

# 山东汽车

2026 年第 07 期 ( 总第 71 期 )

山东省汽车行业协会

2026 年 07 月 27 日

## 协会活动

山东省汽车行业协会与华润化学材料科技股份有限公司召开汽车行业专题会

山东省汽车行业协会赴德州市武城县考察企业发展现状

## 会员动态

李强主持召开经济形势专家和企业界座谈会山东重工发言

青特集团再次入围中国汽车供应链百强

潍柴喜获国家科技进步二等奖

## 政策法规

三部门调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策

九部门发文：皮卡改装、越野、露营全松绑，报废成最后悬念

11 部委发文：干线运输新能源重卡，电为主，氢为辅

## 行业资讯

新中国第一辆汽车下线迎来 70 周年

2026 年中国固态电池行业市场前景预测报告

2026 年中国汽车产业（年中）深度研究报告

苗圩：新能源汽车产业发展的中国道路

## 协会活动

## 山东省汽车行业协会与华润化学材料科技股份有限公司召开汽车行业专题会议

2026 年 6 月 22 日，山东省汽车行业协会与华润化学材料科技股份有限公司在山东大厦就山东省汽车行业发展现状及未来合作与发展进行了交流。山东省汽车行业协会专家委员（专家智库）主任、山东交通学院原校长二级教授冯晋祥、山东省汽车行业协会执行秘书长郭金娜及企业方代表、华润化材董事长燕现军、烟台基地总经理杨洲、战略发展部投资管理总监周韬等参加了会议。

企业代表华润化材董事长燕现军围绕汽车产业发展、国产化零部件配套、智能驾驶落地、后市场提质增效、行业抱团发展、消费市场提振等议题进行交流。重点讨论了华润化材的自身发展需求、烟台基地的地域优势如何与山东省汽车行业有效结合，为省内汽车行业发展创造新的价值。同时提出搭建高效的沟通桥梁、积极参与协会的交流活动，为后续与地方企业沟通合作铺平道路。



协会冯晋祥主任介绍了山东省汽车行业协会的简况、机构设置组成情况、整车及零部件产业布局、服务功能及新能源迭代、整车出口、供应链配套、产业营商环境等情况。客观梳理现阶段行业发展痛点，上游零部

件成本波动、智能网联人才缺口、城乡充电基建配套不足、车企出海壁垒等行业共性难题,同时总结协会政企对接、政策宣讲、行业自律、维权服务、展会赋能、人才培养、技能大赛六大服务成果。



会上,协会郭金娜秘书长介绍了山东省汽车产业发展状况、全省汽车产销数据和经济运行情况及重点企业经营情况。介绍了最新国家及地方出台的汽车产业利好政策,汽车以旧换新、新能源购车补贴、碳排放合规管理、加强行业自律、抵制低价竞争、反映企业诉求、制定团体标准等,协会在推动全省汽车产业发展中发挥

的桥梁纽带作用和采取的积极作措施。

下一阶段,协会将紧扣区域产业发展规划,落实五大核心工作:一是常态化开展政企联动,精准反馈企业诉求;二是搭建产业链供需对接平台,打通上下游配套堵点;三是常态化开展合规培训、技术研学、外出考察活动,赋能企业转型升级;四是强化行业自律管理及全流程经营秩序;五是聚焦新能源、智能化、汽车出海三大赛道,深耕行业调研,助力产业科学布局。

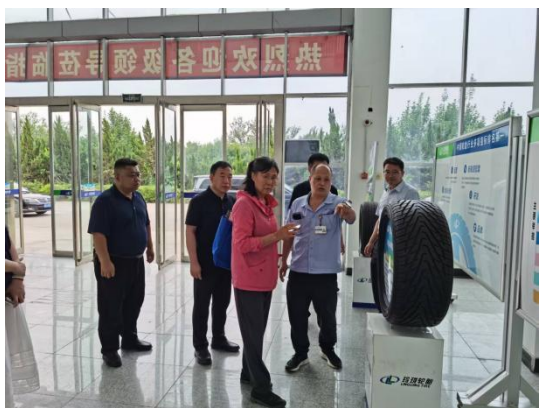
本次会议统一行业思想、凝聚发展共识,双方寄语未来共同推进省内汽车产业链发展,助力产业稳经营、促转型、拓增量,推动行业平稳健康、合规长效发展。

来源:山东省汽车行业协会

# 山东省汽车行业协会赴德州市武城县

## 考察企业发展现状

2026 年 6 月 29 日，山东省汽车行业协会应邀到德州市武城县考察汽车零部件产业发展情况。



协会执行秘书长郭金娜与县委常委、政法委书记魏凯章，甲马营镇、开发区及汽车零部件小组相关负责同志一同考察武城县规上生产企业。先后实地走访了山东水星博惠汽车部件股份有限公司、山东宇腾汽车部件有限公司、德州玲珑轮胎有限公司、山东腾龙汽车零部件制造有限公司等企业，深入了解企业生产经营、技术研发、市场布局等发展现状。



考察过程中，郭金娜对武城县汽车零部件产业的发展基础与成效给予肯定，并结合行业发展趋势提出建设性指导意见。



下一步，希望武城县汽车零部件小组深化与省汽车行业协会联系对接，充分依托协会的资源平台与政策优势，积极组织县域企业参与协会各

类行业活动,精准对接协会优质会员企业,锚定当前行业发展趋势,积极引导县域企业在新能源、轻量化、新材料、新工艺等方面与省内企业积极交流合作,共同拓展市场营销渠道,

全力推动武城县汽车零部件产业转型升级,向高质量发展。

来源:山东省汽车行业协会

## 会员动态

# 李强主持召开经济形势专家和企业企业家

## 座谈会 山东重工发言

中共中央政治局常委、国务院总理李强 7 月 13 日下午主持召开经济形势专家和企业企业家座谈会,听取对当前经济形势和下一步经济工作的意见建议。座谈会上,黄汉权、杨志勇、王文、章俊、侯启军、于东来、王志坚、历军等先后发言。大家认为,在

国际形势变乱交织、动荡加剧的背景下,上半年我国经济总体平稳,新动能加快壮大,以自身发展的确定性有力应对外部环境的不确定性。虽然仍面临一些风险挑战,但高质量发展的后劲持续增强。大家还就解决经济运行中存在的矛盾和问题提出意见建

议。



在听取专家和企业界发言后，李强说，今年以来，在以习近平总书记为核心的党中央坚强领导下，各地区各部门认真落实国家宏观政策，克服各种不利因素，努力促进经济持续向好，着力推动高质量发展。要全面客观认识当前经济形势，既充分肯定取得的成绩，又清醒看到存在的问题，对经济运行中出现的新变化新动向，要深入分析思考，善于研机析理，更好地趋利避害。要注重从整体上把握经济形势，特别是要看到我国经济正全面转入高质量发展轨道，长期向好的内在支撑更加坚实。

李强强调，做好下半年经济工

作，直接关系到全年发展目标实现，关系“十五五”良好开局。要按照党中央决策部署，保持高质量发展战略定力，加大逆周期调节力度，用好用足存量政策，预研储备增量政策，切实巩固拓展经济稳中向好态势。要系统施策释放内需潜力，抓好服务业扩能提质政策落实，扩大优质服务供给，加快培育消费新增长点。坚持投资于物和投资于人协同发力，着力推进重大基础设施网络建设，加强教育、培训等人力资本投入，完善医疗、养老、托育等公共服务，在改善民生中扩大内需。要推进新旧动能平稳接续转换，加快制造业数智化转型，推动先进制造业和现代服务业深度融合，促进人工智能等新技术规模化商业化应用，培育更多新产业新赛道。要深入做好稳就业稳企业工作，实施好稳岗扩容提质行动，积极拓展新职业新岗位，确保就业大局稳定。要及时回

应企业关切，持续优化营商环境，注重用改革的办法激发市场活力，支持企业更好发展。李强希望广大企业家坚定发展信心，深入挖掘需求升级和产业升级机遇，持续做强实体经济，为稳就业促发展多作贡献。希望专家

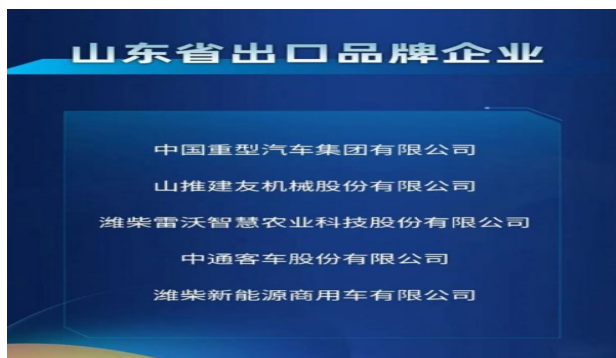
学者发挥专业优势，加强战略性前瞻性研究，多提建设性意见。吴政隆参加座谈会。

来源：新华社、央视新闻联播

## 山东重工多家企业入选 2026 年

### 山东省出口品牌企业名单

近日，山东省商务厅公布 2026 年度山东省出口品牌企业名单。山东重工集团旗下五家企业在市场认可、品牌建设、研发创新、通行认证、社会评价五项指标上表现优异、成功入选，体现了山东重工品牌矩阵的全球竞争力。



近年来，山东重工以全球化战略转型为引领，不断优化全球业务布局，持续加快海外本地化，推动“研产供销服金融品牌”全要素一体化运营，在全球市场叫响中国制造品牌。2026 年上半年，集团出口收入 624 亿元，同比增长 33%，中国重汽重卡出口稳居行业第一，重卡、发动机、农机装备、挖掘机、装载机等产品出口销量稳步增长。目前，山东重工在全球拥有 300 多个海外办事处，1000 余家营销渠道，在 32 个国家设有 55

个贸易平台公司，全球海外工厂（含KD工厂）60多座，实现了在全球30多个国家的海外本地化组装和制造，超过2000名员工常驻海外，旗下各企业之间建立了遍布全球的网络体系，产品已出口到全球170多个国家和地区。

下一步，山东重工将持续深耕品牌全球化建设，以“1+N”母子品牌协同战略为牵引，持续优化全球市场

布局，全面推进深度本地化，创新全球合作伙伴大会等品牌活动实践，推动产品出口向品牌出海、产业链出海跨越，同时，以科技创新驱动品牌升级，加快新能源与智能化产品突破，传递“山东好品”全球好声音，全力打造世界一流高端装备品牌。

来源：山东重工集团

## 山东重工集团绿色智能产品展示会在越南河内开展

7月21日，以“科技赋能 装美好”为主题的山东重工集团绿色智能产品展示会在越南河内正式开展。山东重工集团党委书记、董事长王志坚出席开展活动并致辞。来自全球62个国家的合作伙伴共同见证集团全系列、全场景绿色智能高端装备解决方案。这也是山东重工

首次在海外举办聚焦新能源、数智化领域的国际性展览会。



王志坚表示,此次展示会彰显了山东重工的硬核科技引领力,从可替代燃料到新能源,再到 AI+智能网联解决方案,我们以行业一流的科技创新水平,打造了绿色智能装备全产业链优势。此次展示会是集团全球品牌大家族的又一次集中亮相,145 件展品、7 大业务、13 个品牌,以有机统一的生态、高效协同的整体为全球客户提供一体化、定制化解决方案。此次展示会为全球合作伙伴带来了新的巨大“蛋糕”,把握未来五到十年的绿色化、智能化风口,我们将拥有无限广阔的未来。山东重工将竭诚为每一位合作伙伴提供更多的选择,携手创造更大的成功。

本次展览于 7 月 21 日-22 日在河内会展中心举办,展出了绿色智能动力系统、商用车、工程机械、农业装备、仓储设备、电力能源等各类产品,覆盖智慧物流、智慧客运、智慧

矿山、智慧施工、智慧农业、绿色能源等应用场景,并特别设置了纯电、氢电、混合动力、替代燃料、智能驾驶五大技术专区。展会将于 7 月 22 日下午向公众开放参展。

## 动力系统

### 多元技术路线 驱动绿色未来

潍柴携多元动力技术产品重磅亮相,涵盖新能源动力、电力能源、混合动力、多元燃料动力等,输出全场景绿色动力+分布式能源+智能网联一体化解决方案,首次展出“源网荷储控”于一体的矿用场景能源解决方案。汉德车桥展出两款电驱桥产品,针对东南亚市场专门设计打造,适应于卡车、客车等产品,可满足多工况需求。株洲齿轮这次带来了专为 3.5 吨轻卡开发的电驱桥,可适配越南当地的电摩驱动总成,以及已量产的新能源乘用车电驱总成和减速器总成。



## 商用车

全场景定制化方案 赋能绿色运力升级

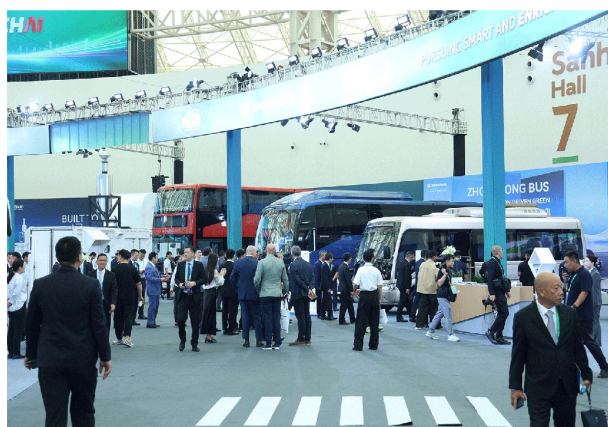
中国重汽围绕港口运输、资源运输、干线运输、城市建设、露营越野和城配物流六大场景，带来了 29 台新能源整车，覆盖纯电、增程和氢能等技术路线，针对不同工况提供定制化解决方案。同时，还系统展出覆盖车辆全生命周期的后市场服务体系，帮助客户提效降本。从产品到能源到服务，中国重汽具备为客户一站式解决新能源商用车落地问题的完整生态能力。陕重汽打造了覆盖全场景、全技术路线的新能源绿色运力矩阵，



覆盖纯电充电、底置换电、混动三大主流路线，适配长途干线物流、港口倒短、工程建设、城建搅拌、矿山运输等东南亚核心重卡使用场景。



中通客车紧扣越南加速公共交通电动化的政策导向，亮出覆盖城市干线、社区微循环、城际旅游等场景的纯电阵容，突出高环境适应性、低全生命周期成本和智能安全，打造可落地、可信赖的中通方案。



亚星客车带来的新能源车型,聚焦对续航、行李装载和智能安全有较高要求的旅游客运和团体出行场景,聚焦欧洲等全球高端市场的商务接待、城际客运和团体出行场景。



潍柴新能源商用车纯电卡车覆盖城际物流、城市配送、末端物流等多场景,基于纯正向研发的纯电平台打造,在整车布置、重心控制和能耗表现上均优于“油改电”产品。



## 工程机械

智能装备矩阵 重塑绿色施工新范式  
山推股份展出 11 台整机和智能驾驶舱,围绕新能源、智能化双核心,完整布局纯电装载机、纯电推土机、纯电挖掘机全尺寸电动矩阵,打造“单机智能+远程智能管控”一体化方案,匹配海外工地智能化升级需求,展现全品类绿色智能工程机械一体化解决方案实力。



雷沃重工展出 6 款新能源设备,围绕绿色矿山与智慧施工场景,全面展示“装、挖、运一体化新能源成套解决方案”。产品覆盖纯电、拖电多元技术路线,精准匹配绿色矿山与基建施工核心需求。



### 农业装备

融合绿色智能新科技 深耕现代农业全场景

本次展会,潍柴雷沃智慧农业共展出 10 款核心明星产品,直面全球农业生产的真实痛点,提供覆盖多细分工况的全场景作业方案,集中展现了企业在智能农机、绿色农机领域的前沿技术与研发实力。其中,拖拉机矩阵尤为亮眼,不仅拥有 410 马力混合动力重载拖拉机,适配大规模、高

强度农田作业场景,更推出适配果园种植、市政精细化作业的零排放纯电平台拖拉机。潍柴雷沃智慧农业 AI 大模型,能够实现“监测—决策—执行—反馈”全流程闭环,是中国首个打通智慧农业全数据链的企业。

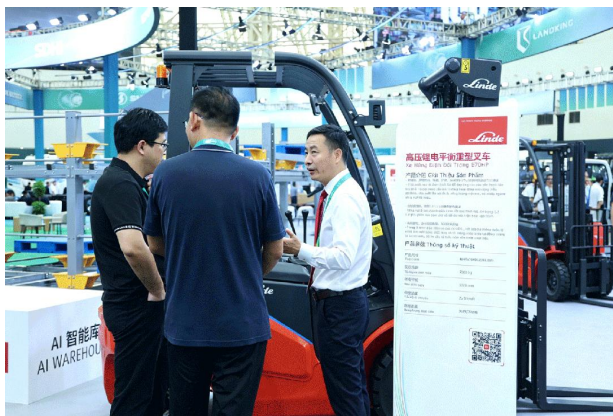


### 智慧物流

AI 赋能仓储革命 开启高效敏捷新纪元

凯傲带来一整套自动化内部物流方案,主要包括新能源车型产品矩阵和 AI 智能库。AI 智能库以凯傲自研的 MyMA 全栈软件平台为核心,能够实现六向穿梭和货位通道动态重构,空间利用率比传统仓储系统提升约 30%,系统搭载了人工智能算法,

