

产业生态定义新能源汽车未来

本报记者 杨忠阳 吉亚娇

分类
视野

2026年中央一号文件和“十五五”规划纲要均提出，分类有序、片区化推进乡村振兴。这立足我国乡村形态与人口结构发生深刻变化的现实，为扎实推进乡村振兴提供了方法指引。要准确把握政策内涵，确保在实际工作中出实效、不走样。

分类有序、片区化推进乡村振兴是针对乡村发展不充分不均衡问题提出的系统性解决方案。

“分类有序”侧重工作对象和节奏，强调正视乡村的多样性和演变分化大趋势，基于科学评估，依据村庄的发展现状、区位条件、资源禀赋与功能定位差异，合理划定基本类型，明确不同类别村庄在乡村振兴全局中的主要任务、建设重点和发展时序，从而告别此前“千村一面”的粗放模式，实现分阶段、分梯次精准推进。

“片区化推进”侧重工作方式和办法，将地理毗邻、资源互补、产业协同、文化相通等多个村庄，整合为一个统一规划、统筹建设、协同管理的发展片区，从每个村单打独斗向多个村抱团发展转变，实现资源的高效配置。

政策的提出精准把握乡村振兴工作当前面临的问题与挑战。我国许多村庄，特别是山区、丘陵地区的村庄，受制于耕地零散、生态敏感、地形阻隔等条件，单村发展空间有限，难以在有限范围内实现产业的规模扩张。此外，长期以来以行政村为单元的发展模式，导致土地、资金、人才等要素被行政边界固化，难以自由流动和集聚，村庄在市场对接、品牌打造等方面普遍势单力薄。随着城镇化持续推进，乡村人口加速向城镇集中，乡村社会结构正在重塑，单村配置高标准的公共服务设施等，将难以避免资源错配和投入低效。

基于以上现实考量，片区化推进展现出独特的制度优势与实践价值。片区化打破了村庄之间的山河阻隔与行政壁垒，允许在更大尺度上统筹规划。通过跨村域的路网联通、水系治理和业态布局，能够将零散分布的山水林田湖草等资源串联整合，让自然禀赋较弱的村庄也能在区域协同中找到定位、释放价值。同时，片区化通过跨村统筹土地指标、捆绑使用财政资金，联合引进社会资本，有效解决了单村“想干干不了、干了不划算”的难题。通过设施共建共享，提升了公共服务投入的性价比；通过产业分工协作，形成更具竞争力的区域品牌和产业链条。此外，片区化基于分类结果对片区功能进行整体设计，允许资源向集聚提升类村庄的服务中心集中，能够推动乡村在演变中实现新的均衡。

贯彻落实政策关键在紧密结合地方实际，系统谋划、循序渐进，避免机械理解和“一刀切”式执行。首要任务是深入开展调查摸底，基于现实条件和发展趋势，精准界定村庄类型，并据此确定发展优先序。在片区划定过程中，应综合考虑地理邻近性、发展条件相似性、产业关联性、文化认同感以及治理可行性等多重因素，规模要适度，允许暂时无法划片区域独立发展，确保划出的片区是一个内在联系紧密的功能共同体。核心环节是构建协同高效的片区建设管理机制，探索建立跨乡镇、跨行政村的协调领导机制，积极培育市场化的片区运营主体，设计公平合理的跨村利益联结与分配机制，着力破解制约片区化发展的体制机制障碍。要坚持因地制宜与农民主体地位，充分尊重当地自然条件、经济基础、文化传统和农民意愿，选择最适合自身的片区化组织模式和产业发展路径；重大决策认真听取农民意见，项目实施鼓励农民参与，发展成果确保农民共享。

“分类有序、片区化推进乡村振兴”是一项复杂的系统工程，既体现了对乡村发展规律的深刻把握，也有效规避了可能出现的“一刀切”决策与“撒胡椒面”式投入，是提升乡村振兴工作系统性、整体性的关键所在。它要求我们以更加系统的思维、更加协同的步调，绘就宜居宜业和美乡村新画卷。

（作者系北京科技大学乡村振兴与县域经济发展研究院副院长、教授）

魏珣



在技术演进上，全球汽车产业正经历一场创新范式的根本性转变。新能源汽车产业竞争步入“深水区”，从续航、加速等单一性能比拼，加快转向以能源技术为基础、智能体验为核心、AI赋能为推手的综合体系竞争。

