

保有量逾3100万辆 新能源汽车产业加速提质向新

年产销规模均超过1200万辆,关键核心技术持续突破,全产业链自主可控能力和绿色发展水平不断提升,自主品牌出海步伐加快……“十四五”以来,我国新能源汽车产业不断提升核心竞争力,为经济高质量发展注入澎湃动能。

产业转型升级成效显著

2024年,全国新能源汽车保有量达到3140万辆,比“十三五”末的492万辆增长5倍多。

“新能源汽车已经成为我国汽车市场的主导力量,标志着我国电动化转型升级进入稳步发展阶段。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋说,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。

中汽协会最新发布的数据显示,2025年1至7月,新能源汽车产销量双超820万辆,市场渗透率进一步提升至45%。《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》提出的到2025年新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右,这一目标已提前超额完成。

跃升背后,是“十四五”以来新能源汽车产业全链条的系统性突破——

以纯电电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车、燃料电池汽车为“三纵”,布局整车技术创新链,以动力电池与管理系统、驱动电机与电力电子、网联化与智能化技术为“三横”,构建关键零部件技术供给体系。

政策赋能产业高质量发展;跨界融合重构产业生态,产业链现代化水平持续提升;充电换电网络建设、智能路网设施建设等协调推进;深化开放合作,加快融入全球价值链……助力新能源汽车产业

发展不断打开新空间。

创新赋能产业活力涌现

轻量化复合上盖提升电池系统能量密度;大面水冷扩充换热面积保障4C超充稳定运行;双重底部防护可抵抗高强度冲击……宁德时代推出的麒麟电池采用第三代CTP技术,进一步缓解“里程焦虑”,让行驶更安全。

“十四五”规划纲要提出,突破新能源汽车高安全动力电池、高效驱动电机、高性能动力系统关键技术,加快研发智能(网联)汽车基础技术平台及软硬件系统,线控底盘和智能终端等关键部件。

技术创新的“引擎”轰鸣不息,驱动智能座舱和车载软件越来越“聪明”,电池系统、芯片持续迭代升级,更带来生产

线变革,汽车制造的逻辑正从“物理叠加”向“智能共生”升维。

“十四五”以来,智能化技术在新能源汽车研发设计、生产制造、仓储物流等环节深度应用,成为新能源汽车产业逐“新”提“智”的缩影。

产业发展优势持续巩固

7月29日,重庆,中国长安汽车集团有限公司成立大会举行。这家新央企拥有117家分公司和子公司,主要经营汽车整车及零部件、汽车销售等业务。

“这是汽车产业供给侧结构性改革的关键举措,也为中国汽车产业在全球产业格局变革中增加了确定性。”中汽中心中国汽车战略与政策研究中心主任王铁说,汽车新央企的诞生有利于带动汽

车产业资源整合,优化组织结构,放大规模效益。

面对技术迭代日新月异、国际竞争加剧、产业格局重塑等挑战,“十四五”以来,从政府部门到行业企业,一系列有力举措和创新实践接连落地,持续巩固和扩大新能源汽车产业发展优势。

中国汽车工程学会副秘书长赵立金表示,我国汽车产业正从“规模发展”迈向“价值创造”,从“跟随发展”转向“引领创新”,面对市场竞争,要进一步提升高质量科技供给、加强基础原创技术研究。

“产业链上下游需进一步强化芯片、人工智能等前沿领域创新,持续推进动力电池、燃料电池等技术迭代升级,赋能智能底盘、智能驾驶、智能座舱跨系统融合,着力从源头上突破制约产业高质量发展的瓶颈。”赵立金说。(中新)

打造海归人才创新创业标杆

晋江三创园新增国家级孵化载体

本报讯(融媒体记者李艺深 通讯员柯真真)八月晋江,创新涌动。日前,欧美同学会东南海创中心在晋江经济开发区三创园正式启航,标志着晋江在汇聚全球智慧、服务海归创新创业的征程上树立起一座崭新标杆,为区域高质量发展注入澎湃动能。

据悉,作为全国欧美同学会布局的六大区域性海创中心之一,东南海创中心将立足“传承晋江经验、汇聚全球智慧”使命,以三创园4500平方米专属区为核心

引擎,集成创业孵化、国际交流、路演展示等全链条功能,联动武汉、深圳等五大离岸创新中心及全市标准化产业园区,构建“1+5+N”开放协同生态。

作为东南海创中心实施主体,三创园自中心筹建工作启动以来,认真贯彻落实上级部署要求,高标准完成专属空间建设,打造多功能海归人才创新创业主阵地。同时,通过国企搭台、民企运营的创新模式,积极协助组建拥有近50名具备多年海外人才服务经验成员的运营团队,精