让仓储从被动执行转向智能决策,敏捷应对各种变化。



## 电力能源

全谱系发电装备+智能微电网  
解锁全球供电新方案

电力能源展区集中展出涵盖柴油、燃气、重油等多元燃料发电机组,以及全新自研的微电网解决方案。其中,16M55 柴油发电机组、12M33 集装箱式柴油发电机组、8WH28 重油发电机组、16M33 集装箱式燃气发电机组、20M55 燃气发电机组等集中亮相,可广泛应用于数据中心、大型基建、孤岛供电等。

现场,微电网解决方案格外引人注目。该方案瞄准全球算力基建提速、零碳园区普及、偏远矿区智能化

升级的市场刚需,深度整合混合能源电站、移动光伏、储能、储充一体



机、SOFC(固体氧化物燃料电池)发电系统等多元核心装备,为客户提供低成本、低排放、高可靠的一站式、可落地、全闭环的电力能源解决方案。山东重工集团以河内展会为窗口,向全球呈现了一幅绿色智能装备的全景图。在绿色化与数智化浪潮交汇的时代节点上,山东重工正携手全球合作伙伴,以科技赋能场景,以生态链接全球,将今日展台上的一件件装备,转化为明日共建美好世界的坚实力量。

来源:山东重汽

## 青特集团再次入围中国汽车供应链百强

7 月 2 日，“2026 中国汽车供应链百强”榜单正式揭晓，青特集团再度荣耀入围，以 2025 年度零部件板块营业收入 52.45 亿元上榜，位居第 90 位。这不仅是行业对青特过去一年稳健发展的肯定，更是对公司在中国汽车产业链中持续贡献的权威认证。



当前，全球汽车产业正经历深刻变革。新能源与智能化浪潮重塑着供应链格局，竞争规则已从规模比拼升级为体系能力的全面较量。在激烈的行业洗牌中，青特集团坚持技术创新与产业升级，持续深耕核心领域，不断巩固自身在关键配套环节的优势地位。

荣誉的背后，是青特智造实力的稳步进阶。今年 4 月，青特智能制造产业园一期项目正式投产，这座占地 15 万平方米、投资 10 亿元的智能化、绿色化铸造基地，配备全球顶尖工艺装备，已成功进入多家全球知名企业供应链体系。新园区的启航，标志着青特在高端铸造与绿色智造赛道完成关键落子，全力树立中国铸造行业转型升级新标杆。

荣耀加身，更当砥砺前行。青特将继续以创新驱动发展，用更优质的产品与解决方案，携手合作伙伴共创

价值，稳步迈向全球产业链更高端。

来源：青特集团

## 潍柴这个国家科技进步奖，含金量十足！

7月8日，潍柴“高性能柴油机关键技术及应用”项目荣获国家科技进步二等奖，这不只是技术突破，更是实打实落地赋能产业绿色发展的硬核成果，含金量十足。



在高可靠长寿命领域，创新多重减磨技术，让柴油机 B10 寿命突破 200 万公里，达到全球领先水平；在

高热效率领域，开辟全新燃烧优化技术路线，使柴油机本体热效率在全球持续攻关，将热效率提升至 53.09%；在超低排放领域，创新催化剂与控制技术，实现柴油机全生命周期超低排



放认证的重型柴油机产品。

放，并成为国内首家通过国六严苛排放。目前，潍柴新一代高性能柴油机已实现规模化推广，在重卡、大中型客车、矿卡、工程装载机、推土机等领域的市场占有率稳居全国第一，在重卡、装载机行业市占率全球第一，批量进入欧美、东南亚等全球高端市场，显著提升了中国制造的国际影响力与核心竞争力。大规模应用同步释放显著生态效益。通过近三年上

市产品实际运营验证，新一代系列高吨，减少二氧化碳排放 1551.7 万吨、氮氧化物排放 143 吨，为我国“双碳”目标落地筑牢装备支撑。国家科技进步奖，是荣誉更是责任。未来，潍柴将继续以硬核科技铸万就大国重器，用绿色动力引领产业变革，让“中国动力”闪耀世界舞台，为制造强国贡献澎湃动能。

来源：潍柴动力

## 政策法规

# 国家能源局新规发布，氢能正式 纳入能源数据一级分类

6 月 30 日，国家能源局发布《能源行业数据分类分级指南（2026 年版）》。

文件指出，本指南适用于中华人民共和国境内能源行业非密数据的分类分级。

能源行业数据分类维度包括但不限于能源品种、能源活动等。按能源品种，能源行业数据一级分类分为：煤炭，石油，天然气，核能，水能，风能，太阳能，生物质能，地热能，海洋能，电力，氢能等。

按能源活动，能源行业数据二级分类分为：规划、设计、建设、生产、储运、消费、科研等。

能源行业数据处理者可按数据内容和特点，进行三级和四级分类。能源行业重要数据、核心数据经过统计、关联、挖掘或聚合等加工活动产生的衍生数据，如能恢复、还原为重要数据、核心数据，原则上按原等级管理。本指南所称电力用户是指从供电企业接受电力供应的终端消费者，包括个人、企业、机构等主体。本指南自 2026 年 7 月 1 日起

施行。全文如下：



## 能源行业数据分类分级指南 (2026 年版)

### 第一章 总则

第一条 为规范能源行业数据处理活动，加强能源行业数据分类分级管理，依据《能源行业数据安全管理办法（试行）》等有关规定，制定本指南。

第二条 本指南适用于中华人民共和国境内能源行业非密数据的分类分级。

能源数据处理者开展涉及国家秘密或由其汇聚关联后属于国家秘密事项的能源行业数据处理活动时，应遵守《中华人民共和

国保守国家秘密法》等法律、行政法规的规定。

本指南名词定义均与《能源行业数据安全管理办法（试行）》一致。

第三条 能源行业数据分类分级遵循以下原则：

依据明确。以数据的特性和用途作为分类的主要依据，以能源设施、用户的重要性和规模，以及可能出现的安全风险程度作为数据分级依据。

边界清晰。所有能源行业数据均有确定的类别、等级，有相应的保护措施，方便能源数据处理者判定数据等级。就高从严。能源行业数据涉及多个方面的安全风险时，按风险程度最高级别确定等级。动态更新。当能源行业数据等级的判定因素发生变化

时，识别规则和数据等级作相应调整。

## 第二章 能源行业数据分类分级规则

第四条 能源行业数据分类维度包括但不限于能源品种、能源活动等。

按能源品种，能源行业数据一级分类分为：煤炭，石油，天然气，核能，水能，风能，太阳能，生物质能，地热能，海洋能，电力，氢能等。按能源活动，能源行业数据二级分类分为：规划、设计、建设、生产、储运、消费、科研等。能源行业数据处理者可按数据内容和特点，进行三级和四级分类。

第五条 根据数据重要性、精度、规模、安全风险等因素，能源行业数据分为一般、重要、核

心三个等级。

第六条 能源行业重要数据、核心数据经过统计、关联、挖掘或聚合等加工活动产生的衍生数据，如能恢复、还原为重要数据、核心数据，原则上按原等级管理。

第七条 能源行业重要数据、核心数据经过脱敏处理后，无法恢复、还原为重要数据、核心数据的，核心数据可以降级为重要数据或一般数据，重要数据可降级为一般数据。

### 第三章 能源行业重要数据、核心数据识别规则

第八条 以下能源基础设施精度优于（含）100 米的地理位置的坐标数据，以及任何含有该坐标数据的资料为能源行业重要数据：产量 1000 万吨/年及以上煤矿；

单机（套）容量 100 万千瓦及以上、总装机容量 300 万千瓦及以上的火力发电站；

装机容量 120 万千瓦及以上或水库总库容 10 亿立方米及以上的水电站（不含抽水蓄能电站）；

核电站；

750 千伏（不含）以上变电站（开关站）、换流站。

第九条 以下能源基础设施生产运行的实时指令数据为能源行业重要数据：

装机容量 120 万千瓦及以上或水库总库容 10 亿立方米及以上的水电站（不含抽水蓄能电站）；

750 千伏（不含）以上变电站（开关站）、换流站；

国家管网集团油气调控中心调度控制系统。

第十条 以下电力消费数据为能源行业重要数据：特级重要电力用户的电力消费原始数据；

第十一条 国防军事类一级、二级重要电力用户的电力消费原始数据；

1000 万个及以上电力用户的电力消费原始数据。

第十一条 符合以下条件的能源行业重要数据为能源行业核心数据：

第十二条 特级重要电力用户的连续 1 年及以上电力消费原始数据；1 亿个及以上电力用户的电力消费原始数据。

#### 第四章 附则

第十二条 本指南所称电力用户是指从供电企业接受电力供应的终端消费者，包括个人、企业、机构等主体。

本指南所称特级、一级、二级重要电力用户，按照国家有关文件规定和程序认定。

本指南第八条所指资料包括但不限于：规划资料、设计图纸、施工图纸、生产运维资料、科研资料。

第十三条 除本指南明确的数据分级识别规则外，其他能源行业数据经评估确定为能源行业重要数据、核心数据的，国家能源局将印发补充规定，并适时修订本指南。

第十四条 第十四条 本指南由国家能源局负责解释。

第十五条 第十五条 本指南自 2026 年 7 月 1 日起施行。

国家能源局有关负责同志就《能源行业数据分类分级指南（2026 年版）》答记者问

国家能源局近日印发《能源行业数据分类分级指南（2026 年版）》（以下简称《指南》）。

国家能源局有关负责同志接受采访，回答记者提问。

问：出台《指南》的目的和作用是什么？

答：为推动能源行业进一步落实《中华人民共和国数据安全法》，规范能源行业数据处理活动，加强能源行业数据分类分级管理，促进能源行业数据利用，国家能源局制定出台《指南》，与《能源行业数据安全管理办法（试行）》共同形成能源行业数据安全的基本管理制度，后续将继续完善其他配套制度。

《指南》用于指导数据处理者对所掌握能源行业非密数据进行分类分级，精准识别能源行业重要数据和核心数据，并按照《能源

行业数据安全管理办法（试行）》要求，加强对重要数据和核心数据的管理和安全防护。

问：《指南》的主要内容有哪些？

答：《指南》共 4 章 15 条。第一章为总则，介绍了《指南》的依据、适用范围和总体原则。第二章明确了能源行业数据分类和分级规则，以及衍生数据、脱敏数据的分级规则。第三章明确了能源行业重要数据、核心数据的具体识别规则。第四章为附则，包括名词解释、补充修订、解释权、生效日期。在《能源行业数据安全管理办法（试行）》中已有的名词定义，《指南》保持一致。

问：《指南》中划分重要数据和核心数据的依据是什么？

答：划分重要数据和核心数据的依据是数据泄露或被篡改后对国

家安全的危害程度。一方面，重要能源设施遭到破坏或控制指令被篡改可导致能源供应中断，进而影响经济运行和人民生活。另一方面，能源消费数据能够反映企业生产经营活动情况和公民个人行为，可用于推断关键部门的运行情况和个人隐私。因此，部分重要能源设施的精确地理坐标、实时控制指令以及能源消费类数据被列入能源行业重要数据和核心数据。

问：除了《指南》规定的能源行业重要数据和核心数据外，能源数据处理者掌握的其他数据可以随意处理吗？

答：不是。第一，数据安全针对的是非密数据，如果能源数据处理者掌握数据属于国家秘密，应遵守《中华人民共和国保守国家秘密法》等法律、行政法规的规定。第二，《指南》明确的是能

源行业数据中的重要数据、核心数据识别规则，如果能源数据处理者掌握其他行业管理部门规定的重要数据、核心数据，应遵守相关部门的规定。第三，如果能源数据处理者收集、存储一定规模以上的个人信息，应遵守《中华人民共和国个人信息保护法》

《网络数据安全条例》等法律法规。第四，《指南》规定“1000万个及以上电力用户的电力消费原始数据”为重要数据，“1亿个及以上电力用户的电力消费原始数据”为核心数据。即便能源数据处理者掌握的此类数据未达到规模标准，仍应该加强数据保护，防止泄露数据累积后被非法使用。

问：《指南》印发后，能源数据处理者需要做什么？

答：能源行业重要数据和核心数据的处理者对自身的数据安全负

主体责任，应依据《中华人民共和国数据安全法》和《能源行业数据安全管理办法（试行）》履行数据安全保护责任义务。一是对照《指南》识别并编制本单位能源行业重要数据目录，按照数据载体所在地省级能源主管部门要求报送重要数据目录，发生重大变化的，应在三个月内重新按程序报送。二是建立健全本单位数据安全管理制度，明确数据全生命周期各环节的管理要求等。三是应采取必要数据安全技术手段，落实网络安全等级保护、关键信息基础设施安全保护、密码保护和保密等制度要求，确保能源行业重要数据、核心数据处于有效保护和合法利用的状态。四是应自行或者委托具有风险评估能力的第三方评估机构，对本单位数据处理活动每年至少开展一次风险评估，及时整改风险问题，

并按省级能源主管部门要求报送风险评估报告。五是对涉及重要数据出境、核心数据跨主体转移，应按有关规定要求申请风险评估。六是发现数据安全缺陷、漏洞等风险时，应立即采取补救措施；发生数据安全事件时，应立即采取处置措施，按照规定及时告知相关用户并向省级能源主管部门报告。

问：能源行业重要数据、核心数据的识别规则会调整吗？

答：是的，结合国家安全态势发展，《指南》中关于能源行业重要数据和核心数据的识别规则会相应调整。国家能源局将持续分析研判，按照数据安全相关要求，持续修订完善《指南》。

来源：国家能源局

# 三部门调整节能汽车、新能源汽车

## 车船税优惠政策



新华社北京 7 月 3 日电,记者 7 月 3 日从财政部了解到,财政部、税务总局、工业和信息化部近日发布公告明确,自 2027 年 1 月 1 日起,取消对节能汽车减半征收车船税政策,取消对纯电动商用车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税政策。车船税是一种财产税,对车辆、船舶所有人或者管理人每年征收。为支持新能源汽车产业发展、促进节能减排减排,自 2012 年以来,我国明

确对符合标准的节能汽车,减半征收车船税;对符合标准的新能源汽车,免征车船税。据了解,此次政策调整实施之后,纳税人已取得以及新取得的节能汽车、纯电动商用车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池商用车等,均需按规定缴纳车船税。

对于纯电动乘用车、燃料电池乘用车这两类车型,因为没有排气量,不属于车船税法规定的征税范围,不受此次政策调整的影响,仍不征收车船税。

近年来,随着我国新能源汽车产业蓬勃发展、新能源汽车保有量迅速增长,对其给予车船税优惠带来的影响税收公平、弱化

税收调节作用等问题日益显现，退出车船税支持政策的必要性不断增强。

业内人士表示，车船税税额不高，例如对排气量为 1.5 升的乘用车

车，北京市车船税额为 420 元，上海市、广东省为 300 元。此次政策调整有利于税收公平、引导新能源汽车产业健康发展。

来源：新华社

## 电池安全新国标正式实施：动力电池竞争格局迎来分水岭

7 月 1 日，GB 38031-2025《电动汽车用动力蓄电池安全要求》和 GB 18384-2025《电动汽车安全要求》两项强制性国家标准正式实施。这是自 2020 版旧国标以来，中国新能源汽车三电安全领域最大幅度的一次标准升级，也是行业竞争格局变化的一个关键节点。

ICS 43.120  
CCS T 47



中华人民共和国国家标准

GB 38031—2025  
代替 GB 38031—2020

电动汽车用动力蓄电池安全要求

Electric vehicles traction battery safety requirements

2025-03-28 发布

2026-07-01 实施

国家市场监督管理总局  
国家标准化管理委员会 发布

ICS 43.120  
CCS T 47



中华人民共和国国家标准

GB 18384—2025  
代替 GB 18384—2020

电动汽车安全要求

Electric vehicles safety requirements

2025-12-31 发布

2026-07-01 实施

国家市场监督管理总局 发布  
国家标准化管理委员会

与 2020 版旧国标相比，动力电池安全新国标的核心变化体现在三个层面。

第一，热扩散测试要求从此前的“起火、爆炸前 5 分钟提供热事件报警信号”调整为“不起火、不爆炸（仍需报警），烟气不对乘员造成伤害”，观察期不少于 2 小时，所有监测点温度不得超过 60℃。

第二，新增底部撞击测试和快充循环后安全测试——前者用 150 焦耳能量在电池底部三个薄弱点各撞击 3 次，后者要求 300 次快充循环后通过外部短路测试。

第三，整车安全新国标首次将“一键断电”定义为物理断电装置，要求与整车控制系统硬件隔离，不依赖软件实现。两项标准采用分阶段执行：新申报车型自 2026 年 7 月 1 日起执行，已获型式批准的车型延至 2027 年 7 月 1 日。

标准条款的变化背后，是对产业链各环节利益的重新分配。从标准发布到正式实施的一年里，不同企业的反应速度和策略选择，已经清晰揭示了新格局的轮廓。

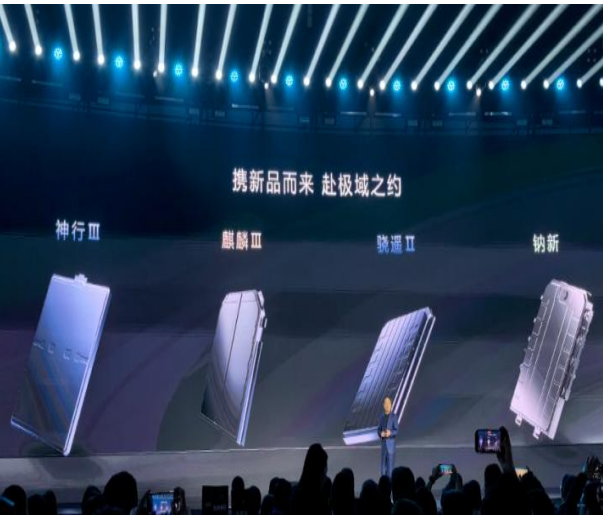


01 )

