



# 打好收官战 再启新征程

★★2025全国两会特别报道★★

## 汽车产业加速构建智能网联新生态

■ 本报两会报道组 刘 钊

春来潮涌看两会，奋楫扬帆新征程。

在全球践行绿色出行与低碳发展的背景下，我国新能源汽车产业赢得了快速发展。接下来，持续推动新能源汽车行业智能化高质量发展之路，是防内卷提升竞争力的关键。

在2025年各地政府工作报告中，加快智能网联新能源汽车产业发展成为“关键词”，全国上下涌动着一股向新发展的产业热潮。

国务院总理李强3月5日在政府工作报告中提出，大力发展智能网联新能源汽车。这一表述较2024年“巩固扩大智能网联新能源汽车等产业

领先优势”的提法有了进一步升级，足以体现政策层面对新能源汽车领域的重视。

当前，在人工智能、5G通信、物联网等技术持续突破和加持下，中国汽车产业正加速向智能化、电动化、网联化转型。

正如全国政协常委、清华大学教授欧阳明高所言，在新能源产业面临发展抉择的关键时刻，单一企业的技术突破已难以满足市场需求，构建开放、协同的智能生态圈成为行业共识。换言之，未来汽车工业竞争的高地，是以发展智能网联新能源汽车产业为支点，构建汽车产业智能新生态。

### AI加持：智能化再上新台阶

2025年新年伊始，主流车企纷纷发布高阶智能驾驶技术规划，加速推动智能驾驶技术的普及与应用。

比亚迪股份有限公司(以下简称“比亚迪”)宣布将智驾技术引入全系车型，高速领航功能将下放至7万元级别的海鸥车型；重庆长安汽车股份有限公司(以下简称“长安汽车”)在2025年将全面停售非数智化新车，旗下深蓝品牌将普及全民智驾；吉利、埃安、岚图等品牌也提出智驾平权相关计划……

盖世汽车研究院近日发布的研究报告显示，2024年，国内新车L2级及以上辅助驾驶装配率达1098.2万辆，L2级及以上辅助驾驶渗透率为47.9%。

不难看出，汽车行业正加速迈向智能驾驶全面普及时代。未来汽车产业发展的重要驱动力，亦当属智能化技术。

而这由智能化引发的平权运动，本质上打破了传统金字塔式产业格局，推动汽车产业从“规模竞赛”转向“生态位竞争”。可以说，汽车产业下半场车企的“论资排辈”，将更多取决于企业整合技术、场景与用户需求的能力，而非单一技术优势。

即便从全行业发展方向来看，加速产业生态融合也是大势所趋。对此，全国人大代表、小米集团创始人、董事长兼首席执行官雷军在接受《证券日报》记者采访时表示：“汽车产业电动化、智能化、网联化正在加速融合，智能网联新能源汽车作为移动智能空间，用户使用时间将大大增加，产

业向消费电子产业生态快速融合，这个过程离不开丰富的产业生态支持。”

在汽车产业重塑竞争格局的过程中，人工智能(AI)发挥的作用极为关键。欧阳明高表示，人工智能(AI)贯穿设计、制造、销售、维保全链条。

面对传统智能驾驶技术受限于极端场景处理能力不足及高算力硬件依赖的问题，国产AI大模型的涌现为行业注入破局动能。比如，以比亚迪、广州小鹏汽车科技有限公司(以下简称“小鹏汽车”)为代表的头部车企，通过AI大模型生成仿真场景数据，将极端工况训练效率提升数十倍。吉利通过“AI-Drive大模型”每小时生成万公里级复杂驾驶工况，训练效率提升30倍。特斯拉的Dojo超算中心通过视频数据训练，实现自动驾驶算法的自我迭代。再比如，在座舱领域，多模态交互技术让车辆具备“人格化”特质。

重庆千里科技股份有限公司董事长印奇预计，2025年将开启“AI+车”元年，车辆将演变为“最大规模的机器人载体”，具备自主决策与执行能力，并通过车联网大模型实现全场景智能化跃迁。可以说，中国汽车产业正以“AI+智驾”为核心驱动力，在全球智能化竞赛中跑出“加速度”。

“AI大模型时代的到来是整车智能化的催化剂。”博泰车联网科技(上海)股份有限公司云端研发中心总经理熊正桥表示，但汽车智能化依赖的是算力、数据以及供应链的创新协同，如何打破各方壁垒，实现共享是新挑战。

