

汽车业提质逐新拓增量

今年上半年,我国汽车产销量分别完成1562.1万辆和1565.3万辆,同比分别增长12.5%和11.4%。这是我国汽车历史上同期产销首次双超1500万辆。

“从发布的运行数据看,上半年我国汽车市场延续良好态势,多项经济指标同比均实现两位数增长,来之不易。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋在日前举办的2025中国汽车论坛上表示,“随着国家一系列稳增长政策落地见效和行业奋力提质向新,我们完全有信心保持全年稳定增长。”

新能源车成增长主力

数据显示,今年上半年,我国新能源汽车产销量分别完成696.8万辆和693.7万辆,同比分别增长41.4%和40.3%,新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的44.3%。

当前,新能源汽车已经成为驱动我国汽车市场增长的主力。“随着电动化转型,行业企业创新能力得到提升,‘三电系统’等核心领域取得重大突破。”付炳锋说,“技术快速迭代和成本优化,促进了新能源汽车规模化发展和市场化普及。”

7月1日,吉利汽车控股有限公司宣布,基于上半年的销售表现,将全年销量目标从原定的271万辆上调约11%,增至300万辆。吉利汽车成为今年首个上调销量目标的整车企业。

吉利汽车集团CEO淦家阅告诉记者,今年上半年,吉利汽车累计销量140.92万辆,同比增长47%。其中,新能源汽车总销量72.52万辆,同比增长126%,占总销量的比重为51.5%,首次超过传统燃油汽车。这也意味着,吉利汽车新能源转型取得初步成功。

在新能源汽车强劲驱动下,今年上半年,中国品牌乘用车销量为927万辆,同比增长25%,市场占有率为68.5%,持续保持高位。整车集团层面,比亚迪与上汽集团均超200万辆,一汽集团、长安汽车、吉利汽车、奇瑞集团构成“百万辆阵营”,展现头部企业的稳定实力。新能源赛道上,小鹏、蔚来、理想跻身“半年20万辆俱乐部”,小米汽车和鸿蒙智行冲至新高,岚图、深蓝、阿维塔等销量也大幅增长。

尽管面临国际形势不确定性加大等挑战,整车出口仍呈现较好韧性,保持稳定增长。数据显示,今年上半年,我国汽车总体出口308.3万辆,同比增长10.4%。其中,新能源汽车出口106万辆,同比增长75.2%。“中国品牌进入广阔国际市场,成为全球消费者的选择。”付炳锋表示,我国汽车出口规模持续攀升,产品已覆盖200余个国家和地区,满足了不同市场、不同地区的多样化需求。

新能源汽车成为我国汽车市场主导力量,标志着我国电动化转型升级上升到稳定发展的态势,顺利完成第一阶段产业与市场结构调整,实现了从传统燃油汽车主导到新能源汽车引领的历史性跨越,不仅为全球汽车产业转型发展提供了可行经验,也为迈向汽车强国打下坚实基础。付炳锋预计,今年全年我国新能源汽车销量将达1600万辆,新车销量占比有望超过50%。

技术和政策双向驱动

蔚来汽车近日宣布,其智能驾驶模型NWM已开始推送到一系列车型上。这标志着蔚来自研的智能驾驶芯片应用性能达到设计目标。

“该芯片NPU等核心技术完全自研,



安徽省合肥市新桥智能电动汽车产业园蔚来第二工厂的新能源汽车生产线。

新华社记者 周牧摄



流片一次成功,是全球首个成功流片、量产上车的同规格高阶智能驾驶芯片,且实现多车型同步切换与功能推送。”蔚来汽车创始人、董事长李斌解释,这大大提升了新车型的安全上限和体验上限。

技术驱动产品销量增长。今年上半年,蔚来共交付新车11.42万辆,同比增长30.6%。李斌告诉记者,今年以来产品和技术收获大年,多项创新技术密集量产上车,有望提升产品市场竞争力。

智能化为电动化发展注入新动能。“以往对新能源汽车增速的预测,主要基于电动化技术的演进。然而,近年来智能化技术快速发展,成为推动新能源汽车产业升级的新动力。”中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟表示,当前智能化与电动化相互促进,形成了双向驱动的良好循环,新能源汽车有望继续保持高速增长态势。

同时,“两新”政策对我国车市上半年产销增长也起到重要支撑作用。商务部数据显示,截至5月31日,今年汽车以旧换新补贴累计申请量达412万份,按照月度节奏测算,5月以旧换新申请量达到123万辆,环比增长13%。“‘两新’政策加力扩围拉动效果突出。”中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树认为,随着换购需求持续增长,淡季不淡的特征明显,6月零售量接近3月零售量高位,体现了以旧换新政策对国内零售消费的巨大贡献。

展望下半年汽车市场的发展,中汽协副秘书长陈士华认为,“两新”政策将继续有序实施,叠加行业技术不断迭代升级,企业新品供给持续丰富,有助于拉动汽车消费继续增长。

行业内卷成效初显

“经过近一个月的内部反复讨论,小鹏制定了账期调整和执行的相关步骤,并在最近开始推动向前。”7月12日,小鹏汽车创始人、董事长何小鹏表示,已将小鹏汽车的付款周期统一调整为60天内。