Carbingo Academy

头部电池企业：合规不是负担，是竞争壁垒

宁德时代于 2025 年 4 月率先宣布通过新国标检测，送检产品为麒麟三元锂电池。这一时间节点距标准正式发布仅一个月，说明企业在标准编制阶段已同步推进技术储备。对车企而言，选择已通过新国标的电池供应商，意味着车型申报流程和合规风险的大幅降低——这正在成为电池采购决策中的前置筛选条件。



比亚迪的刀片电池因长条电芯纵向排列的结构特征，在底部撞击测试中具有天然优势，过标成本主要体现在 BMS 策略升级和产线调整。



中创新航、亿纬锂能也在 2025 年内相继宣布达标。单车电池包合规成本预计增加 3000-5000 元。中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示，2026 年前 5 个月，宁德时代以 47.02% 的市占率居首，比亚迪以 16.74% 紧随其后，前 10 名企业合计市占率达 93.8%。



中国动力电池产业创新联盟  
China Automotive Battery Innovation Alliance

### 3.7 2026年1-5月国内动力电池企业装车量前五名

| 序号 | 企业名称  | 装车量 (GWh) | 装车量占比  | 装车量与上年同期占比变化/百分点 |
|----|-------|-----------|--------|------------------|
| 1  | 宁德时代  | 121.66    | 47.02% | 4.12             |
| 2  | 比亚迪   | 43.31     | 16.74% | -7.32            |
| 3  | 国轩高科  | 15.79     | 6.10%  | 0.88             |
| 4  | 中创新航  | 15.51     | 5.99%  | -0.27            |
| 5  | 亿纬锂能  | 12.35     | 4.77%  | 0.75             |
| 6  | 瑞浦兰钧  | 8.41      | 3.25%  | 1.04             |
| 7  | 欣旺达   | 7.03      | 2.72%  | -0.15            |
| 8  | 正力新能  | 6.98      | 2.70%  | 0.76             |
| 9  | 吉曜通行  | 6.42      | 2.48%  | 0.31             |
| 10 | LG新能源 | 5.52      | 2.13%  | 0.79             |
| 11 | 蜂巢能源  | 4.86      | 1.88%  | -1.12            |
| 12 | 因湃电池  | 3.25      | 1.26%  | 0.34             |
| 13 | 楚能新能源 | 1.92      | 0.74%  | 0.14             |
| 14 | 远航锦锂  | 1.30      | 0.50%  | 0.06             |
| 15 | 巨湾技研  | 1.05      | 0.41%  | 0.39             |

注：1.对多家电池企业配套同一车型产品采取平均值方式计算，换电车型选取换电容量最大值计算；2.不包含半固态、钠离子电池等；3.配套出口按为车辆生产数据。

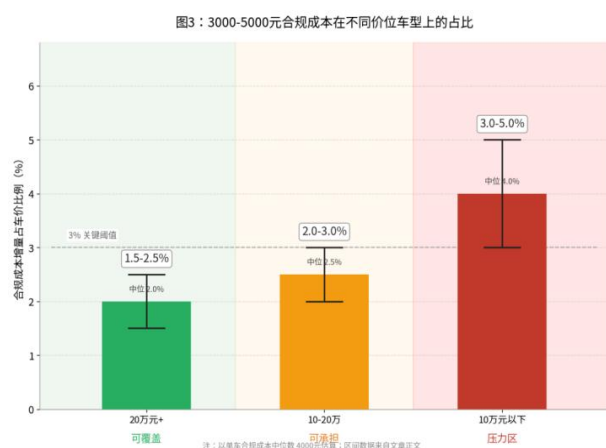
对头部企业而言，3000-5000 元在数十 GWh 的出货规模下被摊薄至几乎无感；但对年出货量仅几 GWh 甚至不足 1GWh 的尾部企业，这笔固定投入将直接侵蚀本已微薄的利润。标准越严格，集中度越高的行业特征正在强化。

02 )

Carbingo Academy

整车企业：达标速度分化，成本压力向低端市场集中

整车企业对两项新国标的响应速度呈现明显分化。



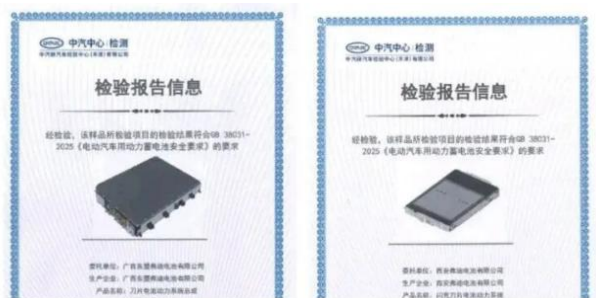
吉利汽车和鸿蒙智行已在终端销售中将“符合 GB 38031-2025”作为产品卖点。这一策略的实质是将合规从被动义务转化为主动竞

争优势——在竞品尚处于过渡期时，率先达标意味着更完整的市场准入资质。

比亚迪和特斯拉的达标路径各有特点。比亚迪电池自供，过标不涉及供应商协调成本，主要集中在产线验证和 BMS 策略升级。特斯拉中国主要搭载宁德时代和 LG 新能源电池，两家供应商均已提前达



标，切换压力集中在整车适配环节。



压力最大的是 10 万元以下车型。3000-5000 元的增量对 20 万元以上车型不足 3%，品牌溢价可覆盖。但对微型电动车，这一增量意味着 3%-5% 的成本上升——在利润率本已微薄的低端市场，这一幅度足以改变车型的经济可行性。部分小型车企正在利用一年过渡期清理现有库存、推迟新车投放计划。

商用车领域的冲击可能更为显著。微面、轻卡等车型对成本高度敏感，3000-5000 元的增量在终端采购决策中具有实质性影响。

03 )

Carbingo Academy

二三线电池企业：市场份额持续收

## 缩，追溯体系加剧淘汰

动力电池产业的集中度提升并非始于新国标，但新国标将显著加速这一趋势。

2020 年，国内有 72 家电池企业实现装车配套；2025 年降至 52 家；2026 年前 5 个月进一步缩减至 37 家。五年间企业数量近乎腰斩。

2026 年 2 月，极氪因欣旺达供应的电芯存在制造一致性缺陷，备案召回 38277 辆 WE 版汽车。随后吉利旗下威睿电动向欣旺达索赔 23.14 亿元，最终以 6.08 亿元达成和解。该案例的警示意义在于：电池质量缺陷的追责成本正在从车企向电池厂传导，且追溯体系（2024 年 4 月实施）使每一块电池都可追溯到具体生产批次和供应商。



新国标虽不溯及既往，但电池追溯制度的存在意味着历史产品仍在责任覆盖范围内。钛媒体近期报道的广汽埃安 AION S 2023 款魅系列集中投诉——电池鼓包、续航腰斩、4S 店拒绝出具检测报告——指向的正是二三线电池厂品控能力不足的系统性问题。

对于技术储备薄弱的小电企业，新国标下的合规路径面临三重挤压：隔热材料升级、电池包结构强化、BMS 策略优化均需额外投入，而原本依赖低价策略获取的订单正在被头部企业蚕食。车企选择供应商时，“是否通过新国标”已成为前置条件，未能达标的企业甚至无法进入报价环节。



04 )

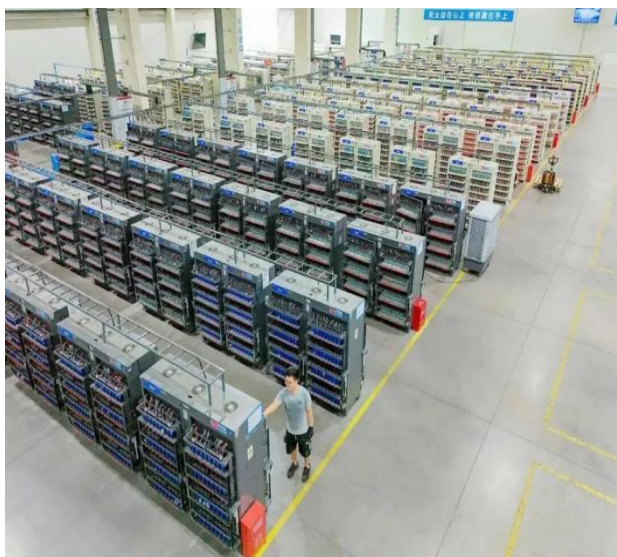
Carbingo Academy

**上游材料供应商：标准升级的直接受益者**

新国标对产业链上游的拉动效应已开始显现。隔热材料是受益最明确的方向。气凝

胶隔热垫、云母片、陶瓷纤维等材料在电芯间阻隔热蔓延的应用，单车用量在新国标下将显著增加。以气凝胶为例，行业估算单 GWh 电池对应的气凝胶隔热垫需求量将翻倍，而 2026 年中国动力电池产量预计超过 800GWh。

电池包结构件同样进入升级周期。底部防护板从此前的铝合金冲压件向高强度钢或复合材料结构件切换，单车价值从数十元提升至数百元。BMS 芯片和热管理算法也面临换代需求——更严苛的热失控监控要求意味着更高的芯片性能要求和软件授权费用。



05 )

Carbingo Academy

### 结语：标准升级的分水岭效应

GB 38031-2025 和 GB 18384-2025 的实施，本质上是一次行业准入门槛的系统性抬升。

2020 版旧国标制定时，中国动力电池产业尚处于规模化起步阶段，“5 分钟报警”标准是在产业能力和安全需求之间取得平衡的现实选择。五年后，头部企业的技术储备已远超旧标准下限，标准追着产业能力走，升级是水到渠成。

中国在全球主要汽车市场中率先将“不起火、不爆炸”写入强制性国家标准，这既是产业能力提升的结果，也将在出口认证和标准互认层面产生外溢效应。但对于国内动力电池产业而言，新国标最直接

的影响是加速行业洗牌——头部企业以标准为壁垒巩固份额，尾部企业面临合规成本与市场份额的双重挤压，中间层企业需要在技术追赶和差异化路线之间做出选择。

方向已经明确：安全已从加分项转变为准入门槛。

来源：汽车评价

## 九部门发文！皮卡改装、越野、露营 全松绑，报废成最后悬念

6 月 23 日，国务院新闻办公室举行新闻发布会，介绍全链条扩大汽车消费有关情况，并答记者问。会上，商务部副部长盛秋平在培育壮大汽车后市场消费的工作举措中提出：深化汽车消费从购买管理向使用管理转变。对具备条件的领域，比如二手车交易、房车露营、皮卡车进城等，将会同相关部门，加快推动放宽限制，同步跟进完善相关制度规则。这是继 2022 年皮卡全面解禁推进以来，商务部又一次明确提出推动皮卡进城，意味着

在 2023 年全国 97% 地级及以上城市已放开限制的基础上，剩余少数重点城市的皮卡通行限制有望加速清零，推动皮卡从向全国畅通使用进一步迈进。同时，商务部等 9 部门联合印发《关于培育壮大汽车后市场消费若干措施的通知》（以下简称《通知》），提出多项激发汽车后市场活力的政策措施。通知围绕汽车改装、房车露营、传统经典车、维修和保险服务、汽车赛事、汽车租赁等 6 大领域提出 17 项举措，着力

破除汽车后市场领域限制措施，优化产品与服务供给，培育汽车消费新业态、打造多元消费新场景，全面激发汽车后市场发展活力，更好满足群众多层次、多样化汽车消费需求。



此次《通知》虽然没有直接提及皮卡，但与皮卡市场息息相关。一直以来，皮卡都是汽车改装、汽车赛事的代表车型，备受热爱户外探险和越野运动的车主们钟爱。《通知》首次从国家层面建立汽车改装分级分类管理制度，明确改装项目清单和变更登记流程，皮卡作为改装需求最旺盛的车型，升高悬架、越野轮胎、涉水喉、后斗改装等长期游走在灰色地带

的个性化升级有望纳入合法范畴，彻底释放皮卡“一车多用”的玩乐属性，从工具车转型为生活方式载体。

同时，政策明确支持发展越野赛、集结赛等大众体验式赛事，并打造“跟着赛事去旅行”精品线路，皮卡作为越野赛场主力将直接受益。而房车营地建设提速、拖挂房车上路政策优化，皮卡凭借强大的牵引力和通过性，在“皮卡+拖挂房车”的露营新模式中占据不可替代的地位，两大场景叠加将显著拓宽皮卡的市场空间和消费认知。

《通知》还提出推动汽车租赁创新融合发展，支持“异地还车”“以租代购”等多元化服务模式创新，这意味着未来消费者有望通过更灵活的租赁方式体验皮卡车型，降低购车决策门槛，培育潜在消费群体。



值得一提的是，随着皮卡进城政策的全面推进，行业普遍呼吁同步推进另一项关键制度优化——取消皮卡 15 年强制报废政策。当前，皮卡仍被归类为“轻型货车”管理，面临 15 年或 60 万公里强制报废的限制，这一规定与皮卡产品自身的长生命周期、高耐用性特点背道而驰，尤其是随着皮卡的乘用化升级，产品品质在先进技术加持下更加可靠，使用需求逐渐向家用代步、户外玩车等场景倾斜，对于动辄投资二三十万元购买高端、乘用化皮卡的车主而言，强制报废意味着车辆残值被政策人为地加速折损，显著提高了持有成本。

可以说，强制报废不仅抑制了消费者的购买意愿，也与当前皮卡从工具属性向消费、玩乐属性转型的趋势脱节。在“从购买管理向使用管理转变”的政策导向下，推动皮卡取消不合理的报废年限限制，已成为释放皮卡消费潜力、促进汽车后市场繁荣的当务之急。



随着汽车后市场限制措施系统性破除，皮卡车在越野性能、改装潜力、拖挂能力等核心优势将在政策红利下充分释放，成为汽车消费新业态的重要增长极。站在这一政策风口，我们期待相关部门乘势而上，加快推进皮卡身份认定改革，尽早取消 15 年强制报废这个

制度藩篱，让皮卡这一兼具实用与玩乐价值的车型，在中国汽车消费市场

中释放更大的活力与可能。

来源：中国皮卡网

## 11 部委发文连载：第三篇干线运输新能源重卡： 电为主、氢为辅，补能网络定生死， 氢能过渡最优解

2026 年 6 月，交通运输部、发改委、工信部、公安部等 11 部委联合印发《推动新能源重卡规模化应用实施方案》，明确到 2030 年新能源重卡渗透率 40%、保有量 160 万辆、短途场景电动化率超 80%，同步规划 3 万公里零碳公路、3000 座重卡充换电站。

这不是普通政策，这是国家层面给新能源物流车画出的终极路线图——电为主、氢为辅，场景分层、平台主导、生态闭环。

过去几年，物流行业对新能源物流车的认知依旧停留在“替换燃

油车”；今天，11 部委文件告诉我们：新能源物流车不再是工具，而是城市物流的新基建、是运力结构的重构者、是产业生态的定局者。

接下来的几周时间，我会用自己浅薄认知的五篇连载，从城配、短途重载、干线运输、无人+有人协同、平台生态五大核心场景，结合最新政策，分解行业真相、痛点、机会与终局。

第三篇：干线运输——国家定调“电为主、氢为辅”，补能基建定生死，氢能是当前过渡最优解

干线运输，是新能源重卡最

难啃、最有想象空间、争议最大的场景。

11 部委最新发文，给出明确答案：新能源重卡国家战略主线是“电动化（充电+换电）”，氢能是补充、是示范、是长距离场景的过渡方案。

当前干线运输之所以氢能“跑得通”，并不是因为氢能是未来主力，而是因为电池能量密度与补能网络尚未到位；国家政策主推永远是电动化——3 万公里零碳公路、3000 座重卡充换电站、万亿级电动化产业链，全部围绕“电”布局。

一、政策定调：国家主线是电动化，氢能是辅助、示范、补充

1. 核心目标：全是电动化，氢能无量化指标

11 部委文件明确 2030 年目标：新能源重卡渗透率 40%、保有量 160 万辆，主力是纯电+换电；

- 全国建 3000 座重卡充换电

站、3 万公里零碳公路通道，全部服务电动重卡；

- 高速货运量中新能源重卡占比 18%，以电动重卡为主。

氢能重卡，文件未提量化目标，仅表述为“鼓励在长距离、高寒、特殊场景示范应用”。

2. 补贴与资源：电动化优先，氢能仅示范补贴

- 电动重卡：购车补贴最高 14 万、运营补贴、补能补贴、路权优先、牌照倾斜，全链条支持；
- 氢能重卡：仅示范项目补贴、无大规模购车补贴、加氢站建设补贴额度低，仅限试点、不规模化推广。

文件原文：积极发展电动（氢能）重型卡车。

- 语序决定优先级：电动是主力，氢能是括号里的补充；
- 场景划分明确：短途/固定线路纯电+换电，中长途干线氢能示范，未来回归电动。

结论：国家战略层面，电动化是“主线、主力、终局”，氢能是“辅助、示范、过渡”。

二、现实痛点：纯电，换电当前跑不通干线，氢能是“无奈但最优”的过渡方案

1. 纯电重卡：续航短、补能慢、亏吨重、基建少

- 续航不足：主流纯电重卡续航 200 - 300 公里，干线单次里程 500 - 1000 公里，中途需多次充电，严重影响时效；
- 补能耗时：快充 1 - 2 小时/次，干线一天需充电 2 - 3 次，耽误 4 - 6 小时，运力大幅下降；
- 亏吨严重：电池重 3 - 5 吨，比燃油重卡少拉 3 - 5 吨货，直接影响收入，亏吨成本高；
- 基建匮乏：高速沿线重卡快充桩极少、排队严重、电价高，无站可充、无桩可用。

