

要 闻

超越内卷

本刊专稿



2019年,中国汽车出口还只有100万辆;到2024年,这一数字已经攀升到640万辆左右,中国超过日本、德国和墨西哥,成为全球最大的汽车出口国,其中新能源乘用车约占出口的四成左右。同时,国内市场的竞争格局也在发生深刻变化。2024年中国品牌在国内乘用车市场的份额已超过六成,2025年上半年则逼近七成,这意味着在全球汽车大国中,中国是为数不多实现本土品牌成为绝对主角的市场之一。而据新华社1月2日最新消息,2025年特斯拉纯电动汽车年销量首次被中国汽车制造商比亚迪超越。

支撑这种变化的,不仅是企业的个体努力,更离不开长期的产业政策。从“十城千辆”示范到“双积分”制度,再到把新能源汽车写入新质生产力的核心领域,政策在很长时间扮演的

是引导的角色。一方面,充电网络、电网改造、示范城市等基础设施投入为企业提供试错空间;另一方面,通过标准、积分和准入门槛,持续引导资源向电动化、智能化、轻量化方向流动。资源端的调整,是这套逻辑中非常关键的一环。以镁合金为例,这种材料比铝更轻,却长期因为价格高、供应分散,很难在汽车轻量化中大规模应用。全球镁矿及原镁产量高度集中于中国,中国在初级镁产量中的占比常年

在80%至90%左右。然而,长期以来,虽然中国拥有丰富的资源,但因体系不完善、内外价格波动剧烈,始终未能实现有效利用。近几年,随着宝武集团等央企入局整合,上游产能在更大范围内被纳入统一的工艺和标准体系,镁合金价格从2023年末每吨2.2万元左右,回落到2024年末的约1.8万元,降幅接近两成,部分牌号的镁合金价格已经明显

低于同类铝合金,为汽车厂在副车架、方向盘骨架和座椅骨架等部位用镁替代铝创造了现实基础,也构筑起中国汽车供应链远低于海外厂商的成本优势。这正是中国式产业政策的进化,不再单纯依赖补贴,而是通过龙头整合,将原本零散的要素重组为可大规模调用的体系能力。然而,伴随着产业迅猛扩张,价格战、公关战与“参数战”等此起彼伏,车型层次不断重叠,各类新技术的命名层出不穷。对于消费者来说,这是选择的丰富;对于企业来说,这是策略的博弈。然而,从产业层面来看,这种竞争方式可能会削弱整体竞争力的持续性。

前不久,我随浙江日报等媒体赴宁波调研,试图探寻这座制造业重镇的底色。在生产一线,我亲眼见证了中国供应链惊人的协同效率与技术迭代,也深切感受到了繁荣背后的隐忧。调研中一个问题被反复提及:在一个产能急速扩张、竞争趋于白热化的阶段,中国汽车行业该如何避免陷入无效的内卷?

历史经验表明,真正能够穿越周期的产业,从不靠短期博弈的加码,而是靠结构能力的不断进化。这一思维转变,是行业实现可持续发展的关键。

第一点,也是最基础的一点,是要把竞争重心从营销与价格重新拉回到技术与组织能力上。新能源车行业之所以能够在过去十年

跳出传统汽车竞争格局,是因为这条赛道本质上是技术密集型的。电池系统、热管理、轻量化材料、智能驾驶、电子电气架构,这些领域的演进速度决定了产品竞争力。但当价格战占据主导时,资源会不可避免地

从研发、试验、工艺改进中被抽离,行业的整体技术跃升就会放缓。宁波的工厂、实验室与供应链所展示的,是一套“以工程为本”的产业文化,而这种文化如果不能在更大范围内延续,行业就可能在下一次技术拐点中失分。

第二点,是要让供应链的协同优势真正结构化,而不是依赖个别企业的主动性。中国汽车工业之所以能在这么短的时间内取得这么大的进步,靠的是各类企业之间高度紧凑的网络关系。在浙江,这种协同尤为明显。这里既有上汽大众这样的合资企业,也有吉利、旭升、均胜等本土企业。工艺可以一起调,模具可以快速改,材料可以当场换方

案。未来的竞争不再只是“链主企业是否强”,而是“链网整体是否有韧性”。这意味着,在下一阶段的政策设计中,更应鼓励基础工艺平台、共性技术中心、跨企业验证平台的建设,把目前依赖人脉、经验的协同,变成制度化、可持续的协同。这样,当行业进入更大规模出口与全球立法差异带来的复杂阶段时,产业网络能够保持稳定响应,而不是被外部扰动轻易拉散。