心遴选涵盖创业、投资、产业、国际交流等多元领域的20人导师智库,护航海创中心高效运转。

此外,三创园进一步整合优化园区服务配套,为人才提供融资、创业辅导、知识产权管理、人才公寓等全方位、一站式综合服务,并加速留学人员创业项目的招引与入驻,为入孵项目提供从入驻评审、一对一导师辅导、离岸孵化到产业化落地的全链条支撑,推动入驻项目高效获取成长所需的服务资源。目前,首批

入驻的兆钠储能、致慧医疗等4个尖端项目,已展现技术产业化潜力,充分体现海创中心聚焦新一代信息技术、生物医药、新材料等战略性新兴产业的精准招引成果。

业内人士表示,未来三创园将依托东南海创中心这颗璀璨的科创明珠,持续擦亮“落地孵化、深度服务、科创赋能”的全周期创业服务品牌,为福建乃至东南区域链接全球创新网络、攀登产业高峰,架起一座坚实的桥梁。

57家财险公司 上半年车均保费 均值约1979元

随着二季度偿付能力报告陆续披露,财险公司上半年车均保费情况随之揭晓。根据相关媒体统计,截至8月13日,已有57家财险公司披露上半年车均保费,最高达5700元,最低为900元,平均值为1978.56元。在57家财险公司中,有39家上半年车均保费在2000元以下。

中小险企车均保费较低

具体来看,在上述57家财险公司中,今年上半年,车均保费最高的为现代财产保险(中国)有限公司(以下简称“现代财险”),车均保费为5700元;最低的是都邦财产保险股份有限公司和中煤财产保险股份有限公司,车均保费均为900元。

分区间来看,有3家险企的车均保费低于1000元,36家险企的车均保费在1000至2000元之间(含1000元,不含2000元),10家险企的车均保费在2000至3000元之间(含2000元,不含3000元),8家险企的车均保费在3000元及以上。

其中,上半年车均保费低于1000元的险企分别是华农财产保险股份有限公司、都邦财产保险股份有限公司和中煤财产保险股份有限公司,均为中小险企。对此,北京排排网保险代理有限公司总经理杨帆表示,中小险企在品牌影响力、服务网络等方面与大型险企存在差距,因此经常通过降低保费来提升竞争力和吸引力。

新能源车险市场受关注

近年来,日益发展的新能源车险市场受到财险公司关注,成为后者经营车险业务的焦点。自新能源车险推出以来,一直存在“车主喊贵,险企喊亏”的问题,高保费与高赔付率同时存在。数据显示,2023年,新能源汽车车均保费比燃油车高63%,扣除车龄等因素,新能源新车保费仍比燃油车新车高约10%。同时,全行业2024年新能源车险承保亏损57亿元,呈现连续亏损。

从今年上半年的车均保费来看,业务范围主要聚焦新能源车险的财险公司,其车均保费也较高。例如,现代财险、深圳比亚迪财产保险有限公司(以下简称“比亚迪财险”)等公司在今年上半年的车均保费均超过4000元,远超行业平均水平。不过,尽管上述聚焦新能源车险的险企车均保费仍处于高位,但均较2024年有所下降。

1月份,国家金融监督管理总局等四部门发布《关于深化改革加强监管促进新能源车险高质量发展的指导意见》,提出合理降低新能源汽车维修使用成本、创新优化新能源车险供给等。

杨帆表示,部分头部险企新能源车险综合成本率呈下降趋势,与燃油车差距缩小,市场规模也因新能源车保有量快速增长而持续扩大。当前新能源车险市场仍处于关键转型阶段,核心挑战仍然存在,如新能源汽车智能化、一体化程度高,维修成本居高不下,出险率仍相对较高。不过,随着行业不断探索垂直化经营管理、集中化理赔模式,与车企加强数据互联互通,后续有望进一步降低成本,实现从亏损到盈利的转变,新能源车险仍将是财险业务重要的增长极。

(钟欣)

锻炼身体 强健体质 科学饮食 规律作息

社会主义核心价值观

富强 民主 文明 和谐 自由 平等 公正 法治 爱国 敬业 诚信 友善