2. 换电重卡：续航够、补能快，但基建未成型、成本高

- 续航提升：换电重卡续航

400 - 600 公里，基本满足干线 500 公里以内需求；

- 补能极快：换电 3 - 5 分钟/次，接近加油，不耽误时效；
- 当前瓶颈：全国换电站仅 200 余座、高速沿线极少、覆盖不足；换电成本高、电池租赁费用贵；标准不统一、不同品牌换电站不互通。

3. 氢能重卡：当前唯一能跑干线的方案，但非终局

- 续航够：氢能重卡续航 600 - 800 公里，完美匹配干线 500 - 1000 公里需求；
- 补能快：加氢 5 分钟/次，接近加油，不耽误时效；
- 亏吨少：氢瓶重 0.5 - 1 吨，比纯电重卡多拉 2 - 4 吨货，亏吨成本低；
- 当前能跑：在电池技术、补能网络未到位前，氢能是唯一能跑干线、不影响时效、亏吨少的方案。

三、技术路线终局：短期靠氢破

局，中期换电上位，长期电动定局

1. 短期（1 - 3 年）：氢能撑场面，解决“无车可用”

- 现状：纯电，换电基建不足、续航不够，氢能是唯一能跑干线的方案；

- 规模：保有量 5 - 10 万辆、渗透率 5% - 10%，小批量示范、不成规模。

2. 中期（3 - 5 年）：换电网络成型，换电重卡成干线主力

- 关键突破：3000 座重卡充换电站建成、3 万公里零碳通道贯通，高速沿线换电站全覆盖；

- 换电重卡升级：续航 500 - 800 公里、电池能量密度提升、自重降低、成本下降；

- 规模爆发：换电重卡保有量 50 - 80 万辆、渗透率 30% - 40%，成为干线主力；

- 氢能退守：仅在超长距离（1000 公里以上）、高寒、特殊场景保留，规模萎缩。

3. 长期（5 - 10 年）：电池技术突破，纯电重卡全面普及

- 终极突破：固态电池商用、能量密度达 500Wh/kg、续航 1000 公里+、充电 15 分钟满电、自重降低 50%；

- 纯电重卡上位：续航、补能、自重、成本全面超越氢能重卡，成为干线绝对主力；

一句话总结：短期靠氢破局，中期换电上位，长期电动定局；氢能是过渡，电动是终局。

四、核心判断：干线不是氢主战场而是“电为主、氢为辅，补电网定生死”

1. 国家意志：电是战略，氢是战术

- 电动化：万亿级产业链、3000 座站、3 万公里通道、政策强推、补贴加码，国家的终极路线；

- 氢能：千亿级产业链、示范项目、有限补贴、场景受限，允许的过渡路线。

2. 市场现实：短期选氢，长期选

电

- 短期（1-3 年）：氢能能跑、电动不能跑，市场被迫选氢；
- 长期（3-5 年+）：换电/纯电能跑、成本更低、补能更方便、政策更支持，市场必然选电。

3. 胜负关键：补能基建，不是技术路线

- 电动重卡：成败不在车，在充换电站密度、覆盖范围、补能成本；
- 氢能重卡：成败不在车，在加氢站数量、氢气成本、储运效率；
- 结论：谁先建好补能网络，谁先赢干线；国家砸 3000 座充换电站，电动赢面最大。

五、总结：

1. 国家主线是电动化，氢能是过

渡兵，不是主力军；短期靠氢破局，长期靠电定局。

2. 城配拼路权，重卡拼场景，干线拼基建；电是战略，氢是战术，基建是胜负手。

写在后面的话：

干线运输，是新能源重卡技术路线争议最大、未来最不确定的场景。但 11 部委文件给出了最明确的答案：电为主、氢为辅，补能基建定生死。

未来 3-5 年，换电网络将全面成型，换电重卡将主导干线运输，氢能逐步退守特殊场景。

来源：物流从业者

## 行业资讯

## 新中国第一辆汽车下线迎来 70 周年



7 月 13 日，新中国第一辆汽车下线 70 周年纪念活动在位于长春的中国一汽红旗会堂举行。



7 月 13 日，新中国第一辆汽车下线迎来 70 周年，中国汽车工业协会与中国第一汽车集团有限公司在长春举办系列活动，纪念这一历史性时刻。

1956 年 7 月 13 日，新中国第一辆国产解放牌卡车在长春第一汽车制造厂驶下生产线，结束了新中国不能制造汽车的历史，开启了中国汽车工业从无到有、从弱到强的征程。



来源：新华社

# 2026 年全国重卡可用充换电站

## 分析平台介绍

### 01 行业背景

2026 年，全国新能源重卡保有量持续攀升，充换电基础设施的布局合理性直接决定了物流运营效率与成本。然而，当前行业面临一个核心痛点：全国范围内，没有一个统一、结构化、可量化分析的重卡充换电站数据库。更重要的是，缺乏数据支撑使得行业研究停留在定性描述层面——没人能准确回答：全国重卡充电站的空间分布格局是怎样的？各运营商的竞争边界在哪里？不同区域的价格体系有多大差异？基于这一需求，我们构建了全国重卡可用充换电站数据分析平台，整合多源公开信息，覆盖全国约 3.5 万座重卡可用充

换电站，提供从空间分布到运营参数的全景分析能力，为行业研究提供可量化的数据基础。

### 02 平台核心功能

平台采用 B/S 架构，无需安装，浏览器打开即可使用。围绕数据上图、图表分析、道路覆盖三大模块构建完整的研究分析工具链。模块一：数据上图——空间格局一目了然依托主流地图平台公开瓦片服务，支持六种图层式，每种样式对应不同的研究视角：

| 图层样式 | 适用场景        |
|------|-------------|
| 默认样式 | 点位精确分布，逐站可查 |

| 图层样式 | 适用场景             |
|------|------------------|
| 分类样式 | 按类型/规模/功率着色      |
| 聚合样式 | 大范围密度分布，自动合并邻近站点 |
| 热力图  | 密度热力分布           |
| 网格图  | 空间网格统计           |
| 蜂巢图  | 六边形分箱            |

分类样式支持按类型（充/换/充换一体）、规模类型（超大型/大型/中型/小型）、功率类型（高/中/低功率）三个维度分别着色，帮助研究者从不同角度审视空间结构。每个站点支持点击查看详情弹窗，含名称、地址、运营商、充电桩数、最高功率、收费标准等关键字段。同时支持按省份、城市、区县、类型、运营商五级联动筛选，实现任意空间范围的数据过滤与分析。平台还具备以下辅助功能：

响应式布局，PC 端与移动端均可流畅使用

图表一键导出 PNG，研究成果直接用于报告和演示

- **数据加密存储**，核心数据受 XOR 密钥保护，防止未经授权获取
- 模块二：图表分析——**六维研究**  
框架平台内置 23 张交互式图表，围绕重卡充换电行业的六个研究维度构建：**维度一：结构维度**（行业画像）回答"这个行业长什么样":
  - 充电站类型占比 —— 充/换/充换一体各自的市场份额
  - 规模类型分布 —— 大型站与小型站的占比结构
  - 功率类型分布 —— 高功率快充的渗透率**维度二：价格维度（成本分析）**  
回答"充电到底花多少钱":
  - 充电费价格区间分布 ——

- 电费的价格带分布
  - 服务费价格箱线图 —— 服务费的离散程度与异常值
  - 运营商与规模类型的交叉占比 —— 各运营商的建设策略
  - 运营商与服务领域的交叉占比 —— 各运营商的目标客户群
  - 覆盖高速情况 Top10 —— 高速公路充电密度排名
  - 覆盖国道情况 Top10 —— 国道沿线充电密度排名
  - 覆盖省县乡道情况 Top10 —— 末端路网充电覆盖排名
  - 运营商与道路覆盖的交叉占比 —— 各运营商的物流网络布局
  - 运营商充电桩数排名 —— 资产规模对比
  - 运营商市场份额 Top20 —— 头部集中度分析
  - 运营商与类型的交叉占比 —— 各运营商的技术路线偏好
  - 运营商与功率类型的交叉占比 —— 各运营商的功率策略
  - 最高功率与收费标准的散点关系 —— 功率与定价的关联
  - 最高功率按运营商的分布 —— 各运营商的技术层级
  - 最高功率按类型的分布 —— 不同类型站点的功率配置
  - 充电桩数与类型的分布 —— 规模与类型的匹配关系
- 维度三：道路维度（物流可达性）**  
回答“哪条路上的充电条件最好”：
- 维度四：运营商维度（竞争格局）**  
回答“谁在主导这个市场”：
- 维度五：技术维度（装备能力）**  
回答“充电设施的技术水平如何”：
- 维度六：费用维度（运营商定价）**  
回答“不同运营商怎么定价”：运营

商与收费标准的对比分析 —— 揭示价格竞争态势

所有图表均支持双击放大查看细节、鼠标悬停显示数值、一键下载 PNG,可直接嵌入研究报告和演示文档。

模块三：道路覆盖——物流路径精确匹配区别于传统充电地图只展示"地图上的一个点",平台创新性地引入了路网维度。每条站点数据均标注了所覆盖的高速公路编号、国道编号和省县乡道信息。用户可以：

按具体高速公路编号（如 G56、G60、G85 等）筛选该路全线站点按国道编号（如 G320、G108 等）查看沿线补给能力按省县乡道定位末端配送路线的充电条件道路覆盖模块同时配备独立地图视图和站点列表，选中站点可飞行定位，列表与地图双向联动。这为干线物流路径规划、多式

联运节点评估提供了精确的数据底座。

### 03 数据模板解析

平台底层数据遵循统一的汇总模板，每条站点记录包含 24 个结构化字段，按研究用途可分为六大类：

字段详解一、类型体系平台将站点分为以下四类：

1. **重卡专用站**仅面向新能源重卡提供充电/换电服务的专业化站点。设备配置以大功率直流快充为主，站内车位和通道按重卡尺寸设计，是干线物流补能的主力设施。

2. **综合站**兼容乘用车与商用车的充电站。该类站点充电价格主要针对乘用车定价，相比"重卡专用"站点的充电费用偏高。典型布局位置包括：物流园、港口、矿区、混凝土公司、高速出

入口补给区、城乡客运站、加气站、加油站。服务车辆覆盖工程车辆、混凝土搅拌车、牵引车、大中型货车、环卫车等。

3. 换电站专为重卡电池更换设计的站点。通过换电模式实现 3-5 分钟快速补能，适用于高频短途运输场景（如矿山倒短、港口内转、城市渣土运输等）。4. 蚂蚁站在国道、省道沿线布局的小型、轻量化、分布式直流快充站点。因其"小而多、灵活分散"的特点，如同蚂蚁搬家般密集覆盖沿途。特征为：成本低、建得快、布得多，专门解决长途新能源车在干线之外的"最后几十公里"补能焦虑。

二、规模类型与功率类型规模类型根据充电桩数划分：

| 规模类型 | 充电桩数      | 特征               |
|------|-----------|------------------|
| 小型站  | ≤ 4 个     | 微型补充节点，常见于乡镇、服务区 |
| 中型站  | 5 ~ 10 个  | 区域级补给站，覆盖县乡级需求   |
| 集中站  | 11 ~ 20 个 | 区域枢纽站，具备较高服务能力   |

| 规模类型 | 充电桩数   | 特征              |
|------|--------|-----------------|
| 大型站  | > 20 个 | 城市级主站，通常为物流园区配套 |

**最高功率的特指含义：**该站内单台充电设备在理想条件下能够达到的瞬时最大输出功率值。此数值代表站点的单机服务能力上限，并与充电桩数和功率分配策略共同决定站点的实际服务能力。**并非**站内所有充电设备的标配功率，也不等同于站点的总供电容量。该数据一般由运营商提供并公示。

三、充电桩数指站点安装的直流充电终端数量（枪数）。

需要说明的是：同桩多枪：当前主流充电桩（如双枪、四枪直流桩）一个桩体同时支持多台车辆充电，本字段记录的为终端枪口数量，非物理桩体数量。**不等于同时服务能力：**受站内变压器容量和功率分配策略影响，所有终端同时满功率运行的情况在实际运营中较

为少见。**功率分配机制：**部分智能群控系统会根据各车位车辆的实际需求动态调配功率，桩数多不代表每根桩都能输出最大功率。费用字段平台收录的充电费和服务费均为**公示价格区间**，单位为元/度：

| 字段    | 含义                    |
|-------|-----------------------|
| 最低充电费 | 该站公示的最低时段充电电费（通常为谷时段） |
| 最高充电费 | 该站公示的最高时段充电电费（通常为峰时段） |
| 最低服务费 | 该站公示的最低时段服务费          |
| 最高服务费 | 该站公示的最高时段服务费          |

费用数据直接从各运营平台价格公示页面采集，反映的是该站在不同时段下的真实价格区间。由于各地电费计价规则不同（峰谷平划分时段差异），加上各平台的营销补贴活实际充电费用可能低于公示价格。建议结合运营平台当前活动综合考虑。费用字段的核心研究价值在于：充电费区间反映了站点的用电成本结构——谷时段、平时段、

峰时段的价格梯度决定了运营商的定价策略空间服务费区间是反映市场竞争程度的敏感指标——服务费离散度越高，说明该区域定价越不透明，竞争越不充分。服务领域"服务领域"标注了每个充电站的主要服务场景，是由数据清洗脚本根据站点名称、地址中的关键词以及地图 POI 数据综合推断得出的。共有七种服务类型。

**需要说明的是：**该字段为算法推断结果，非站点运营方官方认定的服务范围，仅供参考。部分综合站或蚂蚁站可能服务于多种车辆类型，其标记结果可能不完全覆盖实际服务场景。覆盖道路"覆盖高速""覆盖国道""覆盖省县乡道"三个字段记录了每个站点所邻近的道路网络。

**采集规则：**充换电站与运输道路网络直接相交，或其服务半径覆盖运输道路 5 公里范围内的区域。

**字段来源：**1、根据站点地址文本中的道路编号信息，通过正则表达式自动提取，并非调用外部路网数据或 GIS 空间分析。2、根据整理出的路网数据(shpgeojson)通过 GIS 空间吸附。**数据局限：**此字段依赖站点地址中是否包含道路编号信息。站点处于偏远区域、地址描述中未提及道路编号的，对应列可能为空。目前高速公路覆盖率最高（全国主要干线基本均有编号提及），省县乡道覆盖率随站点远离干线而递减。

### 数据精度

**空间精度：**经纬度精确到小数点后 6 位（约 0.1 米级别），满足站点级空间分析需求

**功率精度：**最高功率为公示额定功率，单位 kW，可区分 120kW、240kW、480kW 等关键功率节点  
**费用精度：**充电费和服务费均为公示价格区间

（元/度），反映峰谷平各时段真实成本

**道路精度：**覆盖道路字段采用全国统一编号体系（G/S/X/Y），可与主流 GIS 平台无缝对接

**分类精度：**类型、规模、功率三个维度已全面归一化，消除了不同来源的命名差异

## 04 平台的研究分析能力

结合上述三大模块和 24 字段数据，平台能够支撑以下六个方向的重卡充电行业研究：1. 空间格局研究通过六种图层样式 + 五级筛选器，可以快速生成任意区域的空间分布图。热力图识别供给热点与空白区，网格图量化省际/城际密度差异，分类样式揭示不同类型站点的空间分异规律。这些功能将传统的“跑现场”调研升级为数据驱动的空间分析。2. 竞争格局研究运营商维度的 7 张交叉图表构成

了一套完整的竞争分析工具：市场份额图看集中度，类型交叉图看技术路线选择，功率交叉图看装备策略，服务领域交叉图看目标市场定位，道路覆盖交叉图看物流网络布局。五张交叉图叠加，即可绘制任一运营商的完整竞争画像。

3. 价格体系研究充电费区间分布 + 服务费箱线图 + 运营商收费标准对比，三条曲线叠加分析：电费是刚性成本（受电网定价约束），服务费是竞争变量（反映市场博弈程度）。通过箱线图的离散程度，可以判断一个区域市场的竞争充分度——服务费离散度越高，说明定价越不透明，竞争越不充分。

4. 基础设施适配性研究最高功率与类型、运营商的双维度交叉分析，回答“什么样的站在配什么样的桩”这一核心问题。功率与收费标准的散点关系则揭示“高功率是否伴随高收费”——这对重卡用户选择站点有直接指导意

义。

5. 物流通道补给能力评估道路覆盖模块是平台的差异化能力。选取任意一条高速或国道，可即刻获得该线路全段的站点分布、功率水平和费用区间。对物流企业而言，这意味着可以精确评估一条运输线路的电动化可行性和成本边界。

6. 区域发展均衡性研究通过省份筛选 + 网格密度 + 规模分布三者联用，可以量化各省重卡充电基础设施的发展差距。配合功率类型分布，还能进一步判断“欠发达地区是否以低功率桩为主”——这对政策制定者评估补贴投放方向有直接参考价值。