第三点,是要推动产业从“单一产品竞争”进入“区域生态竞争”。全球价值链正在经历一次深层重组。美国推“友岸外包”、欧洲推供应链本地化、日本在重建模块化体系,而中国已经形成了世界上体量最大、密度最

高的新能源汽车产业集群。未来竞争的单位,不应该只是企业,而是区域。区域内部的技术分工、供应链布局、研发平台共享、试验资源整合,都将决定其全球竞争力是否持续。如果把中国汽车出口五六百万辆背后的结构力量展开看,就会清楚地看到,国际竞争早已不是“品牌VS品牌”,而是“生态VS生态”。

第四点,也是常被忽略的一点,是要认识到政策作为市场基础设施的作用远未结束。过去十几年,政策的角色更多在于“点火”;下一阶段,政策更应是“定盘星”,确保研发投入的长期性、供应链的安全性、电池回收体系的闭环、关键原材料的标准化。

最后一点,是企业自身必须建立面对世界的心态。随着中国汽车出口不断扩大,企业将在更复杂的规则、更成熟的消费市场和更激烈的竞争环境中运行。这要求企业不仅要掌握技术、工艺与成本,更要掌握不同市场的法规体系、供应链结构、用户偏好以及本地化运营能力。过去的领先,更多来自生产体系的强大。未来的领先,将来自全球经营体系的成熟。

当我们将这五个方面放在一起时,会发现它们不是新的命题,而是中国汽车工业走向成熟的必答题。内卷,是每一个高速扩张产业的必经阶段,但能否跳出内卷,取决于产业能否形成新的竞争方式。答案不是卷得更快,而是卷工艺、卷体验、卷协同、卷标准、卷长期主义。只有这样,才能把窗口期变成长周期,把阶段性的优势变成结构性优势。

(明文彪,浙江清华长三角研究院新经济发展研究中心执行主任)



冲 刺

1月4日,金华市区首条湖底隧道工程正全速推进,进入最后冲刺阶段。作为湖海塘区域的关键交通动脉,仙源路湖底隧道建成通车后,将极大改变湖海塘东西两岸的交通格局,为市民创造更加便捷、安全的出行环境。

通讯员 陈业 摄

岁末年初,一批重大基础设施项目密集收官
站在GDP10万亿门槛前,浙江投资未来



■ 本报记者 金梁 郑亚丽

岁末年初的浙江,一批重大基础设施项目密集收官。

嘉兴南湖机场开航投运、杭衢高铁建成通车、条帚门航道扩建后迎来首航、全国单机最大抽蓄电站并网发电……靠着一个一个标志性工程的夯基垒台,浙江正支撑起从经济大省到经济强省的跃迁之路。

站在GDP10万亿元的门槛前,浙江仍在基础设施领域重金投入,被外界视为作为浙江未来发展“储蓄能量”,拓展“增量空间”。

根据浙江“十五五”规划建议,构建现代化基础设施体系是明确方向。包括适度超前建设新型基础设施,深入实施世界一流强港和交通强省建设工程、优化能源骨干通道布局等一系列部署。

人们不禁要问:在10万亿元GDP的门槛前,浙江这一波基建热潮的背后,有着怎样的深层逻辑和战略考量?

浙江的硬短板

近期,全国迎来高铁密集“上新潮”。仅2025年12月26日一天,就有西安至延安高铁、沪渝蓉沿江高铁武汉至宜昌段、杭州至衢州三条高铁同步开通运行。

即便是交通网络已相当完善的珠三角,GDP突破14万亿元的广东,依然热衷于高铁建设。2021年,赣深高铁开通,广东进入“市市通高铁”时代;2025年,广湛高铁通车,广东高铁运营里程突破3400公里,全国第一。

机场建设同样火热。2025年GDP预计已突破10万亿元的山东曾发布规划:计划到2035年,运输机场达16个,目标实现“市市通机场”;规划布局100个以上通用机场,覆

盖所有县级行政区。

相比之下,在重大基础设施的关键指标上,浙江的“硬短板”较为明显——

高铁里程,与广东、山东、江苏等经济大省存在差距。以2024年公布数据为参照,浙江的排名在全国十名开外。此外,高铁网络密度和覆盖范围仍有提升空间,最典型的就是环杭州湾地区,至今仍未实现高铁覆盖。

机场数量,新疆、内蒙古、四川、云南等省份的民用机场均超过15座,而浙江仅有9个。所幸,在机场旅客吞吐量上表现尚可,杭州萧山国际机场刚突破5000万人次,成功晋升为内地第7座全球“5000万级机场”。