### 聚“链”：供应链网状发展

如果把一辆新能源汽车的生产链条展开，从电机到智能座舱，可能涉及上千个整体模块、上万个零部件以及超200个供应商。

从汽车产业加快转型发展的底层逻辑来看，革新产品不可或缺，重构产业链亦是重中之重。实际上，汽车供应链的强链补链进程，其分工和合作关系是否更加开放多元，是加快发展智能网联新能源汽车的关键要素。

《中国汽车供应链发展研究报告》显示，我国汽车供应链呈现明显的集群式发展特征，产业集群效益显著，相对完善的供应链体系已经初步构建。随着智能网联汽车的发展，国内已经构建起覆盖传统燃油车、新能源、智能网联三大领域的汽车零部件集群化供应体系，形成较为完整、完善的供应链体系。

总体来看，当前我国汽车供应链正在经历从传统线性模式到多元化、高度协同的网状结构的转变。在此背景下，构建一个更加高效、灵活且具有竞争力的新型汽车供应链战略，既是对现有挑战的积极应对，也透露

出巨大的发展机遇。

中国汽车工业协会常务副秘书长罗军民认为，从零部件供应商到整车制造商，再从软件开发到服务商，每一个环节都是智能网联汽车生态中不可或缺的部分。只有通过紧密合作，才能有效整合资源，加速技术创新，从而提升产品的质量和水平。

值得注意的是，汽车供应链体系重构已在路上，重构的核心正是“协同发展”。汽车供应链体系整体走出一条从“单点创新”到“系统集成”再转向“软硬一体”的进阶路径。比如，广汽资本投资北京地平线信息技术有限公司、粤芯半导体技术股份有限公司等企业，推动IGBT(绝缘栅双极型晶体管)与碳化硅器件国产化；比亚迪垂直整合三电系统，刀片电池成本较传统方案降低30%。这种“整供协同”模式，既保障技术自主性，又通过规模化降低边际成本。

更重要的是，以动力电池和电驱动系统等核心组件的汽车零部件产业发展进程，对我国汽车产业在全球市场争夺话语权也起

到非常关键的作用。2024年零部件出口额达1056.1亿美元，近五年保持稳定增长。在动力电池、驱动电机等关键领域，中国已形成规模化先发优势。

此外，主机厂与零部件企业的合作模式也正从垂直分层转向开放协同。例如，广汽埃安新能源汽车股份有限公司等企业通过整合数十家供应商资源，构建自动驾驶和智能座舱系统，推动供应链管理复杂度向更高维度升级。而软硬一体协同发展本质是通过技术垂直整合与生态协作，解决效率、成本与安全的多重挑战。未来，具备软硬全栈能力的企业将主导供应链话语权。

不少车企整合上下游资源，加强协同合作，优化资源配置，以期提高整体效率。例如，中国第一汽车集团有限公司提出“All in”新能源战略，停止传统燃油车的新增投入，转而联合电池供应商、能源企业等合作伙伴，共同打造紧凑化、集成化的电池系统。通过整合上下游产业链资源并加强协同合作，汽车厂商降低生产成本并提高产品质量和服务水平。

跨界融合也成为新趋势。能源、信息与通信技术、消费电子等领域的企业深度参与汽车供应链建设，形成“互信、互融、互强”的生态关系。华为技术有限公司(以下简称“华为”)、北京百度网讯科技有限公司等科技巨头在智能网联领域的突破，以及宁德时代新能源科技股份有限公司在动力电池领域的全球领先地位，印证跨界合作对供应链创新的驱动作用。

在今年两会期间，不少代表团在代

表团会议中提出要加快推动汽车全产业链发展。例如，出席十四届全国人大三次会议的重庆代表团全团提议，支持重庆加快建设世界级智能网联新能源汽车产业集群。重庆代表团建议国家相关部门支持成渝渝走廊区域纳入国家燃料电池汽车示范应用城市群，并在川渝沿线氢能基础设施建设、燃料电池汽车推广应用、整车及系统、电堆、关键零部件的研发制造以及氢气供应等环节给予政策支持。

行业的发展也并非坦途，一些关键技术难题有待破解。为弥补这些短板，行业正在加速布局汽车芯片和操作系统等根本技术，并制定产业链全景图和芯片图谱，以期通过这些举措推动设计、制造、材料等环节的国产化，减少对国外供应链的依赖，提升供应链的自主可控能力。全国人大代表，广州汽车工业集团有限公司党委书记、董事长、总经理冯兴亚则希望攻克关键设计短板、提升核心制造能力、扩大终端应用和完善认证体系。