## 05 与公开搜索的数据差异

很多人会问：在地图 App 上也可以搜充电站，你们的数据有什么不同？

### 1. 结构化 vs 碎片化

公开地图搜索返回通用 POI，缺少功率、桩数、费用区间、服务领域

等关键参数。我们的每条数据都是 24 字段的结构化记录，可直接用于统计分析和建模。

### 3. 可分析 vs 仅可浏览在地图

App 上只能逐个查看站点，平台上可以完成批量统计、交叉分析、趋势对比、空间聚合。"全国重卡充电站的服务费中位数"——公开搜索无法回答，平台一秒出结果。3. 重卡专用 vs 通用充电公开搜索不区分乘用车桩与重卡桩。平台专门聚焦重卡可用站点，滤除低功率乘用车充电桩，确保每条数据都对重卡运营有实际意义。4. 多源融合 vs 单一来源综合多家主流地图平台和充电运营平台公开发布的信息，经去重、交叉验证和归一化处理，覆盖面和完整性远超单一来源。5. 道路维度 vs 点位孤立独有的道路覆盖字段，让站点从"一个点"变成"一条路上的一个节点"，对物流路径规划至关

重要。

## 06 数据价值与应用场景

对充换电运营商

选址决策：热力图 + 网格图识别供给空白区，以数据替代经验判断

竞品画像：七张运营商交叉图表，洞察对手的技术路线、定价策略和市场定位

定价优化：服务费箱线图 + 区域价格分布，找到有竞争力且可持续的定价区间

对物流运输企业

线路可行性评估：沿任意高速/国道查找可用站点，判断全线补能是否可靠

成本精确测算：结合各站充电费和服务费区间，构建单趟运输的能源成本模型

车队效率优化：按功率筛选快充站点，最大化车辆在线时间  
对政府与行业研究

- **基础设施普查：**量化各省、各地级市的站点密度、功率水平和服务覆盖
- **政策效果评估：**对比政策前后的数据变化，评估补贴和规划的落地效果
- **行业白皮书支撑：**21 张图表直接输出统计结果，大幅压缩数据采集和分析周期

### 07 获取方式

目前系统处于研发测试阶段，数据持续更新迭代中。如您需要获取特定区域的分析：

请在公众号后台留言，注明所需省份/城市名称，我们将尽快与您联系。

### 08 重要声明

**关于数据精度：**本平台数据来源于各类地图平台及充电运营平台公开发布的信息。由于各公开信息源本身存在信息延迟、字段缺失或标注错误的可能，我们无法确保数据 100% 的精准度。平台对信息源本身的缺失或错误不予逐一人工纠正。

来源：储充验收

## 2026 年中国汽车产业（年中）

### 深度研究报告

截至 2026 年 7 月，基于 2026 Q1 财报及 H1 销量 2026 年上半年，中国汽车市场正经历

从「增量排位赛」到「存量淘汰赛」的结构性转变。一边是自主品牌市占率突破 71%、出口半年狂飙 63%；

另一边是行业利润率跌至近十年最低 3.2%。本文基于中汽协、乘联会、上市公司财报及行业权威数据，对乘用车、商用车、核心零部件三大板块的财务状况、销量与目标达成、技术趋势与研发投入进行全面深度拆解。

## 一、行业总览：冰火两重天

2026 年 1-5 月，汽车产销分别完成 1223.5 万 和 1220.7 万辆，同比 -4.6% / -4.2%；乘用车降幅更大（-6.6%/-6.2%）。新能源是唯一增长点。

行业 Q1 利润率 3.2%↓ 近十年最低自主品牌市占率 71%↑ 历史新高 H1 汽车出口量 405.9 万 ↑ 同比 +63%6 月新能源渗透率 63.6%↑ 同比 +9.5pp 核心矛盾：销量承压 vs 结构升级

行业总收入约 24128 亿元（-0.2%），总成本 21406 亿元（+0.7%），收入走弱、成本抬升

的双向挤压下，Q1 利润总额 784 亿元（-18%）。价格战在 2026 年迎来实质退潮，但「薄利」将成为未来 1-2 年常态。

## 二、乘用车企业财务深度分析

基于 2026 Q1 财报，头部车企盈利普遍承压，分化加剧。

主要乘用车企业 2026 Q1 营收（亿元）比亚迪 1,502.25

上汽集团 1,385.20

吉利汽车 837.76

奇瑞汽车 658.70

长城汽车 451.09

赛力斯 380.00

长安汽车 327.06

零跑汽车 108.20

主要乘用车企业 2026 Q1 净利润（亿元）吉利汽车 41.66

奇瑞汽车 41.70

比亚迪 40.85

上汽集团 30.26

赛力斯 7.54

长城汽车 9.45

长安汽车 3.51

零跑汽车（亏损）-3.90

| 企业   | 营收(亿)    | 营收同比    | 净利(亿) |
|------|----------|---------|-------|
| 比亚迪  | 1,502.25 | -11.82% | 40.85 |
| 上汽集团 | 1,385.20 | +0.61%  | 30.26 |
| 吉利汽车 | 837.76   | +15.25% | 41.66 |
| 奇瑞汽车 | 658.70   | -3.45%  | 41.70 |
| 长城汽车 | 451.09   | +12.72% | 9.45  |
| 赛力斯  | 380.00   | +34.46% | 7.54  |
| 长安汽车 | 327.06   | -4.26%  | 3.51  |
| 广汽集团 | —        | +1.98%  | -6.56 |
| 北京汽车 | —        | -25.99% | -8.30 |
| 零跑汽车 | 108.20   | +8.00%  | -3.90 |

利润流失三大原因

- ① 销量萎缩：比亚迪 Q1 销量-30%，长安-20.94%
- ② 原材料涨价：碳酸锂累计+160.4%，铜铝及车规芯片涨价

③ 汇兑损失：福耀 Q1 汇兑损失 4.39 亿元

利润修复三大引擎

- ① 海外出口：H1 出口 405.9 万辆（+63%）
- ② 产品结构升级：吉利新能源出口+572%
- ③ 降本增效：长安整合阿维塔/深蓝降 20%-30%成本

三、2026 H1 销量与目标达成率

新势力半年考分化加剧：零跑断层领跑，多数车企未达半年 KPI。

2026 年 6 月主要车企交付量（辆）

- 比亚迪 403,472
- 上汽集团 394,798
- 吉利汽车 240,799
- 长城汽车 108,080
- 零跑汽车 93,376
- 鸿蒙智行 50,624

蔚来 40,597  
小鹏汽车 40,126  
极氪 35,169  
理想汽车 30,895  
问界 / 小米 / 岚图 30,199 /  
30,000+ / 14,223

| 车企/品牌 | 6 月(辆)  | 6 月同比   | H1 累计(辆)   |
|-------|---------|---------|------------|
| 比亚迪   | 403,472 | +5.46%  | ~1,800,000 |
| 上汽集团  | 394,798 | —       | 2,045,400  |
| 吉利汽车  | 240,799 | +2.02%  | —          |
| 长城汽车  | 108,080 | -2.36%  | —          |
| 零跑汽车  | 93,376  | +94.51% | 356,487    |
| 鸿蒙智行  | 50,624  | -3.73%  | 242,229    |
| 蔚来    | 40,597  | +62.88% | 191,123    |
| 小鹏汽车  | 40,126  | +15.93% | 165,977    |
| 极氪    | 35,169  | +111%   | 178,370    |
| 理想汽车  | 30,895  | -14.84% | 193,472    |
| 小米汽车  | 30,000+ | —       | ~177,500   |
| 岚图    | 14,223  | +41.48% | 76,264     |

新势力半年考核心发现

零跑断层领跑:6 月交付 93,376 辆创纪录，H1 累计+60.82%，新势力单月销量之王  
多数未达半年 KPI：已公布年度目标品牌中，尚无一家达成率突破 50%，仅蔚来超 40%  
理想持续承压：H1 同比-5.13%，Q1 毛利率从 19.8%骤降至 6.1%  
小米产能受限：1-5 月累计 14.75 万辆，下半年需月均 3 万+才能达标  
极氪异军突起：H1 同比+97%，连续三月创月度新高

四、商用车企业财务与销量分析

2026 Q1 商用车销量 111.4 万辆（+6%），海外出口 30.5 万辆（+26%），九大企业全部盈利

商用车企业 2026 Q1 营收（亿元）

中国重汽 196.60  
一汽解放 187.76  
福田汽车 157.79

江铃汽车 90.36  
宇通客车 59.09  
金龙汽车 57.61  
东风股份 / 汉马 / 中通 24.47  
/ 20.09 / 17.82

| 企业               | 营收<br>(亿) | 营收同<br>比 | 净利(亿) |
|------------------|-----------|----------|-------|
| 中国重<br>汽(济<br>南) | 196.60    | +52.30%  | 4.55  |
| 一汽解<br>放         | 187.76    | +30.92%  | 0.99  |
| 福田汽<br>车         | 157.79    | +6.61%   | 5.01  |
| 宇通客<br>车         | 59.09     | -7.92%   | 6.59  |
| 江铃汽<br>车         | 90.36     | +13.41%  | 3.40  |
| 金龙汽<br>车         | 57.61     | +17.04%  | 1.50  |
| 东风股<br>份         | 24.47     | -6.89%   | 2.06  |
| 汉马科<br>技         | 20.09     | +52.17%  | 0.27  |
| 中通客<br>车         | 17.82     | +5.23%   | 0.99  |

商用车核心趋势

行业全面回暖：Q1 销量 111.4 万  
辆（+6%），"以旧换新"+物流复

苏双轮驱动  
重卡三巨头齐增：重汽营收+52.3%  
（重卡销冠），解放净利暴增  
241.82%，汉马扭亏  
福田稳坐头把交椅：Q1 销量 18.4  
万辆，市占率 16.5%，1-5 月累计  
29.9 万辆行业第一  
新能源商用车高增长：汉马新能源  
中重卡+104.65%，宇通新能源出口  
+60%

五、核心零部件与供应链分析

上游产业链议价能力强，持续虹吸  
车企利润；宁德时代 Q1 净利 207  
亿 碾压全行业。

| 企业       | 领域       | 营收<br>(亿)    | 营收同比    |
|----------|----------|--------------|---------|
| 宁德时<br>代 | 动力电<br>池 | 1,291.3<br>1 | +52.45% |
| 潍柴动<br>力 | 发动机      | 625.63       | —       |
| 华域汽<br>车 | 零部件      | 401.83       | -0.97%  |
| 福耀玻<br>璃 | 汽车玻<br>璃 | —            | —       |

| 企业   | 领域 | 营收<br>(亿) | 营收同比 |
|------|----|-----------|------|
| 天齐锂业 | 锂矿 | —         | —    |

供应链利润分布严重不均  
电池、芯片等上游核心环节议价能力强，持续虹吸车企利润。宁德时代 Q1 净利润 207.38 亿元，超过比亚迪（40.85 亿）+吉利（41.66 亿）+长城（9.45 亿）+长安（3.51 亿）之和。上游采矿业更是赚得盆满钵满，天齐锂业 Q1 净利同比暴增 1699%。相比之下，整车企业净利润率普遍仅 3% 左右，"薄利"成常态。专家指出：未来 1-2 年，具备垂直整合、自研核心技术、高端品牌溢价和海外高毛利布局的头部车企才能有效对冲"内卷"竞争。

产业链利润对比：宁德时代 vs 四大车企（Q1 净利润，亿元）

宁德时代 207.38  
吉利汽车 41.66  
奇瑞汽车 41.70  
比亚迪 40.85  
上汽集团 30.26  
长城汽车 9.45  
长安汽车 3.51  
注：四大车企（吉利+奇瑞+比亚迪+上汽）Q1 净利润之和约 95.86 亿，仍不足宁德时代一半。  
六、出海战略：中国汽车出口半年狂飙  
2026 H1 出口 405.9 万辆（+63%），每 10 辆下线汽车近 4 辆驶向海外，欧洲市场首次反超日本。奇瑞 H1 出口 94 万辆出口第一比亚迪 H1 海外 79.2 万辆+70.65%吉利 H1 出口 47.4 万辆+158%五强海外目标 520 万辆+31.4%主要车企 2026 H1 海外销量（万辆）奇瑞 94 比亚迪 79.2 吉利 47.4 长城 30 上汽 28 长安 21  
出海核心趋势出口占比创新高：出口占总产量 39.34%，每 10 辆车近 4 辆

**出口结构性变化：**欧洲市场首次反超日本，AlixPartners 预测全球份额持续扩大

**各家策略分化：**奇瑞以量取胜；比亚迪海外暴涨 143.4% 紧追；吉利增速最猛（+158%）；长城海外占比 55.7%

**挑战：**地缘政治与贸易壁垒风险上升，需以长线思维稳定推进全球化

## 七、2026 年度十大技术趋势

中国汽车工程学会发布，120 家单位、378 位专家四轮调研形成的行业共识。

### 1. L3 级自动驾驶方案收敛

从功能堆砌迈向方案统一。9 家车企已进入 L3 准入试点，单车算力向 1000-1500 TOPS 集中，端到端模型+VLA 融合。

### 2. 端到端 AI Agent 座舱量产

2026 年“量产元年”，从指令执行向主动服务演进。蔚来 ET9 搭载

全域 AI Agent，支持语音视觉多模态交互。

### 3. 高端车型搭载 HBM 芯片

解决大模型上车的“内存墙”问题。2026 年高端车型搭载率有望突破 30%，三星车规 HBM3E 带宽达 1.2TB/s。

### 4. 兆瓦超充电电动重卡破百款

补能时间从 1.5-2 小时缩短至 15 分钟。东风/徐工/北奔等推出 50+ 款超充车型，2026 年新上市突破 100 款。

### 5. 大电量 HEV 全球量产

搭载 5kWh 电池，减少发动机低效启停。丰田第五代 THS、上汽蓝芯、广汽传祺推进，目标满足严苛油耗法规。

### 6. 宽温域热泵搭载率破 40%

R744/R290 环保冷媒突破 -20°C 制热边界，低温续航衰减降低 40%+。向 15 万元以下车型下探。

### 7. 分布式驱制动系统集成突破

轮边/轮毂电机+EMB 线控制动，毫秒级驱制动协同。华为 MDC810 扭矩协同误差<5ms，比亚迪 e 平台 4.0 回收效率 35%。

8. 车载光通信实车验证

VCSEL+POF 方案带宽较电缆提升 10 倍，时延<1ms。长安 UNI-V 测试 10Gbps 传输,上汽开发车规 POF 光缆。

9. 固液混合电池达十万辆级

能量密度 300-400Wh/kg，兼容现有产线。蔚来 ET5T 搭载卫蓝电池（360Wh/kg，续航 1000km）。

10. 车路云协同部分场景量产

7 家车企量产车路云车型，实现云 AEB、绿波引导。比亚迪汉 EV 在深圳实现云 AEB（预警距离+200m）。

八、自研芯片与智能驾驶新动态

2026 年堪称中国车企自研智驾芯片"大年"，从依赖外采到争夺芯片定义权。比亚迪 璇玑 A3 中国首款 4nm 智驾芯片已开启规

模化量产，三颗算力超 2100TOPS，2027 年首搭腾势理想 马赫 M1005nm 震撼首发面向高阶智驾，对标英伟达 Thor 蔚来 神玑芯片交付量>25 万颗大规模量产装车，支撑全域 AI Agent 小鹏 图灵芯片自研智驾芯片配合 XNGP 城区智驾，VLA 2.0 走向全球智能驾驶"诸神之战"第一梯队：华为乾崮 ADS、小鹏 XNGP、理想 AD Max 稳坐第一梯队，技术路线各异法规突破：2026 年 6 月联合国 WP29 批准城区 NGP 法规与 L3-L5 自动驾驶法规，中国为核心制定者之一，2026 年底自动驾驶可合法进入全球何小鹏判断：L4、L5 级自动驾驶将在 3-5 年内落地 L3 准入：比亚迪、长安、宇通等 9 家车企已获 L3 级"准入+上路"双重试点资格

| 方案     | 算力 (TOPS) | 自研芯片 | 端到端模型 |
|--------|-----------|------|-------|
| 华为 ADS | ~2100     | 强    | 领先    |

| 方案        | 算力 (TOPS) | 自研芯片    | 端到端模型   |
|-----------|-----------|---------|---------|
| 小鹏 XNGP   | ~800      | 图灵      | VLA 2.0 |
| 理想 AD Max | ~1200     | 马赫 M100 | 推进中     |

| 企业 | 技术路线   | 关键进展      |
|----|--------|-----------|
|    | 合      |           |
| 丰田 | 硫化物全固态 | 累计投入超万亿日元 |

九、固态电池技术进展：量产元年  
前夜

2026 年中国固态电池市场规模预  
计达 318 亿元，固液混合电池搭  
载规模攀升至十万辆级。

中国固态电池市场规模（亿元）

2021 3  
2022 12  
2023 40  
2024 95  
2025 197  
2026 318

| 企业    | 技术路线   | 关键进展           |
|-------|--------|----------------|
| 宁德时代  | 硫化物全固态 | 合肥中试线投产 (1GWh) |
| 比亚迪   | 硫化物全固态 | 2026.4 通过关键里程碑 |
| 卫蓝新能源 | 固液混合   | 量产搭载蔚来 ET5T    |
| 清陶能源  | 固液混    | 上汽智己已量产搭载      |

