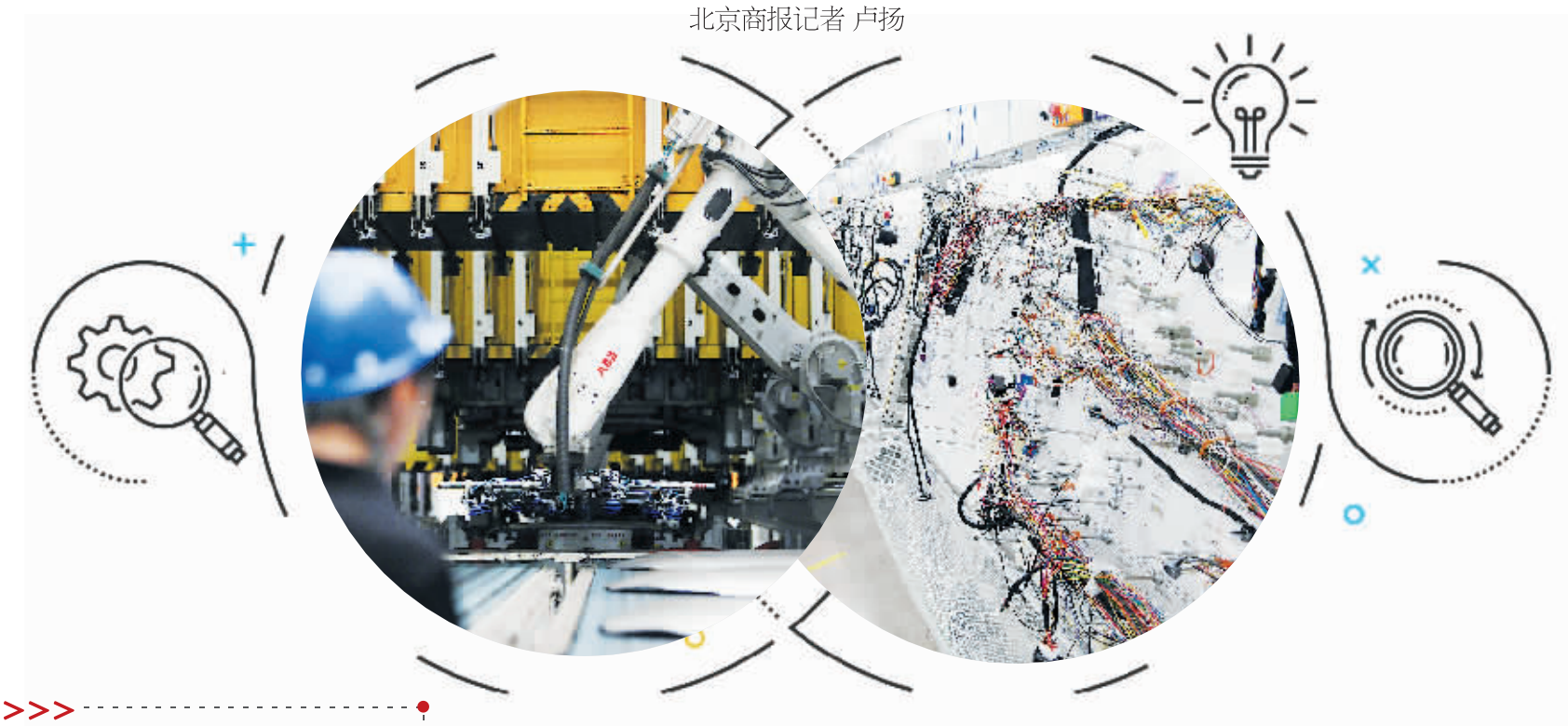
改革再出发：供给侧在路上

北京商报记者 卢扬



1000万辆，2022年上半年，我国新能源车保有量正式突破千万大关。这是我人生中的第一辆车”，刚刚喜提新车的王先生成为这千万分之一。

翻倍的产销量、高涨的渗透率，新能源车产业这张傲人的成绩单背后，是全球减碳下的大势所趋。需求高涨的同时，怨声也不少，从上游的电池整车，到下游的充电桩，不成熟的技术和服务困扰着全社会。

只有供给侧环环相扣、持续升级，才能真正抓住机遇、实现全产业链的蝶变。新能源汽车是如此，其他产业也不例外。供给侧结构性改革的第七个年头，面对疫情过后的经济重振，世界经济结构的不断调整，改革仍在路上。

截至2021年底，全国国资系统监管企业资产总额达到259.3万亿元，比2012年底增长2.6倍，年均增长15.4%

2012-2021年，全国国资系统监管企业累计实现增加值111.4万亿元，年均增长9%，超过GDP年均增速2.3个百分点

据《中华人民共和国2021年国民经济和社会发展统计公报》，全年国内生产总值1143670亿元，比上年增长8.1%

第一产业增加值83086亿元，比上年增长7.1%

第二产业增加值450904亿元，增长8.2%

第三产业增加值609680亿元，增长8.2%

全年最终消费支出拉动国内生产总值增长5.3个百分点

资本形成总额拉动国内生产总值增长1.1个百分点

货物和服务净出口拉动国内生产总值增长1.7个百分点

【显效】从产业升级到百姓消费

2000年，国家科技部将新能源汽车作为国家863电动汽车重大专项予以立项，并明确了“三纵三横”的研发布局。三年后，中国第一辆燃料电池轿车“超越一号”问世。

那是国内新能源汽车产业的开端，此后的发展一路高歌。2006年，比亚迪的F3e电动车研发成功。2009年1月，“十城千辆”计划发布，计划用三年左右的时间，每年发展10个城市，每个城市推出1000辆新能源汽车开展示范运行。到了2022年上半年，新注册登记新能源汽车已达220.9万辆，与同期相比增加110.6万辆，增长超1倍，创下历史新高。

成绩背后不是没有过痛点。每到冬天，关于“电动爹”的讨论在新能源车主之间甚嚣尘上，无论是续航里程还是充电换电，都让车主们头疼不已。

理想和现实之间的差距需要靠供给端的技术完善来弥补。根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟的最新数据，截至2022年7月，公共充电桩保有量为157.5万台，同比增长65.7%，紧跟新能源车销量增速。

近年来，受益于动力电池技术进步，辅以补贴政策积极引导，新能源汽车的续航里程显著提升。2014年大部分车型续航里程在100-200km，占比高达83.7%。2020年大部分车的续航里程在400-600km，其中400km以上续航里程的占比为60%。在车企（如蔚来、广汽、上汽等）最新公布的车型中，预计未来1-2年会推出1000km续航的车型。整体而言，新能源汽车的续航里程已接近传统燃油车，里程焦虑明显缓解。

如今，在绿色低碳消费观念的影响下，新能源汽车已经是市场宠儿。7月拿到指标后，王先生曾有过犹豫，但最终还是决定购入新能源汽车，“一方面，电动车是未来的大趋势，国家鼓励也支持；另一方面，从长远发展来看，我也算为‘双碳’做了积极贡献”。

汽车只是众多产业的一个缩影。从内蒙古自治区锡林郭勒盟近20万平方公里的天然草原，到新疆维吾尔自治区发展绿色农业；从有着百年文化底蕴的三个文化带，到创造出10亿元规模的网络电影；从国贸、王府井、三里屯丰富的商圈体验，到智慧养老、社区养老的不断出新，全国上下、各行各业，供给侧结构性改革无处不在。