“通过国产芯片、云计算等产业链协同，结合智慧城市与交通系统的数字化基建，汽车正成为连接人、车、路的智能终端载体，助推新能源渗透率目标(2030年50%)与数据经济规模突破万亿元。”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在接受《证券日报》记者采访时表示，“未来，L4级自动驾驶、车联网(V2X)、AI算力(≥50TOPS芯片)及车云一体化架构成为汽车产业核心突破方向。”

### 协同：车路云一体化提速

车路云一体化，通俗来说，可以理解“聪明的车+智慧的路+强大的云”。当前，我国车路云一体化产业处于规模化发展的关键期，正从“单车智能”向“全局智能”转变，为赋能智能网联汽车的发展打基础。

智慧道路规模的逐步扩大则给智能汽车大施拳脚的空间。近年来，我国政府出台一系列政策措施，为智能网联汽车的技术研发、测试示范和商业应用提供有力保障。

目前，全国已有50多个城市开展智能网联汽车道路测试示范，开放测试道路超过3.2万公里，完成约1万公里道路的智能化改造，并安装8700多套路侧单元。正是越来越多像毛细血管一样的智慧道路让构建智慧城市成为可能，其技术沉淀和数据积累为城市全域智能化提供基础支撑。

以北京为例，目前，北京高级别自动驾驶示范区已在160平方公里的范围内实现“车、路、云、网、图”的一体化覆盖。借助全息智能设备，“智慧的路”能够实时感知交通状况。路边多功能综合杆收集的计算数据通过可靠的网络传递给“聪明的车”和“实时的云”，同时更

新“精确的图”。

如果说“车路”是能看到的实体，那么“云”则是驱动整个系统智能化的“无形大脑”。它通过海量数据的汇聚与分析，赋予车路协同超越物理限制的全局决策能力。得益于政策推动，吉利未来出行星座部署30颗卫星，实现全球90%区域覆盖，车端可通过卫星数据预判地质灾害；百度Apollo“ACE交通引擎”在长沙落地，路口通行效率提升30%。这种“云控平台+边缘计算”架构，使车辆感知距离从300米扩展至数公里。

根据国家智能网联汽车创新中心的预测，到2030年，我国“车路云一体化”智能网联汽车产业的总产值增量预计达到25825亿元。

这一增量涵盖智能网联汽车新增产值、智能化路

侧基础设施新增产值、云控平台新增产值等多个领域，标志着智能网联汽车产业正迈向万亿元量级的蓝海市场。

在全国人大代表、中国一汽首席技能大师杨永修看来，我国提出的车路云一体化发展路径，有助于构建智能交通系统，提升出行效率与安全性。他建议先打造标杆城市，推动标准统一，实现基础设施互联互通，并通过统一架构测试示范促进应用落地，政企协同探索商业模式，加快车路云一体化落地。

### 蓄力：产业链资本崛起

汽车行业整合加速，车企并购活跃度显著增高，加速构建汽车全产业链资本生态。

根据《2024年新能源汽车投融资报告》，中国新能源汽车领域共发生451起投融资事件，累计金额超1025.81亿元。其中阿维塔科技(重庆)有限公司完成超110亿元C轮融资，北京新能源汽车股份有限公司获得81.5亿元战略融资，智己汽车科技有限公司完成超80亿元B轮融资，北京现代汽车有限公司获10.95亿美元注资。

从投融资情况来看，中国汽车智能生态结构融资呈现“软硬倒挂”。芯片与传感器占比35%，软件与算法占比40%，基础设施与服务占比25%。长期来看，软硬件的深度融合与平衡投入将是行业持续发展的关键。

在业内看来，汽车产业领域的投融资活动愈发频繁有两方面动因。一是社会资本和风险投资纷纷涌入汽车产业领域以寻求新的投资机会和增长点；二是汽车厂商也通过发行股票、债券等方式来筹集资金以支持自身的智能化转型和创新升级。

黄河科技学院客座教授张翔对《证券日报》记者表示，从研发设计到生产制造再到销售服务等环节，车企都需要大量的资本投入和支持。通过构建全产业链智能生态圈，汽车厂商可以吸引更多的社会资本和风险投资者进入汽车产业领域，为汽车产业的智能化转型和创新升级提供有力的资本支持。

但是需要警惕的是，资本扎堆涌

入汽车赛道，若投资过热，可能会催生结构性风险。例如，激光雷达赛道估值泡沫显现，部分自动驾驶公司因L4落地难而陷入估值腰斩困境。个别地方政府产业基金“撒胡椒面”式投资，导致区域重复建设。