“面向市场竞争，产业生态和技术迭代呈现出的新特征，新能源汽车产业竞争已从规模扩张转向价值创造，从单点突破转向体系能力提升。在行业变革期，技术创新将越来越起到决定性作用。”中国工程院院士、比亚迪集团首席科学家廉玉波表示，我们始终坚持把技术创新作为企业发展的永恒动力，坚信技术创新带来的增长才是最安全、最长久的，这也是我们一贯的追求。

“回看燃油车的百年发展历程，不难发现一个规律，技术创新往往从早期由颠覆式、革命性的突破，渐渐进入精细化的改进。”

“当下新能源汽车技术演进正处在类似的阶段，技术创新正转向对汽车各功能性能的精细化打磨，我们仍需要依靠技术创新提升消费者的体验。”廉玉波表示，从根本上来讲，技术创新需要深度触达产品需求，从参数堆叠转向体验升级，让技术变成可感知、可信赖的真实体验。

如果说汽车产业变革的上半场是电动化，那么下半场就是智能化。“智能化的目标不是炫技，不是追求技术参数的极致，而是追求用户体验的极致。”岚图汽车董事长卢放认为，智能化的价值在于能否真正提升用户体验、为用户创造价值，“只有把技术的突破转化为用户体验的提升，才能在市场竞争中构建起真正的壁垒，赢得用户信赖与口碑”。

中国科学院院士、清华大学教授欧阳明高指出，我国新能源汽车市场正实现从“卷价格”向“卷价值”的转变：在功能价值层面，正从“参数领先”转向“体验零焦虑”；在情绪价值层面，从“出行工具”转向“生活方式品牌”；在资产价值层面，从“残值管理”转向“全生命周期”盈利。行业需同等重视这三项价值，推动三者相互支撑、协同发力，构建完善的体验闭环。

从产品出口迈向生态出海

今年一季度，我国汽车产销分别完成703.9万辆和704.8万辆，同比分别下降6.9%和5.6%。与此形成鲜明对比的是，汽车出口222.6万辆，同比增长56.7%。其中，新能源汽车成为核心引擎，出口达95.4万辆，同比增长1.2倍。

在国内汽车市场增长承压与产业技术变革深化的背景下，“出海”不仅成为我国汽车产业的重要增长极，更是建设新能源汽车强国的题中应有之义。

“中国汽车出口正处于历史性拐点，2025年达710万辆，预计2026年达750万辆左右。”奇瑞汽车股份有限公司副总裁王琅提出，未来中国汽车出海，将长期面对日趋严格的合规挑战和政策壁垒，合规能力已成为决定一家车企能否在全球市场生存的底层逻辑。出海也不再是单一的整车出口，而是电芯、芯片、智能网联解决方案、用户运营、充电网络、金融等全生态链舰队式协同出海。

汽车产业竞争高度依赖品牌效应。吉利控股集团高级副总裁杨学良表示，品牌

向上，从来不是闭门造车，唯有走向全球，才能真正实现价值领航。吉利控股始终坚持全球化发展战略，在强化吉利母品牌的同时，持续统筹全球资源，加大国际市场投入，全面释放国际乘用车品牌的“主场优势”与属地化运营能力，发挥沃尔沃、极星、莲花在欧美市场的深厚积淀，以及宝腾在东南亚的本地化优势，携手雷诺等国际伙伴，打造开放协同、互利共赢的品牌合作新范式，实现从产品输出向“产品、服务、生态”全价值链输出转型，真正赢得全球消费者认可。

针对深耕本地化、走稳国际化，安徽江淮汽车集团股份有限公司总经理李明建议：一是共建国际供应链体系，探索开展第三方供应链资源共享，形成集群优势。二是推动银行等金融机构与整车企业协同出海。三是建立海外预警与相关服务体系，结合海外重点区域，系统建立针对当地政策法规、产业动态、市场情况的研究体系、信息平台及资源共享机制等。

在新赛道、新技术、新模式的带动下，全球汽车市场格局和竞争规则正在被改写。

“我们应积极参与全球治理，提升国际化竞争规则与话语权。”苏波表示，要坚持高水平对外开放，推动技术、资本、市场双向开放，构建互利共赢的全球产业链。加快从“产品出海”向“生态出海”的国际化布局发展，从单纯整车出口，转向“整车、技术、零部件、品牌、服务、本土化制造”的全生态协同出海。主动应对国际竞争与贸易壁垒，加强国际政策协调、标准对接与合规体系建设，推动中国技术、标准、规则走向世界，提升我国在全球新能源汽车治理中的影响力和主导权。