自6月10日起,共有一汽、东风、上汽、



机器人在北京小米汽车工厂车间流水线上工作。

新华社记者 郑焕松摄

小鹏、小米等十几家重点企业先后作出“供应商支付账期不超过60天”的公开承诺,以响应《保障中小企业款项支付条例》,加速产业链资金周转效率,保障产业链供应链稳定。车企相关承诺获得了良好的社会反响,如何进一步落实兑现备受社会关注。

“7月9日,工业和信息化部在‘全国违约拖欠中小企业款项投诉平台’开通‘重点企业账期承诺线上问题(建议)反映窗口’,受理中小企业关于重点企业账期行货款支付周期承诺和落实《保障中小企业款项支付条例》不力等问题(建议)的反映,协调相关方面推动解决。”付炳锋称,近段时间,反内卷工作取得积极进展,行业主流车企主动作为,加强自律,快速采取了实质性举措带头维护供应链稳定。

“电动化和智能网联正在推动汽车产业进入全新的创新领域,为高质量发展带来新机遇。”宝马集团大中华区总裁高翔表示,内卷式竞争将阻碍产业健康发展。持续的价格战已将行业盈利能力降至极低水平,如果得不到有效解决,将引发质量妥协,遏制创新,并最终影响产业可持

发展。

高翔建议,共同营造良性竞争环境。汽车制造商应坚持长期主义,加强自律,维护产业共同利益。承诺缩短对供应商的付款周期是迈出的积极一步。相信通过持续的合作和切实的行动,可以建立牢固的共生关系,推动行业持续繁荣。

“当前,中国汽车产业已经发展到前所未有的规模,相比发展速度,行业更需要品牌,更需要创新,更需要管理变革,更需要质量和服务升级。”奇瑞汽车股份有限公司董事长尹同跃坦言,“汽车行业需要自律,我们有责任把中国汽车产业做强做大。”

崔东树表示,上半年车市反内卷效果初显,车企生产节奏稳定,压库存状况得到改善。尤其是今年6月,行业生态明显改善。

“真正的竞争优势最终依靠价值创造,需要车企从技术创新、产品品质、用户体验、品牌文化等维度发力。”付炳锋强调,新能源汽车不能只做“量的冠军”,更要成为“质的标杆”。只有市场从价格驱动转向价值驱动,中国汽车才能真正赢得未来。

以需求导向为牵引释放数据要素价值;构建良好的产业发展生态;安全合规用好数据,保护好个人、企业的权益和隐私;加快形成要素高效配置、流动合规有序、分配公平合理的数据市场。

在前不久举办的2025全球数字经济大会上,一批数据要素改革阶段性成果对外发布,包括制度体系建设、应用场景拓展等关键举措,涉及数据采集、流通、交易等具体环节,为数据要素价值释放找到了新路径。

数据作为新型生产要素,正加快融入千行百业,赋能效应日益凸显,有力推动经济高质量发展。一方面,数据能够驱动物资、人才、技术、资金等传统生产要素高效配置,提升经济社会运行效率;另一方面,数据凭借其多场景应用、多主体复用的特点,能够促进各方面知识相互交叉碰撞,在变革生产研发、科技创新范式上发挥关键作用,不断催生新业态新模式,开辟经济增长新空间。

当前,新一轮科技革命和产业变革深入推进,必须牢牢把握数字经济带来的新机遇,多措并举激发数据要素潜能。

释放数据要素价值,要以需求导向为牵引。数据价值必须在应用场景中才能实现。我国拥有海量数据资源和丰富应用场景,两者协同推进、深度融合,能产生极大收益。

要注意的是,对公共数据开发利用要平衡好公益性和市场化关系,更加注重示范效应,激发各类经营主体参与热情。

企业是用数需求最强烈的群体,其应用模式已从基础统计分析转向智能决策,赋能产品研发、精准营销、风险评估等业务环节。据有关机构统计,近10年来,我国涌现出一批服务型、应用型、技术型数据商,数量已经超过100万家,在盘活数据要素价值中发挥重要作用。因此,要进一步引导企业向数据驱动模式转型,完善数据资产化机制,降低数据流通交易成本,支持大中小企业按照市场规则共同开发利用好数据。

释放数据要素价值,要构建良好的产业发展生态。要加大对各类数据商和第三方专业服务机构的培育力度,鼓励企业创新运营模式,开发多种数据产品和服务。聚焦无人驾驶、低空经济等数据密集型产业,布局前沿技术,推动数据要素与产业深度融合。

释放数据要素价值,要守住安全底线。企业数据往往涉及自身的“看家本领”,个人数据则事关人民群众切身利益,如何安全合规地用好数据,以及如何保护好个人、企业的权益和隐私,是各方关切的问题。为打造安全可信的流通环境,龙头企业要当好排头兵,行业协会应发挥纽带作用,带动上下游企业共同建立场景驱动、技术兼容、标准互通的行业可信数据空间。此外,要加强安全评估体系建设,强化数据基础设施和技术创新,保障数据高效合规使用。

