写入这份顶层产业规划,严格新建独立新能源车企项目条件,通过市场化法治化方式推动落后低效产能有序退出。这套“控增量、疏存量”的组合拳,意在引导行业告别非理性竞争,让资源向具备技术创新能力的优势企业集中,培育若干全球前十整车企业、全球百强零部件企业,推动产业从“拼价格”转向“拼技术、拼质量、拼服务”。

3 跨界融合 构筑“车能路云”共生的产业新生态

一辆新能源汽车,已不再是孤立的机械产品。它可以是路上的智能终端、家庭的移动储能单元,也可以是智慧城市感知网络的一个节点。《规划》把跨界融合发展作为核心任务,推动汽车跳出单一制造业范畴,深度联动通信、交通、城市、能源,构建“车能路云”协同的全新产业生态。

在信息通信领域,加快5G/5G—A、C—V2X大规模部署,推动北斗、直连卫星装车,让车与网络双向赋能;在交通与城市维度,北京、重庆、广州等一批“车路云一体化”试点城市加快信号灯、路侧感知设备数字化改造,推动自动驾驶在城市物流、公交出行等场景落地;在能源领域,各地持续完善城

乡充换电网络,探索车网互动(V2G)可持续商业模式,让千万辆新能源汽车成为电网灵活可调的移动储能单元。

宇通客车相关负责人介绍,目前,公司智能网联客车已在全国20多座城市落地运营,未来将向更多智慧城市与公共交通项目复制推广。

融合,也意味着对产业链协同能力提出更高要求。《规划》提出关键零部件生态建设和领军企业培育行动,加快制定关键部件系统与基础软硬件接口规范、数据交互等标准,打破产品与数据“孤岛”,同时支持重点企业做优做强,成长为具有全球影响力的零部件领军企业。

伴随舱驾融合、中央计算、AI软件演进,零部件企业不再局限于简单供货,开始深度参与整车前期研发定义,与主机厂共同打磨下一代汽车产品。一批掌握核心技术的零部件企业,将迎来成长为具有全球影响力零部件领军企业的新机遇。

4 扬帆出海 迈向更高水平对外开放新格局

今年上半年,新能源车出口占我国汽车出口量比重超过四成。截至目前,中国汽车已销往全球200多个国家和地区,中国企业已在境外80多个国家和地区投资整车和零部件制造。中国汽车出海,正在告别简单的产品输出,向品牌输出、技术输出、标准输出的新阶段迈进。

“十五五”时期是我国汽车产业国际化的关键窗口期。商务部

合作司副司长曹文表示,将进一步加强汽车产业国际化发展顶层设计和政策引导,持续推进海外综合服务体系建设,建好“一港一站一平台”,加强企业“出海”合规建设。

今天的出海,早已不是简单把国内车型销往海外。岚图汽车深耕欧洲、布局中东,并推进右舵车型开发,完善本地化服务体系;Momenta获得德国联邦机动车运

输管理局颁发的L4级城市道路测试许可,将中国自动驾驶技术实践带到欧洲市场;科大讯飞多语种AI系统伴随中国整车出海,服务全球60多个国家用户。越来越多企业认识到,真正的全球化,是“走进”而非仅仅“走出去”,需要布局本地研发、打造本地供应链、构建本地服务能力,充分尊重当地法规与市场文化。

开放是双向的。《规划》提出,打造市场化、法治化、国际化一流营商环境,支持外资企业在华深耕发展。鼓励中外企业在整车、关键零部件研发投资方面深度合作,加速产品转型升级,辐射开拓全球市场。

中国汽车工程学会名誉理事长付于武指出,面对行业“内卷”以及产业出海伴随的各类风险,汽车产业在巩固硬实力的同时,还需要

持续锤炼产业软实力。突破核心技术、深化跨界协同、规整行业生态、锤炼产业软实力,将是“十五五”时期产业进阶的关键抓手。

道阻且长,行则将至。坚持创新驱动,守住安全底线,深化跨界融合,扩大高水平开放,中国汽车产业必将把规划蓝图转化为生动现实,助力我国跻身世界汽车强国行列。

据《人民日报》