民航业挖潜增效应对成本上涨

本报记者 崔国强



感，出行与否、出行方式选择高度受综合出行成本影响。

“民航旅客减少出行成本最有效的应对策略，是提前锁定出行计划、错峰购票出行。国内机票价格会随着预订周期和出行时段进行波动，提前7天至30天预订机票，尤其是节假日、旺季出行，普遍能拿到较低的折扣票价，其价差基本可以覆盖燃油附加费的上调增量，有效摊薄出行成本。”韩涛建议。

专家认为，面对航空燃油成本压力，民航业应当推进提质增效，向内挖掘降本潜力，向外拓展增收空间，全面提升行业核心竞争力与抗风险能力。

“燃油附加费上涨可能影响到部分民航旅客，民航业需要进一步发挥比较优势。”钟山建议，一方面，航空公司要聚焦老年、亲子、首次乘坐等不同群体，推出差异化产品与定制化服务，积极运用数字化系统与智能化手段，提升出行体验；另一

方面，航空公司、机场等主体要加快落实中国民航局《关于推进国际航空枢纽建设的指导意见》《民航局创新“干支通、全网联”服务模式实施意见》等相关要求，加密偏远地区航空服务，提升中转效率与民航网络通达性。

韩涛建议，机场、航空公司等应持续构建全流程节油增效运行体系。飞行环节，依托大数据优化飞行航路，动态调整经济巡航高度与速度；地面环节，推广APU（飞机辅助动力装置）替代设施、新能源特种车辆等，控制飞机单发滑行时间；机上环节，推广改装飞机鲨鳍小翼、换装超薄座椅、轻质餐车、饮用水精准加注等减轻飞机重量、节省航油措施。

此外，航空公司要提升多元化收入创造能力。跳出同质化价格“内卷”，以旅客需求为核心构建分层分类的产品体系，对冲燃油附加费上涨可能带来的客源流失。同时，规模化拓展辅营收入，打造第二收入增长曲线。

“还要加快可持续航空燃料规模化应用，推进可持续航空燃料技术研发与产能提升，有效降低采购成本；探索旅客自愿减排交易机制，把可持续航空燃料环保属性转化为品牌溢价与收入。”韩涛说。

本版编辑 纪文慧 美编 夏祎

郑州大学 数字化背景下思政课教学改革创新

郑州大学教学团队多年来致力于思想政治理论课教育教学探索，依托“教育数字化背景下研究生思想政治理论课教学改革创新路径研究”（项目编号：2023SJKL029Y）、“数字赋能高校思政课混合式教学模式研究”（项目编号：2024SJKL0984）等河南省高等教育教学改革与实践项目，在教育数字化浪潮中，走出了一条具有特色的思政课教学改革创新之路。

团队直面高校思政课深层痛点，系统收集资料并开展教学情况调研，制定了以教育赋能为核心、融合思政课教学与数字学术理念的创新方案。在团队成员授课的班级中，系统开展教学改革，指导学牛完成了专题引导、问题驱动、数字赋能、协作探究、成果展示这一完整科研训练周期。这一过程打破了传统单向灌输模式，强化了学生在思政课学习中的主体性、研究性和实践性，使思政课真正成为学术训练与价值塑造相融合的阵地。经过对教学实践进行系统总结与反思，凝练出可推广的教学模式，并产出相关学术论文和研究报告。在北大核心期刊发表了《跨越“数字鸿沟”：高校思政课混合式教学优化路径探究》等教改论文。更重要的是，团队创立了“理论赋能·数字赋能·研究驱动”的思政课教学新模式。该模式以赋权理论激发学术主体性，以数字工具赋能研究全过程，以真问题驱动研究深度，形成了完整闭环。

教学实践积极回应了教育数字化战略对高校思政课教学提出的新要求。所构建的教学模式理论前瞻性强，实践系统性强，学术融合度高，不仅是一套教学方法，更是一种融合价值塑造、学术训练与数字素养培育为一体的人才培养新范式，为高校思政课教学改革提供了可借鉴、可操作的实践路径。

（杨静娴）

·广告