固态电池核心判断

市场爆发：2021-2024 年 CAGR 达  
216.4%，2026 年预计 318 亿元

全球装机预测：2026 年突破  
20GWh，2027 年达 100GWh

宁德时代优势：有望占据全球 60%  
以上市场份额

曾毓群判断：固态电池技术成熟  
度仅第 4 级（1-9 级量表），第 9  
级才成熟可量产

半固态先行：兼容现有产线，2026  
年搭载规模达十万辆级，是过渡  
期最优解

十、总结与展望

穿越周期：从"内卷"到"出海"  
，从"量变"到"质变"。核心发现

利润十年最低：Q1 行业利润率仅  
3.2%，价格战代价惨痛，但已迎来实

## 质退潮

**自主超越合资：**自主品牌市占率突破 71%，合资持续败退

**出海成生命线：**H1 出口 405.9 万辆（+63%），占总产量 39.34%

**新势力大洗牌：**零跑断层领跑，理想/华为 HIMA 同比下滑，多数未达半年 KPI

**上游虹吸利润：**宁德时代 Q1 净利 207 亿超四大车企之和

- **技术拐点已至：**L3 方案收敛、AI Agent 座舱量产、自研芯片大年、固态电池装车验证

- **商用车全面回暖：**Q1 销量+6%，九大企业全部盈利

## 短期挑战（1-2 年）

- 产能过剩+同质化竞争，“薄利”成常态

- 原材料波动持续挤压利润

- 地缘政治威胁出海节奏

- 缺乏技术壁垒、低端内卷、缺出海的车企将被淘汰

## 中长期机遇（3-5 年）

- 出口有望占总销量 40%-60%，成利润核心

- L4/L5 自动驾驶 3-5 年内落地

- 固态电池 2030 年大规模量产

- AI Agent+HBM 让座舱升级为个人 AIoT 生态

- 垂直整合+自研芯片+海外布局的车企穿越周期

## 投资逻辑建议

**优先关注：**①具备垂直整合+自研芯片+海外高毛利布局的头部车企（比亚迪、吉利、奇瑞）；②动力电池/固态电池龙头（宁德时代、卫蓝新能源）；③智能驾驶全栈自研企业（华为生态、小鹏、理想）；④商用车龙头（福田、中国重汽）

**谨慎观察：**①持续亏损且海外薄弱的新势力；②合资占比过高传统车企；③利润率持续下滑无技术壁垒者

**行业判断：**2026 年是“质变分水岭”

——从价格驱动到技术驱动、从内卷到出海、从制造到生态。淘汰赛正在加速，只有具备核心技术护城河的企业才能穿越周期。

来源：中汽协、乘联会、上市公司财报、CnEVPost、中国汽车工程学会等

## 2026 汽车智能座舱行业分析报告

### 一、产业定位清晰：智能座舱已成为汽车差异化竞争的核心战场

报告明确了智能座舱的定义——依托车规级芯片、多屏硬件、传感器、车载操作系统与 AI 等软硬件一体搭建的车内数字化平台，将传统驾驶舱转变为兼顾行车安全、驾乘舒适、办公娱乐于一体的智慧移动第三空间。产业经历了机械化、电子化到智能化三个阶段，2016 年至今是爆发期。

二、市场规模：全球突破千亿美元，中国占据三分之一报告预测，全球智能座舱市场规模将从 2025

年的 651 亿美元增长至 2030 年的 1109 亿美元，CAGR 达 11.24%。中国市场规模预计从 2025 年的 1813 亿元增至 2030 年的 3297 亿元，占全球约 32%。亚太地区以 60% 的全球份额领跑，中日韩贡献区域 80% 以上营收，中国已实现从芯片到整车的全产业链自主闭环。

### 三、驱动因素：四大引擎协同

报告系统梳理了四大驱动力：

（1）政策支持——国家层面已构建涵盖产业战略、OTA 监管、数据安全的完整政策体系；（2）新能源汽车崛起——三电硬件趋同后，

座舱体验成为核心差异化卖点，可拉高售价 1-5 万元；（3）电子电气架构迭代——从分布式 ECU 向域控制器、中央计算平台演进，为智能化提供硬件基础；（4）消费电子化趋势——用户数字化心智迁移，推动汽车研发体系对标消费电子行业。

#### 四、竞争格局：四层架构，跨界竞争常态化

报告提出芯片-操作系统-Tier1-整车厂四层竞争体系。芯片层高通凭借骁龙 8155/8295 稳居霸主地位；Tier1 层德赛西威以 16.1%座舱域控份额领跑国内，亿咖通深度绑定吉利体系；整车厂层面，特斯拉、比亚迪、华为鸿蒙智行各具生态优势。

#### 五、技术趋势：舱驾融合成为明确方向

报告指出，舱驾融合域控制器 2025 年出货量同比增长 43%，高通 Ride Flex、英伟达 Thor、华为昇腾三大方案已成主流。多模态交互、全景沉浸显示、中央计算架构是未来三大技术演进方向。



1.3 驱动因素：政策支持智能网联汽车发展

政府高度重视智能网联汽车产业，将其确立为国家战略，通过一系列规范性文件构建顶层设计，从技术研发、准入测试到基础设施建设全方位布局，为产业高质量发展提供政策基石。

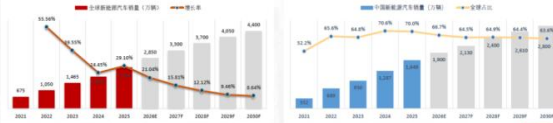
|              | 时间         | 发文部门                  | 文件                               | 相关核心内容                                                                                          |
|--------------|------------|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 顶层产业战略规划     | 2020.02.10 | 国家发改委等十一部委            | 《智能网联汽车创新发展规划》                   | 1. 中央+地方行政投入保障，多元市场融资；2. 统筹推进交通/通信/网络等智能汽车基础设施；3. 制定软件标准、测试、数据、金融保障规划，推进智能汽车生态建设，探索商业模式创新与推广应用。 |
| 顶层产业战略规划     | 2020.10.20 | 国务院                   | 《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》       | 推动跨行业协同，打造全产业链生态，编制智能网联汽车核心配套标准，鼓励生态型企业参与基础设施建设，服务运营。                                           |
| 顶层产业战略规划     | 2022.03.25 | 交通部、科技部               | 《交通领域科技创新中长期发展规划纲要（2021—2035 年）》 | 优先发展智能感知与智能决策系统，智能座舱多模态感知、域控系统属于智能感知与控制核心技术领域。                                                  |
| 准入与 OTA 软件监管 | 2020.04.15 | 工信部、公安部、国家市场监管总局      | 《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》       | 以运行安全为核心，搭建智能网联汽车准入测试、安全、运行管控体系，开展智能网联汽车准入和上路通行试点。                                              |
| 准入与 OTA 软件监管 | 2021.07.30 | 工信部                   | 《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》       | 开展 OTA 在线升级汽车企业必须满足安全评估、测试验证、版本记录全流程管理能力；系统更新 OTA 升级前必须通过测试，确保软件升级安全可靠。                         |
| 准入与 OTA 软件监管 | 2022.03.18 | 工信部                   | 《2022 年汽车标准工作要点》                 | 1. 开展 OTA 升级试点，推进整车信息安全、软件升级和数据安全标准；2. 制定智能网联汽车数据安全标准；3. 开展全生命周期数据安全标准。                         |
| 数据安全与隐私合规    | 2021.08.18 | 网信办、发改委、工信部、公安部、交通运输部 | 《汽车数据安全管理若干规定（试行）》（工信部令第 74 号）   | 专项规定汽车数据安全标准，明确数据安全标准，明确个人信息、重要数据管理，数据安全管理制度。                                                   |

资料来源：公开资料及河图（WENHUO）整理研究，2026 年

1.3 驱动因素：新能源汽车崛起：智能座舱商业化落地产业转折点

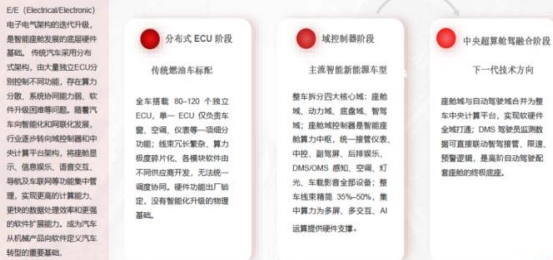
随着新能源汽车产业高速增长，新能源汽车销量连续多年保持高速增长，市场渗透率持续提升，替代传统燃油车的趋势愈发明显。带动整个汽车行业进入全方位的智能化、电动化变革，传统燃油车核心竞争壁垒被打破，发动机、变速箱、尾气排放系统、整车研发设计、技术壁垒、产品溢价全面承压，智能化作为差异化竞争优势，不存在差异化竞争劣势。电动化与智能化协同发展，三电核心技术快速迭代，头部品牌续航、快充、电池安全差距持续收窄。

全球及中国新能源汽车销量（万辆）



资料来源：中国汽车工业协会、EVTank、公开资料及河图（WENHUO）整理研究，2026 年

1.3 驱动因素：E/E 电子电气架构迭代：智能座舱诞生硬件基石



资料来源：公开资料及河图（WENHUO）整理研究，2026 年

1.3 驱动因素：消费电子化--用户端需求与使用习惯的强力牵引



市场规模  
Market Size

02

2.1 全球市场规模（亿美元）



资料来源：公开资料及河图（WENHUO）整理研究，2026 年

2.2 中国市场规模



资料来源：公开资料及河图（WENHUO）整理研究，2026 年

2.3 亚太地区：市场概览与核心特征

**全球第一的市场份额**  
占据全球市场份额60%，增速持续领跑全球，是当之无愧的长期增长极。

**超390亿美元的营收规模**  
2025年亚太地区营收规模突破390亿美元，庞大的市场体量及技术落地提供了坚实支撑。

**中日韩为核心，新兴市场为增量**  
中日韩市场成熟，新兴市场为增量。印度、东南亚作为增量市场，市场潜力正在快速释放。

**渗透下沉，普及很快**  
智能座舱配置已下沉至15万元以下车型，新车整体搭载率突破60%，成为市场竞争的基础门槛。

**技术辐射，影响深远**  
中国智能座舱技术辐射全球，正深刻影响东南亚、中东及拉美市场的技术选型与产业生态，引领区域技术升级。

**日韩固守高端供应链壁垒**  
日本与韩国牢牢占据高端智能座舱芯片及核心安全供应链核心地位，技术壁垒高筑，主导全球高端市场供应。

**高增长预期，单车价值提升**  
新车型渗透率持续提升，单车价值提升，未来5年区域市场CAGR达9%-12%的高位运行区间。

**全产业链，自主闭环**  
整车、Tier1、芯片、显示、操作系统实现自主可控，不仅保障了供应链安全，更让出海车型可快速复制成熟方案，快速落地。

资料来源：公开资料及河图（WENHUO）整理研究，2026 年

2.4 北美地区：市场概览与核心特征

**科技巨头形成垄断格局**  
微软数字座舱平台凭借强大的异构计算能力与生态优势，占据北美智能座舱芯片市场核心份额，成为主流车企打造沉浸式交互体验的首选方案。英特尔与Mobileye和自动驾驶辅助系统，构建了“芯片+软件”的完整解决方案。

**全球第二大市场，高增长潜力凸显**  
全球市场份额占17%，2025年由市场增量\$110亿+，美国为绝对核心市场。

**高研发投入及高智能化配置**  
北美车企研发投入强度高，智能化配置已趋成熟，市场潜力巨大。

**成熟的订阅生态**  
车企在座舱OTA升级与软件订阅服务模式已形成成熟闭环。

**算力巨头垄断**  
高通、英伟达、英特尔主导芯片市场，算力竞争格局清晰。

资料来源：公开资料及河图（WENHUO）整理研究，2026 年

2.5 欧洲地区：市场概览与核心特征

**高价值标杆**  
单车座舱价值量高于全球均值，标配大尺寸HUD，智能交互与自动驾驶协同，追求极致豪华体验。

**全球顶级Tier1深度绑定**  
博世、大陆、法雷奥等欧洲本土供应商技术积淀深厚，主导了座舱感知与控制系统的研发与供给。

**严苛法规驱动**  
GDPR法规限制数据出境，Euro NCAP五星评级对智能座舱提出了全球顶尖的准入标准。

**豪华品牌占据市场主导**  
奔驰、宝马、奥迪、大众等传统豪华车企智能化配置高，高端车型的技术成熟度，成为市场的风向标。

**核心关注点优先级排序**  
安全法规 > DMS/OMS监测 > 数据隐私合规 > 高阶辅助驾驶 > 成本控制，安全与合规是市场准入的首要标准。

资料来源：公开资料及河图（WENHUO）整理研究，2026 年



来源：问可汇 智能汽车设计

## 苗圩：新能源汽车产业发展的中国道路

当前，全球汽车产业正经历百年未有之大变局，新能源汽车代表着产业转型升级和绿色发展的方向，也是产业实现高质量发展

展的战略选择。面对这一历史性机遇，顺应新一轮科技革命和产业变革趋势，我国大力推动汽车产业转型发展，经过多年持续努

力，新能源汽车产业发展取得积极成效。

## 一、我国发展新能源汽车的出发点

发展新能源汽车，是党中央立足我国国情、着眼长远发展作出的重大战略抉择，深刻体现了对国家能源安全、生态环境保护和可持续发展的战略考量。

### 01

#### 减少原油进口，保障能源安全

我国的资源禀赋是多煤少油，人均石油资源占有只有世界平均水平的六分之一，原油进口量居高不下问题尤为严重。近年来，国内消费的石油中 70% 以上来自国外。这些石油经过加工被制成多种油品，其中有近半数成品油提供给汽车使用。进入新世纪以来，私人购买汽车的数量逐年快速增加，汽车大量普及，汽油柴油用量也呈

上升趋势，石油大量依赖进口给能源安全带来了潜在风险。

令人欣慰的是，近年来随着数以千万计的新能源汽车驶上路面，新能源汽车在全部汽车保有量中的占比快速提升，截至 2025 年底达到 12.1%，与此相对应的是国内车用汽柴油消耗量在几年前已经跨过峰值并持续下降。展望未来，随着新能源汽车保有量继续快速增长，石油对外依存度还会以更大幅度下降。

今年以来，美以伊战争引发了全球石油天然气供应紧缩，亚洲国家约一半的原油以及超过三分之一的天然气进口严重依赖途经霍尔木兹海峡的中东航运。这场地缘政治危机给区域经济带来了较大冲击，导致亚洲国家汽油与柴油价格飙升，多国面临严重的能源短缺风险。我国建立的石油国家储备和

商业储备极大缓解了这一冲击，市场供应充足，没有出现排队加油现象。地缘政治的持续动荡将引发国际原油价格的长期高位震荡，高昂的用油成本和潜在的供应链风险，正在倒逼消费端加速电动化替代。新能源汽车的发展使得中国人把能源命脉牢牢掌握在自己手中。

## 02

### 降低尾气排放，缓解大气污染

生态环境保护是发展新能源汽车的另一重要考量。随着汽车产业的发展和汽车的普及，汽车尾气排放带来了大气污染问题。1943 年洛杉矶出现严重烟雾事件，后来被认为是现代光化学烟雾污染的典型案例。后续研究表明，汽车尾气和炼油、工业排放中的挥发性有机物/碳氢化合物，与内燃机和工业燃烧产生的氮氧化物，在强日照条件下发生光化学反应，形成以地面臭

氧为主，并伴随醛类、PAN 等二次污染物的光化学烟雾。汽车尾气不是唯一来源，但随着洛杉矶汽车保有量快速增长，它成为最重要的污染源之一。除此之外，炼油厂、加油站等其他设施也产生废气排放。自此，美国率先关注汽车尾气排放问题，制定了控制尾气排放的国家标准，并逐步加严。

随后该问题也成为全球关注的重要议题。前些年，伴随着工业化进程加快，我国环境污染特别是大气污染问题日益突出，很多城市出现雾霾天气。北京市曾对雾霾形成的原因进行分析，结论触目惊心——汽车尾气排放占北京大气污染排放总量的 30% 左右，这说明控制汽车尾气排放量对减少雾霾天气发生、保护大气环境至关重要。认识到大气污染的危害之后，我国自 2001 年开始实施国一排放标准以来，经过 20 多年持续升级，

逐步实现与国际先进排放标准对齐。发展新能源汽车，直接解决了汽车使用过程中尾气排放问题。

### 03

#### 达成“双碳”目标，需要汽车产业作贡献

应对全球气候变化、实现碳达峰碳中和目标，也对汽车产业绿色转型提出了迫切要求。绿色低碳发展是全球共识，碳达峰碳中和是人类生存和发展必须实现的目标。2020 年 9 月，习近平主席在第七十五届联合国大会一般性辩论上向国际社会作出庄严承诺，中国将在 2030 年实现碳达峰、2060 年达到碳中和。目前，交通运输行业碳排放量占我国碳排放总量的 10% 左右，其中汽车在交通运输中碳排放量占比达到了 80%。过去，围绕发展新能源汽车，社会上有一种观点认为电动汽车并不能达到减少二氧化碳排放的目的，只不过是把汽

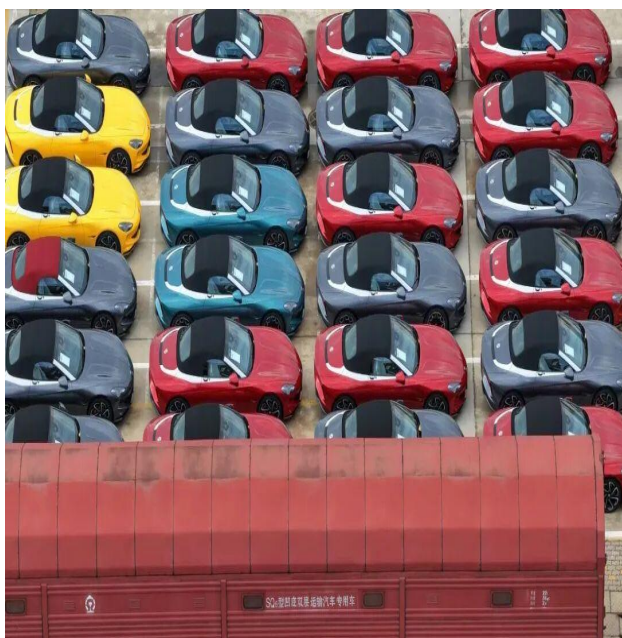
车尾气排放的二氧化碳转化为发电厂烟囱排放的二氧化碳。随着绿色发电占比的快速提升，这一质疑已经不攻自破了。