港口资源,宁波舟山港在货物吞吐量上连续16年位居全球第一,但衡量现代港口竞争力的集装箱量,仍落后于上海港。在内河航运方面,全国前十位的港口中江苏独占六席,浙江排名第靠前的嘉兴港在第八位左右徘徊。

能源结构,浙江一次性能源相对匮乏,自给率低于5%。为降低较高对外依存度,浙江在太阳能、风电、核电等方面持续投入,天台抽水蓄能电站、风电母港、三澳核电等项目渐有成果,但与资源大省还有不小差距。

这种“通而不优”“大而不强”的现状,正是浙江经济体量逼近10万亿元,仍持续加大基础设施投资的核心动因之一。因此,补齐短板不仅是发展的需要,更是突破“临界点”后能否持续领先的关键。

重塑经济地理

对今天的浙江而言,基础设施投资早已超越了“铁公机”的简单扩张范畴,它更是一种重塑经济地理、优化产业布局的战略性工具。

我们有必要重新认识基建。“要想富,先修路”“高铁一响,黄金万两”……这些耳熟能详的表述中,揭示了最直接的发展逻辑:基础设施在经济发展中起着至关重要的作用。

“基础设施打通的不光是物理通道,更象

征着信息、技术和资本等高端要素的流动,以及市场的有效拓展。”省发展规划研究院基础设施研究所高级工程师徐呈程说。

以刚刚通车的杭衢高铁为例,其意义远不止于杭州和衢州之间多了一条快速通道。它实质上打通了“上海—杭州—衢州”这条经济走廊,使得长三角核心区创新资源更顺畅地向浙西地区辐射,产业梯度转移也有了更高效的载体。

在浙西南投入巨资建设丽水机场,则是另一本战略略。单从建设成本和短期客源看,远不如投在沿海发达城市“划算”。但机场将彻底改变丽水“藏在深闺人未识”的状态,为当地无价的生态和文旅资源打开了一扇直通全国和世界的“空中门户”。

这意味着,新时代基础设施的布局逻辑,关键词已经从“通”升级为“联”。

联,要服务于区域内部的协同发展。2025年9月,温福高铁迎来开工。不论是铁路投资金额,还是沿线城市能级,它在众多铁路项目中看似并不突出,但极大改变了温州的区位格局,沿沿海“边缘节点”升级为浙闽“连接核心”。

联,要置身于国家战略的大棋盘之中。前不久,通苏嘉甬高铁浙江段箱梁架设圆满完成。这条线路是长三角地区为数不多的纵向高铁通道,对支撑长三角打造成新发展格局中的战略支点和枢纽具有重要意义。

面向“十五五”,浙江的基础设施建设思路正在发生深刻变化:从单纯追求网络规模和地域覆盖,转向全面提升运行效率和服务能级,在更广阔的维度上促进资源要素的优化配置。

构建未来优势

英国经济学家凯恩斯曾提出一个理论:经济越是疲软,越需要通过基础设施建设刺激经济。在过去很长时间内,这一办法屡试

本报杭州1月4日讯(记者 李洁薇 通讯员 樊峰旭)4日,记者从省商务厅获悉,元旦假期,浙江消费市场迎来“开门红”。监测数据显示,假期餐饮消费表现亮眼,重点监测的43家大型餐饮企业销售额同比增长13.5%;元旦当日市场热度达到高峰,440家重点商贸企业实现销售额11.7亿元,同比增长5.6%。

省商务厅商贸运行处相关负责人表示,全省以“政策+活动”双轮驱动,营造浓厚节日氛围,吃住行游购娱多领域消费全面增长,市场运行平稳向好。

餐饮消费持续升温。跨年聚餐、亲友宴请成为假日餐饮主力,有效推动了营业额增长。相关平台监测的省内3000余家商户营业额及消费人次同比分别增长18%和26%;像丽水青田“星河夜”船宴这类融合美食、夜景与演艺的创新场景,吸引了众多游客。美团数据显示,游客在浙餐饮消费同比增长超过75%。

住宿需求旺盛。携程数据显示,假日期间,全省住宿类产品预订量增长32.7%,杭州、绍兴、湖州等地酒店商圈预订活跃。舟山东极岛成为观赏新年第一缕阳光的热门地,民宿搜索量翻倍;莫干山等地民宿也成为家庭跨年聚会的热门选择。

旅游消费受益于政策与体验创新。宁波推出“高速过路费补贴”,有效带动外地自驾游游客增长约三成;绍兴、衢州等地景区实行门票优惠,激发出游热情。各地文旅活动丰富多彩,宁波“低空+文旅”跨年体验、嘉兴非遗主题灯会、金华武义古城传统技艺展示等,均吸引了大量市民游客参与。