随着数据要素市场化配置改革深入推进,数据将在社会治理、产业升级、改善民生方面创造更大价值。下一步,要围绕数据壁垒、供给质量不高、流通不顺畅等突出问题,完善数据基础制度体系,加快形成要素高效配置、流动合规有序、分配公平合理的数据市场,让数据资源优势转化为经济发展新优势。

本版编辑 陶珏 潘卓然 美编 高妍

容量电价助力煤电转型

本报记者 王轶辰

煤电正在逐步适应角色转变。中国电力企业联合会近日发布的《中国电力行业年度发展报告2025》显示,2024年是煤电容量电价政策正式实施的第一年,全年全国煤电机组累计获得容量电费950亿元,折度电容量电价为2.07分/千瓦时,主要发电企业容量电费获利率接近90%。容量电价通过固定成本回收机制缓解了煤电企业因利用小时下降导致的经营压力,推动煤电机组向“兜底保供和系统调节”功能转型。

何谓煤电容量电价?煤电经营成本包括折旧费、人工费、修理费、财务费等固定成本和燃煤等变动成本两大部分。过去,我国对煤电实行单一制电价,即煤电只有发电才能回收成本。“双碳”目标下,为推动煤电向基础保障性和系统调节性电源并重转型,保障国家能源安全,2023年11月,国家发展改革委、国家能源局联合印发《关于建立煤电容量电价机制的通知》,决定自2024年1月1日起建立煤电容量电价机制,对煤电实行两部制电价政策。这个两部制电价包括容量电价和电量电价,其中容量电价是为回收煤电机组固定成本而专门制定的电价。更通俗的解释,容量电价相当于“底薪”,即便煤电机组不工作也能获取稳定收入;电量电价则是“奖金提成”,根据发电量多少获取相应报酬。

中国电力企业联合会规划发展部副主任韩放表示,容量电价在推动煤电转型升级、稳定煤电收益预期、激励机组顶峰发电、促进新能源发展等方面发挥了重要作用。

在推动煤电企业功能定位转型方面,为长期全额获得容量电费,煤电企业积极推动现役机组灵活性改造应改尽改,主动适应系统兜底调节功能定位,进一步提升煤电机组调节性能,有效弥补风电、光伏等新能源的波动性、间歇性短板,为系统加大可再生能源消纳创造条件。

在稳定煤电企业收入预期方面,煤电容量电价机制为煤电企业提供了较为稳定的收入来源,有助于降低市场化交易波动对煤电企业收益的影响,缓解煤电企业经营压力。

在提高煤电机组顶峰能力方面,容量电价实施后,煤电企业自发加强与燃料采购、生产和营销等相关部门的协作,同时优化缩短机组检修工期,力促机组尽早并网运行。2024年迎峰度夏期间,煤电机组顶峰发电能力得到充分发挥,保障电力系统稳定运行和国家能源安全。

随着煤电转型工作深入推进,容量电价还有进一步优化的空间。韩放建议,要根据能源转型和电力市场建设情况加快落实成本回收比例。在能源转型不断加快和全国统一电力市场不断完善背景下,建议对电力现货市场正式运行地区、连续结算试运行地区以及煤电利用小时数下降明显地区,进一步研究提高容量成本回收比例。

煤电转型过程中,推动老旧机组延寿改造,是盘活存量火电资产、实现资源集约化利用和经济性最优的另一大举措。

我国大容量机组投产时间晚,现役煤电机组运行年限相对较短。国内外火电机组部件为常规强度

设计而非有限寿命设计,机组寿命按一般经验确定为30年,但国外煤电机组服役时间普遍超过这一年限。美国、日本等国家煤电机组服役时间普遍超过30年,欧洲有部分机组已服役60年。我国目前在运机组中,单机30万千瓦及以上的机组容量占比达80%,超临界和超超临界机组占比超过50%,但由于大容量机组投产时间较晚,投产相对集中,现役煤电机组平均服役时间仅为17年左右。

“十五五”期间,将有一批老旧机组寿命期满(指发电许可证到期),面临延寿改造。

“老旧机组运行中的问题主要集中在设备、能效、调节等方面。”中电联规划发展部主任张琳介绍,设备方面,受制于当年材料研发和装备制造水平,部分机组存在材质老化、绝缘水平下降、保护配置不完善等问题。能耗方面,老旧机组普遍为超高压、亚临界等级机组,能耗水平与当前超超临界机组差距较大。调节方面,老旧机组建设初期主要定位为基础电源,需进行灵活性改造以适应当前基础保障性和系统调节性电源并重的定位要求。

张琳建议,进一步完善相关政策,推进老旧机组延寿改造。与新建机组相比,无论从发电成本还是社会经济成本的角度,老旧机组延寿运行都具有比较优势,是保障国家能源资源高效节约利用、推动能源电力转型发展的重要举措。为推进老旧机组延寿改造,建议完善市场机制,确保延寿改造具备合理的投资回收期,体现机组价值;制定并完善煤电机组延寿运行的改造、评估、监管等技术规范及标准体系,提供全面客观的评判依据。