“十四五”期间，我国已经初步搭建起新型能源体系的基本框架，建成全球最大的清洁低碳能源体系。2025 年非化石能源消费占比达到 21.7%，为现代化建设提供了“量足质优价稳”的能源支撑。预计到 2030 年，非化石能源消费占比将达到 25%，到 2035 年将达到 30% 以上。在新能源汽车生产过程中，同样要注重碳足迹管理。采购原材料与零部件时，应优先选用绿色低碳产品，推动供应链各环节减碳，让新能源汽车真正实现从生产到使用的全链条低碳发展。

值得期待的是，将来随着电动汽车与电网互动技术的发展，电动汽车车主将不再是单一的用电方，

而是能够有组织、有序地将车载储能回馈给电网，在参与电力系统调峰中获得一定的收益。

综上所述，加快发展新能源汽车，是推动能源转型、减少污染排放、实现绿色低碳、加快汽车产业由大变强的重要战略选择。



2026 年 6 月 25 日，据中国汽车工业协会发布数据，今年 1 至 5 月，新能源汽车出口 183.3 万辆，同比增长 1.1 倍。以新能源汽车、储能锂电池、光伏为代表的外贸“新三样”，持续为外

贸转型升级注入强劲动能。图为在山东港口烟台港，一批由上汽名爵制造的 MG Cyberster 双门双座纯电敞篷跑车等待装船出口。

## 二、我国新能源汽车产业发展历程

回顾我国新能源汽车产业发展之路，大致可以划分为三个阶段，每个阶段自有其时代特征和战略重点，为我国新能源汽车从追赶到并跑、再到领跑奠定了坚实基础。

### 01

#### 初步探索阶段（2000—2012），确定国家新能源汽车发展战略

2001 年，我国首次将新能源汽车项目列入国家“十五”期间的“863 计划”，标志着新能源汽车发展国家战略的正式启动。

“863 计划”首次确定了“三纵三横”的新能源汽车技术研发布

局。所谓“三纵”，是指纯电动汽车、插电式混合动力汽车、燃料电池汽车，所谓“三横”，是指电池及其管理系统、电机及其控制系统、多能源动力总成控制系统。

2009 年 1 月，财政部、科学技术部、国家发展改革委、工业和信息化部联合启动了“十城千辆”试点示范项目，即每年选择 10 个城市，每个城市推广约 1000 辆新能源汽车，计划从 2009 年开始，在 3 年时间内推广 3 万辆左右的新能源汽车。中央政府对参与试点示范的地方政府还提出了建设公共充电桩的要求。在这一时期，新能源汽车产品主要面向公交车、市政用车、出租车等公共领域用车需求，很少有人购买新能源汽车，面向社会提供服务的公共充电桩数量也非常有限。

2012 年 6 月，国务院发布《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》，明确了以纯电驱动为新能源汽车发展和汽车产业转型的主要战略取向，很多人望文生义地认为“纯电驱动”就是纯电动汽车，其实这里的“纯电驱动”指的是以电驱动系统为核心动力源，包含纯电动、插电式混合动力、燃料电池汽车三类车型，其共同特征是可脱离燃油独立行驶。而油电混合动力汽车因无法脱离燃油系统运行，没有被纳入新能源汽车范畴，仅列为传统燃油节能型汽车。该规划还同时确定了 2015 年和 2020 年新能源汽车产销量目标和传统燃油汽车平均燃料消耗量目标。

## 02

政策引导与市场培育阶段（2013—2018），促进新能源汽车产业

## 发展

战略方向确定后，政策引导和市场培育成为产业发展的关键抓手。这一时期，工业和信息化部牵头构建新能源汽车相关标准体系，覆盖车辆性能、安全、充电设施、电池回收等关键环节，为规范化发展提供统一支撑。标准体系建设“从无到有、由点及面”，逐步建立覆盖研发、生产、使用和回收全生命周期的标准框架，为新能源汽车产业规范发展、技术创新和推广应用提供统一标准支撑。2017 年，工业和信息化部联合国家标准化管理委员会发布《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）》，也为分阶段建立适应我国国情并与国际接轨的智能网联汽车标准体系奠定了基础。

2013 年起，中央政府实施新一轮新能源汽车补贴政策，补贴覆盖范围扩大到私人购买的新能

源汽车，有效降低了购车成本，进一步刺激了市场需求。2017 年底，财政部、国家税务总局、工业和信息化部、科技部发布公告称，自 2018 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日继续免征新能源汽车车辆购置税，进一步明确了产业发展方向，稳定了市场预期。

从 2014 年开始，工业和信息化部着手研究如何奖优罚劣，同时考虑新能源汽车在中央财政补贴退出之后如何接续推出支持企业发展的新政策。2017 年 9 月，工业和信息化部等 5 部门联合发布《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》

（以下简称“双积分政策”），同时设立企业平均燃料消耗量与新能源汽车两种积分，建立积分交易机制，由企业自主确定负积分抵偿方式，实现节能降耗和促进新能源汽车发展两个目标。

“双积分政策”是建立节能与新能源汽车市场化发展长效机制的具体举措，通过市场机制推动传统车企转型发展，形成财政补贴退坡后的长效激励约束机制，对新能源汽车发展具有里程碑意义。

### 03

#### 市场发展壮大阶段(2019 年至今)， 转向对使用环节及企业研发支持

随着产业逐步成熟，政策支持重心也随之调整，更加重视市场化机制和创新能力建设。我国新能源汽车支持政策经历了由财政补贴向市场化和体系化逐步转变的过程。早期通过购车补贴快速培育市场，随后逐步降低补贴标准，原计划于 2020 年底中央财政补贴全部退出，由于受新冠疫情影响，国务院决定延长实施期限，直至 2022 年底全面退出。与此同时，减免新能源汽车车辆购置税政策延续至 2025 年

底，自 2026 年起实行减半征收，政策重点也逐步由终端消费补贴转向充换电基础设施建设、关键核心技术攻关和产业创新能力提升。

在政策引导和市场需求共同带动下，一批造车新势力进入新能源汽车领域，推动汽车产业组织模式、产品定义方式和运营体系发生深刻变革，也促使传统车企加快转型步伐。

随着市场规模快速扩大、产品质量技术提升和产业生态不断完善，用户对新能源汽车产品的认可度得到显著增强，新能源汽车产业实现了从政策驱动向市场驱动的关键跨越。从 2025 年开始，针对新能源汽车的扶持政策发生了明显的结构性转变，原有的国家直接购置补贴已退出历史舞台，取而代之的是“以旧换新消费补贴”与“车辆购置税减免延续”两项政策。

2025 年 1 月，商务部等 8 部门进一步优化以旧换新政策，将符合条件的国四排放标准燃油乘用车纳入可申请报废更新补贴的旧车范围。政策取向是国家不再普惠式地补贴“每一辆新造出来的车”，而是精准地通过“淘汰老旧燃油车”来实现电动化转型，倒逼产业从规模扩张向提质升级、技术驱动的硬实力竞争过渡。经过多年培育发展，我国新能源汽车产业发展取得了举世瞩目的成就，新能源汽车已经形成对燃油汽车的替代之势，且不可逆转。2025 年，新能源汽车产销分别完成 1662.6 万辆和 1649.0 万辆，同比分别增长 29.0% 和 28.2%，连续 11 年位居全球第一。新能源汽车国内新车销量占比突破 50%，成为市场主流选择。**从产品类型看**，纯电动汽车销量 1062.2 万辆，同比增长 37.6%，占新能源汽车销量的 64.4%。插电式混合动力

汽车销量 586.1 万辆，同比增长 14.0%，占比 35.5%，较上一年减少 4.5 个百分点。

**从自主品牌看**，自主品牌乘用车销量占比达 69.5%，较上年提升 4.3 个百分点。自主品牌乘用车占比快速提升源于新能源汽车的快速增长，因为新能源汽车销量中自主品牌占比将近 80%。

**从出口情况看**，得益于新能源汽车产品海外竞争力持续提升，我国新能源汽车出口量高速增长，成为市场增长新动能。2025 年，我国汽车整车出口 709.8 万辆，同比增长 21.1%，连续三年成为全球第一大汽车出口国。在欧美持续打压我国新能源汽车出口的形势下，2025 年，我国新能源汽车仍然出口达 261.5 万辆，同比增长 1 倍。新能源汽车、锂电池成为出口贸易拉动“新三样”中的两大样。

从基础设施看，我国已建成全球最大规模的充换电网络，构建了“十纵十横两环”高速公路快充网。2025 年，全国充电基础设施增加 727.4 万台，同比上升 72.3%；全国充电基础设施累计数量为 2009.2 万台，同比上升 49.7%。其中，公共充电基础设施增加 113.8 万台，同比上升 33.4%；随车配建私人充电基础设施增量为 613.6 万台，同比上升 82.2%。

回望来路，我们深刻体会到战略定力的极端重要性。新能源汽车产业发展的历程表明我国抓住了新一轮科技革命和产业变革的重大机遇，实现了科技创新和产业创新融合发展。汽车产业的发展，不仅仅局限于企业间的技术产品竞争，还充分体现了国与国之间的竞争，更是各国战略研判、战略定力的较量。事实上，电动车、增程式

混合动力、滑板底盘等原创技术最早均出自美国，但美国在汽车发展战略目标上发生了多次转变，技术路线经历了“电动车—燃油车—电动车”反复摇摆。2021 年拜登总统上台后，曾在公开讲话中直言：“中国将不会赢得这场电动汽车比赛，我们也不会让他们赢。”特朗普总统再次上台后推翻了拜登政府支持新能源汽车发展的政策，重新回到燃油车方向，政策的反复变化使得美国许多原创技术只见开花、不见结果。中国凭借精准的战略研判，经过 20 年矢志不渝的努力，克服了重重困难，实现了后来者居上，新能源汽车整体技术达到了世界先进水平。

#### 四、发展新能源汽车产业的宝贵经验

我国新能源汽车产业取得举世瞩目的成就，积累了十分宝贵的

经验，值得认真总结和深入研究。

## 01

### 坚持党的领导，以战略定力和系统思维统揽全局

党的领导是中国特色社会主义最本质的特征，是中国特色社会主义制度的最大优势。坚持党的全面领导是我国新能源汽车产业行稳致远的根本保证。纵观我国汽车工业发展历程，从新中国汽车工业奠基起步，到新时代新能源汽车产业蓬勃崛起，党中央始终把握发展大势、精准施策，结合不同阶段发展特征制定战略方针。步入新时代，党中央坚强领导、总揽全局、科学决策，团结和凝聚各方力量，将新能源汽车产业作为战略性新兴产业重点培育发展，建立了全球最完善的新能源汽车产业体系。事实证明，只有中国共产党才能在产业发展的关键时刻制定正确路线和方针，指引汽车产业稳步发展。

2014 年，习近平总书记在上汽视察时指出，“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，要加大研发力度，认真研究市场，用好用活政策，开发适应各种需求的产品，使之成为一个强劲的增长点”。在以习近平总书记为核心的党中央坚强领导下，相关各方分工协作、互促互进，推动我国新能源汽车产业发展取得积极成效，为推动全球汽车产业电动化转型贡献了中国力量。

## 02

### 发挥社会主义制度优势，统筹力量推动产业转型升级

我国社会主义制度能够有效统筹政府、市场和社会力量，兼顾长期战略目标与阶段性发展任务，在产业转型关键时期形成强大组织动员能力。围绕新能源汽车发展，国家持续完善顶层设计，通过产业规

划、财税支持、技术攻关、基础设施建设和推广应用等政策协同发力，推动形成完整产业链和超大规模市场优势。同时，地方政府、科研机构、整车企业和供应链企业协同推进技术创新和产业化应用，加快突破动力电池、电驱动、智能网联等关键核心技术，推动新能源汽车产业实现从跟跑、并跑到领跑的历史性跨越。

在产业发展过程中，我国坚持并不断深化有效市场和有为政府相结合。政府通过规划产业布局、加强监督管理、基础设施建设等方面引导汽车产业发展方向，提升汽车产品质量，改善汽车使用环境。市场则在优化资源配置、激发创新动力等方面提升资源利用效率，加快创新成果转化。专业协会、媒体和智库也在持续发挥作用，吸纳行业企业意见，凝聚共识、凝聚智慧、凝聚力量。

### 03

#### 换道超车，抢抓动力变革机遇

我国汽车产业发展起步较晚，在燃油汽车技术方面一直处于劣势，长期处于追赶状态，而新能源汽车为我们提供了换道超车的历史机遇。

新能源汽车供应链打破了传统的分工合作体系，加入了包括电池、电控、电驱动系统以及电子产品和软件的供应体系，还包括充换电、电池回收等配套体系，这对于我国汽车产业是一个千载难逢的换道机遇。经过十几年的发展，我国已经形成完备的新能源汽车产业体系。我国动力电池装车量全球占比超过 60%；正极材料、负极材料、隔膜、电解液等动力电池关键材料出货量全球占比超过 70%；电驱电控企业市场规模全球领先。

此外，互联网生态带来独特优势。我国作为互联网应用大国，拥

有世界知名的互联网企业和庞大的年轻用户群体。年轻人群体对互联网的热衷推动了人机交互、智能座舱等体验的快速迭代，托起了新能源汽车市场。芯片、操作系统等零部件企业改变了从属地位，与整车企业建立起协同创新体系，引领了中国新能源汽车发展取得重要突破。

#### 04

##### 坚持久久为功，一张蓝图干到底

战略确定后，贵在坚持，重在落实。我们坚持纯电驱动战略，新能源汽车产业发展势头强劲，成为全球汽车产业纯电驱动转型的重要驱动力。从 2009 年的“十城千辆”规模推广开始，到年产百万辆用了 10 年时间；从年产百万辆到年产超过五百万辆，用了不到 4 年时间，再到年产过千万辆，用了约 2 年时间。

在高速发展过程中，也出现了骗取国家财政补贴、盲目扩张产能等问题。针对“骗补”问题，在清退追回已补贴资金的基础上，管理部门对有关企业进行了罚款惩戒，并进一步健全监管审核机制，规范市场秩序，推动行业正本清源、提质升级。面对快速扩张引发的产能结构性过剩问题，通过市场出清与政策引导，淘汰落后产能、优化产能结构，实现良性迭代。与此同时，多元化投融资体系、专业化产业分工、线上线下结合的营销模式等创新发展模式不断拓宽市场渠道、优化消费体验，持续助力新能源汽车产业高质量发展。

#### 05

##### 创新驱动，坚持以企业为主体的技术创新体系

创新是引领发展的第一动力，也是

新能源汽车产业不断向前的根本支撑。新能源汽车的发展始终坚持以企业为主体、产学研用相结合的技术创新体系，这也是党的二十大报告中有关“科技创新和产业创新融合发展”在汽车产业的生动实践。在这一过程中，科技创新与产业创新深度融合、互为支撑。科技创新是产业创新的源头活水，对产业创新具有引领支撑作用。产业创新则为科技创新提供了广阔的应用场景和市场空间，两者深度融合不仅能够有效提升产业竞争力，还能够有力促进经济结构优化和升级，推动高质量发展。

经过多年发展，企业作为创新主体，也成为研发投入、技术攻关和成果转化的主体。企业通过联合高校、科研机构及上下游伙伴开展协同创新，推动关键核心技术不断取得突破。这种以企业为主体的创新体系，有效解决了技术研发与市

场需求脱节的问题，能够让创新成果快速转化为规模化应用，为产业高质量发展筑牢了技术根基。新能源汽车、锂电池、光伏产品等逐步发展为具备全球竞争优势的产业，成为中国制造业的亮丽名片。

#### 四、智能网联汽车是产业发展的战略方向

当前，在新一轮科技革命和产业变革加速演进的背景下，推进新能源汽车与智能网联汽车的深度融合，增强产品全球竞争力，真正实现换道超车，仍是需要汽车产业为之继续不懈努力的奋斗目标。

##### 01

#### 智能网联汽车是决定胜负的“下半场”

如果把新能源汽车比作“上半场”，智能网联汽车就是“下半场”。中国汽车产业“上半场”已经取得了很大成效，但决定胜负还在“下半

场”。随着全球新一轮科技革命蓬勃发展，汽车正由交通工具向智能终端、储能单元、数字空间转变，产业生态加速重构。智能网联汽车正处于技术快速演进、产业加速布局的关键时期，以无人驾驶为代表的智能化汽车是“下半场”终极目标，当然最终实现完全无人驾驶还需要较长时间。但是在前进的过程中，可以从“辅助驾驶一部分自动驾驶—无人驾驶”这三个阶段，分阶段实现技术应用。

近几年，具备组合驾驶辅助功能（L2 级）乘用车市场接受度日益提升，销量和渗透率均呈加速增长趋势，市场规模迅速扩大。2025 年，具备组合驾驶辅助功能（L2 级）乘用车销量已达 1487.4 万辆，同比增长 13.5%，在乘用车销量占比已达 64.9%。2025 年 12 月，工业和信息化部正式许可 L3 级自动驾驶车型产品市场准入，以准入