如何引导汽车产业资本实现良性循环？北京和深圳两地的实践案例值得行业借鉴。北京设立自动驾驶示范区吸引北京百度智行科技有限公司、北京小马智行科技有限公司路测，带动资本向商业化闭环项目集中；深圳依托华为、比亚迪建立“芯片—算法—整车”本地化生态圈，降低供应链外溢风险。

更重要的是，资本在重塑产业边界。蔚来资本领投黑芝麻智能，推动大算力芯片量产；速腾聚创激光雷达获比亚迪战略投资，成本降至200美元以下。更具前瞻性的是，具身智能赛道吸金超50亿元，智平方(深圳)科技有限公司、维他动力(北京)科技有限公司等企业将机器人技术与智驾融合，探索“人—车—环境”协同新范式。

当AI重构制造流程、供应链打破地域边界、车路云编织数字路网、资本浇灌创新火种，一个“万物互联、车城共生”的智慧出行图景正在展开。“企业需超越传统制造思维，通过技术、生态、用户的协同创新，重构产业链与商业模式。”崔东树直言，中国汽车产业的智能生态突围，是一场技术、资本与政策的交响乐，将重塑全球汽车产业竞争格局。

## 用好三重动力推动新能源产业转型升级

■ 刘 钊

当前，中国新能源汽车产业的转型升级正得到政策、技术与全球化三重动力助推。在笔者看来，以旧换新释放消费潜能、“出海”战略重塑国际竞争格局、智能驾驶向自动驾驶跨越正形成共振，推动中国新能源汽车产业进入高质量发展新阶段。

一是以旧换新释放消费潜能。近年来，新能源汽车市场呈现出蓬勃发展的态势。随着技术的不断进步和政策的支持，新能源汽车的渗透率逐年提升。在这一背景下，以旧换新政策成为推动新能源汽车市场发展的重要动力。

据商务部部长王文涛在十四届全国人大三次会议记者会上透露，以旧换新带动新能源汽车、家电、家装等消费超1.3万亿元。截至3月5日，全国共收到2025年汽车报废更新补贴申请超31万份，汽车置换更新补贴申请超70万份，合计超过100万份。这场始于政策驱动、成于市场响应的消费革命，正在重构产业链生态。政策通过“梯度补贴+循环经济”双轮驱动，形成“淘汰落后产能—激发消费需求—反

哺产业升级”的良性循环。政策红利不仅激活万亿元级市场，更催生出以循环经济为核心的新质生产力。

二是“出海”战略重塑国际竞争格局。随着全球新能源汽车市场的不断扩大，中国新能源汽车企业纷纷将目光投向海外市场。“出海”成为企业实现快速发展的新引擎。当中国新能源汽车产量占全球60%以上，“出海”已从“市场扩张”跃升为“技术定义权”的争夺。更深层的变革在于标准输出：蔚来换电接口设计纳入欧盟标准讨论，百度Apollo自动驾驶方案成为东南亚多国智慧城市标配，宁德时代电池技术专利授权欧洲车企，开创“技术换市场”新模式。

本土化战略的纵深推进则体现在全链条布局。零跑汽车在欧洲建立本地化研发中心，针对欧洲路况优化智驾算法；长安汽车在东南亚布局右舵车型生产线，华为HiCar与欧洲运营商合作实现车联网服务本地化。这种“在地化创新”能力，成为应对贸易壁垒的关键筹码。

三是智能驾驶向自动驾驶加速跑。随着技术的不断进步和应用场景的不断拓展，智能驾驶技术正在从辅助驾驶向自动驾驶迈进。当特斯拉FSD中国版开启推送、小米SU7 Ultra搭载全场景智驾上市，中国智能驾驶产业迎来“技术突破与制度创新”的双重拐点。

车路云一体化则为全域自动驾驶筑基。百度AIR智能道路系统覆盖2000个路口，华为推出“路侧感知+边缘计算”一体化方案，上海嘉定云控平台实现70公里路网全局调度。这种基础设施的智能化改造，将单车智能升级至系统智能，推动“人—车—路—云”协同进化。

在笔者看来，新能源汽车发展的“三重动力”，本质是“需求侧改革、供给侧升级、制度性创新”的协同演进。以旧换新激活内生增长，出海战略重构全球分工，智能驾驶引领产业跃迁——三者交织形成的“飞轮效应”，正推动中国从汽车大国向汽车强国迈进。