商品消费在政策接续中保持增长。以旧换新政策在跨年夜接续发布,持续提振消费信心。节日商品供销两旺,义乌小商品城的喜庆用品专区品质升级,热门款式销售火爆。全省各大商超加大节日生活必需品供给,年货区、生鲜区人气高涨,瓜果蔬菜、肉禽蛋奶备货充足、价格平稳。

文体娱乐活动丰富,带动消费活力释放。假期全省电影票房同比增长46.7%;衢州联动卫视跨年晚会发放消费券,促进“流量”变“留量”;各类体育赛事与冰雪运动热度高涨,安吉云上草原滑雪场成为迎新新年热门目的地。

元旦假期,全省消费潜力得到有效释放,实现新年良好开局。

浙江发布“十四五”时期水利成绩单
洪涝防御能力全面提高
幸福河湖建设成效显著

本报讯(记者 吉文磊)省水利厅日前召开“十四五”时期浙江水利高质量发展成效新闻发布会。记者在会上获悉,“十四五”期间,我省全力推动水利高质量发展,以入选全国首批省级水网先导区为契机,加快推进现代水网建设,洪涝灾害防御能力全面提高,全域幸福河湖建设成效显著。

水利基础设施实现整体性跃升。“十四五”期间,我省水利建设投资连创历史新高,共完成投资3762亿元,较“十三五”增长30.6%,投资规模和增速均位居全国前列。131项重大水利工程建成投运,200余项重大工程加快推进,100余个重大项目正加紧攻坚前期工作,水网整体调控和互联互通能力显著增强。

洪涝灾害防御能力全面提高。随着衢州开化水库、太湖环湖大堤、杭州八堡泵站等一批骨干工程建成见效,截至目前,全省水库防洪库容已达45亿立方米;县级以上城市防洪达标率达94.5%,主要堤防达标率达93%。为应对洪涝灾害,我省不断完善雨水情监测预报体系,同时坚持“早动、快动、小动”防汛防灾工作机制。据统计,“十四五”期间,我省洪涝灾害经济损失较“十三五”降低75%。

水资源配置管理更加精准高效。“十四五”期间,浙东引水、嘉兴市千岛湖配水等重大工程全线建成通车,全省新增引供水能力18.8亿立方米,进一步破解水资源时空分布不均问题;8828座单村水站改造提升全面收官,九成以上农村居民实现与城镇居民“同网同水”。此外,我省还持续推进重点领域水效提升行动,加强再生水利用,2025年,我省万元GDP用水量较2020年下降17%,用水效率位居全国前列。

全域幸福河湖建设方面,我省通过完善沿河环湖天然冰场、露营基地、骑行垂钓点等亲水便民设施,挖掘河湖经济与文化价值,引导餐饮、民宿、文化演绎等业态拥河发展,培育沿河湖生态农业、滨水文旅、水上运动、交通运输、水饮品等涉水产业,当前已建成幸福母亲河65条,成功打造天台赭溪、龙游灵山港等一批鲜活样本,15分钟水圈覆盖率达88%,惠及1.7万个村庄社区,持续擦亮“浙里河湖、流淌幸福”金名片。

全省雨雪渐止 气温依旧低迷
10至11日将明显回暖

本报讯(记者 张源)2026年开工第一天,冷空气的余威仍未消散。记者从省气象部门获悉,1月4日上午,省内30多个站点最低气温跌破0℃,宁波镇海以-4℃的低温成为当天早晨的我省“最冷地”。截至上午10时,全省仍有2条道路结冰黄色预警、6条低温橙色预警持续生效。

受高空槽与弱冷空气共同影响,全省高山区陆续出现雨夹雪或纯雪天气,浙北北部平原也隐约可见雨夹雪的踪迹。相较于跨年时的强雨雪过程,本轮冷空气势力偏弱,雨雪强度虽不及此前,但前期部分山区已存在冰冻和少量积雪,此次雨雪叠加后,山区道路湿滑程度加剧,气象部门提醒市民出行务必放慢车速,注意交通安全。

省气象部门预计,5日全省雨(雪)天气将逐渐收尾,6日起天气转好,但气温依旧低迷。7至9日受高空冷平流控制,全省气温总体偏低,山区将出现持续冰冻,浙北地区白天最高气温基本维持在10℃以内,浙中南部气温稍高但仍难脱寒意。

好在回暖信号已在酝酿,10至11日全省气温将明显回升,浙中北白天最高气温可达15℃,浙南升温更为显著,丽水10日最高气温预计能达到18℃。不过早晚温差依旧较大,大家通勤和外出时务必做好保暖,温暖过冬。

元旦假期,浙江消费市场迎来『开门红』
吃住行游购娱,活力十足