工作推动产业夯实基础能力、落实企业保障能力要求、产品过程保障要求，基于试点实证积累管理经验，不断健全完善智能网联汽车生产准入管理体系。

## 02

### 软件重要性及价值占比日益凸显

随着新一代信息技术演进，软件在技术、产品、运营理念、组织架构等方面给汽车产业带来了全面转变。过去，软件只是汽车自动化控制的一部分，而如今，软件的水平则决定了汽车的功能。汽车功能的增加与升级可通过软件的远程部署与更新来实现，汽车硬件将成为模块化、通用化的平台和资源池，支撑整车软件多样化开发与部署。据摩根士丹利估算，未来软件价值在整车价值中的占比将达到 60% 左右。整车技术与工程核心正从传统硬件层面转移到软件，大众汽车表示，软件创新将占未来汽车创新

的 90% 左右。软件和服务收费将成为汽车企业重要收入来源。

操作系统在汽车领域的重要性日益凸显。在 PC 机时代，Windows+Intel 形成的“Wintel”联盟获取了全球 PC 产业的主要利润；在智能手机时代，以 Android 和 ARM 为主导的“AA”联盟占据了大部分市场份额。由于驾驶场景复杂和难以预测，智能网联汽车相比手机，需要超过 100 倍的计算能力、超过 10000 倍的数据生成速度。搭载在操作系统之上的上层应用和服务是决定整车功能的关键要素之一。不同于 PC 和手机，智能网联汽车是一个跨行业的融合生态，操作系统的内核应该是开源开放的底层架构，通过统一标准的基础内核降低跨行业融合的门槛。同时，车企应聚焦用户场景与整车功能，主导上层功能软件的自主开

发，真正掌握定义产品价值的主动权。

### 03

#### 人工智能赋能智能网联汽车发展

人工智能技术的快速发展，为智能网联汽车注入了强大动力。人工智能不仅赋能自动驾驶技术，同时也带给消费者更加安全舒适快乐的驾乘体验、更加便捷的产品服务和生产过程、更加高效的生产效率。人工智能技术赋能自动驾驶能力提升。当前，自动驾驶技术已全面引入基于端到端技术的人工智能大模型。这里的端到端技术指的是将不同驾驶子任务（如物体检测、道路识别、行为预测等）整合到单一网络结构中，取代了感知、预测、决策、控制四个模块的分段结构，车辆可实现一端输入数据、一端输出操作控制。端到端技术使决策效率大幅提升，大模型还可自我学习

和改进，能够更好地处理复杂的驾驶场景和环境变化，实现更加平滑自然和接近人类的驾驶体验。国内企业陆续发布分段式“端到端大模型”，逐步实现上车应用，助力智能驾驶。人工智能技术赋能智能座舱深度进化，车企采用自研大模型或依托成熟大模型等模式，为用户提供“千人千面”的多模态智能座舱交互体验。

## 04

### 单车智能+车路协同的中国智能网联方案

在智能网联汽车发展路径上，我国正在探索独具特色的中国方案。单车智能和“车路云一体化”并不是两条独立的技术路线，只有在实现单车智能的基础上，才能通过“车路云一体化”来加快智能驾驶技术的应用。无论是单车智能还是车路协同，L3 级以上功能面临

的核心问题是技术成熟度。单车智能重点是发展车端，而车路协同重点是发展车侧和路侧的数据融合，我国的智能网联汽车方案就是要将单车智能和车路协同两端的优势结合起来。

目前，我国正通过“车路云一体化”城市试点和智能网联汽车准入试点，进一步厘清车、路、云的功能边界，加快建设架构相同、标准统一的网联云控基础设施，助力智能网联汽车解决“长尾问题”以及广域的交通信息交互需求（例如几公里外的桥梁坍塌等信息），弥补单车的局限性，拓展自动驾驶的运行设计域。

## 05

### 安全是智能网联汽车发展的前提

汽车安全始终是汽车产业发展的重中之重。智能网联汽车搭载的摄像头、雷达等各类传感器更多，采

集的信息面也更广，汽车越来越“聪明”，但也带来功能安全、预期功能安全、数据安全、网络安全等多方面的安全新挑战。

现行的道路交通安全法规尚未充分考虑自动驾驶汽车的特殊性，亟须修订更新以适应产业发展需求。在地理测绘、网络安全、数据安全等领域，相关法规也需进一步明确，为自动驾驶提供清晰的法律指导。此外，还需建立健全个人隐私保护机制，平衡数据利用与个人信息安全，增强公众对智能网联汽车的信任。

新能源汽车发展方兴未艾，制胜新赛道，其根本在于深厚的产业创新底座和同舟共济的协同创新生态，这是历史经验给予我们的重要启示。我们要进一步发挥新型举

国体制的制度优势，以有为之手释放蕴含在中国式现代化场景中的超大规模潜能，准确把握电动化、网联化、智能化的底层逻辑，激发企业的创新主体活力，不断凝聚全行业转型升级的战略共识，以系统创新提升国际竞争位势，以开放协同营造共荣生态，面向世界、面向未来，开创在新能源汽车领域的新辉煌，以高水平科技自立自强，为中国式现代化注入强大动能。我们坚信，有中国共产党的坚强领导，有习近平新时代中国特色社会主义思想指导，有中国特色社会主义制度的优势，有相关企业的共同努力，我们一定能抓住新的机遇，创造出更加辉煌的未来。

来源 《时事报告》2026 年第 3 期

## 新能源汽车出海“新浪潮”：

### 产业链本地化实现多赢

中国新能源汽车出海再传喜讯。7月9日，最新数据显示，2026年6月，中国汽车出口103.7万辆，环比增长11.6%，同比增长75.1%，单月出口量首次突破100万辆大关。作为出口增长引擎的新能源汽车出口52.3万辆，环比增长17.2%，同比增长超过160%，出口量首次超越传统燃油车。

不满足于简单的产品输出，中国新能源汽车出海正在掀起“本土化新浪潮”。从欧洲都市到非洲城镇，相关中国企业不仅成功完成从进口商到本地制造商的华丽转身，还融入当地经济和社区，践行长期主义。在提供工作岗位、惠及普通民众的同时，中国企业逐步构建具

有竞争力的本地产业链生态，实现真正意义上的互利多赢。

#### 一、全球化布局盘活六旬老车厂造车新势力启动欧洲新产线

当地时间7月3日，南非比勒陀利亚，正值南半球的冬季，但当地的老牌汽车制造工厂——罗斯林工厂却迎来属于自己的春天。奇瑞汽车正式重启这座始建于1963年的老车厂，将生产包括新能源汽车在内的新车型。奇瑞汽车有关负责人对记者表示，此举标志着奇瑞在南非完成本地制造商的跨越，实现全球化布局中的关键落子。2026年上半年，奇瑞汽车勾画了昂扬向上的新能源汽车出海增长曲线，奇瑞新能源汽车出口同比增长

164.9%。在欧洲，奇瑞每销售 2 辆汽车，就有 1 辆是新能源车，公司今年前 5 个月在欧洲累计销售新能源车超过 6.8 万辆，同比增长 458.62%。与此同时，奇瑞专门为了出海而打造的独立品牌 OMODA & JAECOO 已覆盖全球 70 个市场。

虽然已经尝到海外市场的甜头，但奇瑞汽车管理层并没有满足于眼前出口数据的快速增长，而是明确提出，真正的全球化不是简单的产品输出，企业需要坚守长期主义，将体系能力深植全球。

“依据‘在哪里，为哪里，成为当地一分子’的理念，无论在何处投资，奇瑞都将竭力融入当地经济，融入当地社区，融入这个国家的未来。”奇瑞汽车董事长尹同跃说。

罗斯林工厂是奇瑞汽车从国际老牌汽车巨头日产汽车手中收购的整车制造基地。按规划，工厂将进行全面升级改造，计划 2027 年中正式投产，全部达产后年产能将达到单班 5 万辆。目前，奇瑞汽车已启动广泛的本地化计划，力争 2028 年前实现本地化率 40% 的初期目标。尹同跃告诉记者，奇瑞汽车对罗斯林工厂的定位是，将其打造成为集研发、制造、供应链、技能培训和出口辐射于一体的综合性汽车枢纽。同时，以罗斯林工厂启用为起点，奇瑞汽车规划将南非打造成为企业在南部非洲的区域运营中心。随着罗斯林工厂的启用，奇瑞汽车首次在非洲完整布局了全产业链生态——从原材料到终端产品，再到绿色循环，多元化产业布局涵盖乘用车、商用车、智

慧农机、机器人及循环经济等领域。不仅远销非洲，中国新能源汽车正在改变欧洲汽车业格局。近期，造车新势力小鹏集团的 G6 和 G9 两款新能源车型凭借产品力在德国、法国、挪威、丹麦、葡萄牙等 5 个欧洲国家的纯电动汽车市场销量领先。上半年，小鹏集团在欧洲销量同比增速为 60%至 70%，主要销售单价 4.5 万欧元以上车型。在 BBA（奔驰、宝马、奥迪）的老家德国，中国汽车不再是廉价的代名词。

小鹏集团董事长何小鹏介绍，目前，小鹏集团在欧洲销售的所有车型，全部由奥地利格拉茨的麦格纳工厂代工。经过调研论证，小鹏集团决定因地制宜，充分利用麦格纳工厂成熟的生产线、熟练的技术工人和完善的配套供应链，快速实现本地化生产。近期，小鹏欧洲生

产线已经接近饱和。“我们希望以更贴近市场的格局，把中国智造的好车带给更多欧洲消费者，稳步推进全球本地化战略。”何小鹏说。

## 二、宁德时代形成欧洲产能矩阵 “电池先行”打造海外产业链基础

伴随新能源车企出海的“新浪潮”，产业链上游的中国企业也在逐浪前行。近期，全球动力电池装车第一的宁德时代迎来海外布局的重要里程碑，公司位于匈牙利东部城市德布勒森的投资项目达成关键节点：在取得所有必要许可后，新建厂房内的电池模组装配线正式启动生产。该新建的模组装配线具备 5GWh 的年产能。此项投资的直接驱动力在于欧洲市场对高性能、高安全性电动汽车（EV）电池日益增长的需求，宁德时代正通过不断调整其产品组合，来满足欧洲本土客户的实际标准与期望。

在新建厂房投产之前，宁德时代在当地的模块化生产已具备实质性基础。自 2024 年秋季起，公司在当地租赁的厂房内已先行部署了两条生产线。截至目前，该租赁产线已累计生产超过 34 万个电池模组，成功为欧洲市场的 8.7 万辆新能源汽车提供了动力支持。新厂房的无缝衔接，将进一步扩大其在欧洲本土的交付规模。

同时，宁德时代还在持续完善欧洲产能矩阵，西班牙合资工厂稳步推进落地。该工厂由宁德时代与全球第四大汽车集团 Stellantis 联合合资打造，双方各持股 50%，规划年产能 50GWh，主打磷酸铁锂电池生产。作为宁德时代欧洲第三大电池生产基地，该工厂进一步完善了宁德时代在欧洲西南部的产能布局，与德国、匈牙利工厂形成互

补联动的“三角产能矩阵”，全面覆盖欧洲主流新能源汽车市场。

除了行业龙头宁德时代，中创新航、亿纬锂能、远景动力、欣旺达等中国动力电池重点企业也在欧洲加速推进本土化生产。其中，中创新航首座海外电池工厂已经在葡萄牙锡尼什市正式开工，计划投资约 20 亿欧元，预计 2027 年实现交付，一期产能为 15GWh。亿纬锂能位于匈牙利德布勒森的电池工厂项目已进入机电安装与调试阶段，预计 2027 年竣工投产。欣旺达位于匈牙利尼赖吉哈佐市的首座欧洲电池工厂也已进入施工关键阶段，预计 2026 年下半年投产。远景动力在英国、法国的电池工厂已经顺利投产，西班牙工厂正在建设中，其中英国桑德兰第二工厂首期规划产能为 12GWh。

业内专家对记者表示，动力电池是新能源汽车最核心的零部件，直接关系到车辆关键性能。中国动力电池企业已经成为新能源汽车产业链出海的代表。在中国新能源汽车出海“新浪潮”中，中国主流动力电池企业在欧洲的本土化进程，早于中国整车企业。“电池先行”的行业现象，一方面，可以为中国新能源车企未来在欧洲建厂提供成熟的电池配套服务；另一方面，中国动力电池企业与大众、宝马、雷诺等欧洲车企集团的合作，在就近供货、互利共赢的基础上，能够

积攒本地化运营经验，为中国新能源整车企业出海提供宝贵的借鉴。

从大西洋畔到地中海边，按照规划，中国动力电池企业在欧洲布局的电池工厂从 2026 年起会迎来集中投产高峰期，一张覆盖西欧、中东欧、南欧的全域产能网络，将为欧洲汽车产业新能源化转型提供有力支撑。

来源：上海证券报

## 教育部：新增氢能工程技术职业本科

### 专业等 27 个职教专业，

### 2027 年正式招生

7 月 16 日，教育部发布《职业教育专业目录》增补名单，新增 27 个职业教育本专科专业，2027 年起

正式招生。其中，围绕氢能、储能等绿色能源领域，布局氢能工程技术职业本科专业、储能材料装备智能运维

技术高职专科专业，精准填补前沿领域技能人才缺口。新增补的职教本专科专业中，高职专科专业 9 个、职业本科专业 18 个，涉及 14 个专业大类，20 个专业类。

此次专业目录增补紧扣国家“十五五”规划纲要和《教育发展“十五五”规划》部署，紧密围绕建设现代化产业体系、促进服务业优质高效发展，精准对接新产业、新业态、新场景、新模式，锚定高技能人才培养，重点增设一批数字经济、低空经济、人工智能、高端装备、城市更新以及民生紧缺等领域专业。

锚定高技能人才培养重点增设低空经济等领域专业

如聚焦服务业扩能提质行动，在生产性服务业领域，新增技术经纪服务、低空运输工程技术等职业本科专业，助力产业向价值链高端延伸；

| 2026 年《职业教育专业目录》增补专业汇总表 |           |            |              |      |
|-------------------------|-----------|------------|--------------|------|
| 序号                      | 专业大类      | 专业类        | 专业名称         | 层次   |
| 1                       | 能源动力与材料大类 | 有色金属材料类    | 储能材料装备智能运维技术 | 高职专科 |
| 2                       |           | 新能源发电工程类   | 氢能工程技术       | 职业本科 |
| 3                       | 土木建筑大类    | 建筑设计类      | 城市更新设计技术     | 职业本科 |
| 4                       | 水利大类      | 水利工程与管理类   | 智能水务工程       | 职业本科 |
| 5                       | 装备制造大类    | 机械设计制造类    | 智能无损检测技术     | 职业本科 |
| 6                       |           | 自动化类       | 人形机器人工程技术    | 职业本科 |
| 7                       |           | 船舶与海洋工程装备类 | 海洋智能机器人应用技术  | 高职专科 |
| 8                       |           |            | 邮轮内装工程       | 职业本科 |
| 9                       | 生物与化工大类   | 化工技术类      | 化工装备工程技术     | 职业本科 |
| 10                      | 轻工纺织大类    | 包装类        | 包装策划与设计      | 职业本科 |
| 11                      | 交通运输大类    | 铁道运输类      | 高原铁路智能建造与运维  | 高职专科 |
| 12                      |           | 航空运输类      | 低空运输工程技术     | 职业本科 |
| 13                      | 电子与信息大类   | 通信类        | 算网融合工程技术     | 职业本科 |
| 14                      |           |            | 智能体通信技术      | 高职专科 |
| 15                      |           |            | 车联网通信技术      | 高职专科 |
| 16                      |           | 计算机类       | 具身智能计算技术     | 职业本科 |
| 17                      |           |            | 工业软件工程技术     | 职业本科 |
| 18                      |           |            | 数字孪生工程技术     | 职业本科 |
| 19                      | 医药卫生大类    | 眼视光类       | 眼视光仪器工程技术    | 职业本科 |
| 20                      | 财经商贸大类    | 工商管理类      | 商业人工智能应用     | 职业本科 |
| 21                      |           |            | 技术经纪服务       | 职业本科 |
| 22                      |           | 电子商务类      | 智慧零售运营管理     | 职业本科 |
| 23                      | 旅游大类      | 旅游类        | 数字文旅技术与应用    | 职业本科 |
| 24                      |           |            | 旅居康养运营与管理    | 高职专科 |
| 25                      | 文化艺术大类    | 民族文化艺术类    | 剧装戏具设计与制作    | 高职专科 |
| 26                      | 教育与体育大类   | 教育类        | 婴幼儿家庭教育与指导   | 高职专科 |
| 27                      | 公共管理与服务大类 | 公共服务类      | 老年教育服务与管理    | 高职专科 |

在生活性服务业领域，布局婴幼儿家庭养育与指导、旅居康养运营与管理等高职专科专业，补齐民生服务领域技能人才短板。

锚定前沿新赛道布局产业急需人才

立足产业前沿发展需求，主动对接《国家职业分类大典》新职业、新岗位，聚焦数字经济、绿色经济等重点领域布局新专业。

针对机器人工程技术人员等新职业，增设人形机器人工程技

术、数字孪生工程技术、车联网通信技术等职业本专科专业；围绕氢能、储能等绿色能源领域，布局氢能工程技术职业本科专业、储能材料装备智能运维技术高职专科专业，精准填补前沿领域技能人才缺口。

本次专业增补充分依托行业产教融合共同体、市域产教联合体，将产业一线真实需求、企业核心诉求转化为专业设置依据。

如依托城市更新行业产教融合共同体，精准摸排土建领域建筑体检、结构加固、智能化改造等人才缺口，增设城市更新设计技术职业本科专业；依托职业教育高技能人才集群培养计划，服务高原铁路等重大工程、城市更新等重大战略、托育养老等民生领域，增补一批急需紧缺专业。

来源：央视新闻