

# 夯实基础 全力推动高质量发展

允许自动驾驶汽车规模化应用和支持优势企业兼并重组;加强原始创新,高质量建设国家交叉学科中心;健全国产产品“首用”支持与容错机制,并完善国产高端产品试用示范机制;加快构建退役电池回收体系;通过政策创新构建托底民生、尊重城市发展规律的土地开发新模式……围绕推进各行各业高质量发展,代表委员积极建言献策

## 全国政协委员、同济大学校长杨金龙: 加强原始创新 高质量建设国家交叉学科中心

记者 刘一枫

日前,全国政协委员、中国科学院院士、同济大学校长杨金龙在接受上海证券报记者采访时表示,人工智能时代的到来对高校人才培养提出了更高要求。今年全国两会,他围绕加强原始创新、建设国家交叉学科中心等方面提出具体建议。

杨金龙认为,交叉学科是破解重大科学难题、突破关键核心技术的重要载体,推动其高质量发展需要制度和组织创新。就此,他建议:采取扁平化、柔性化组织架构,建立“论证—建设—评估—退出”的全周期管理机制;以国家战略需求为导向,组建跨校交叉学科联盟,形成“重点高校引领、多主体协同参与”的交叉学科联合体。

在资源保障方面,他建议,设立国家交叉学科专项基金,探索建设跨学科科研基础设施平台。在人才培养方面,他提出打造跨学科课程体系和核心课程模块,扩大交叉学科招生规模,并在优化人才评价机制、完善交叉学科成果转化收益分配方式、拓展国际合作空间等方面提供保障。

针对产教融合,杨金龙建议,构建需求导向的研究体系,完善校企对接机制,邀请行业龙头企业参与交叉学科中心规划与建设,围绕产业“卡脖子”技术设立联合攻关项目,组建专业转

化团队,打通“产业需求—学科交叉—技术突破—产业落地”的完整链条。

谈及原始创新,杨金龙认为,这是一项长期工程,我国在原始创新方面的尝试将越来越多,正在实现更多“从0到1”的突破。他以机器人领域为例,机器人“大脑”的创新关键在于算法、模型等基础层面的原始突破。在国家高度重视基础研究和长期资本支持的背景下,我国有望在大模型、基础算法等领域诞生具有全球影响力的原创成果。

创新的根本在于人才。杨金龙表示,培养具备国际竞争力的高精尖人才:一要筑牢基础教育根基,强化学生核心技能;二要鼓励师生主动提出问题、独立思考,着力训练逻辑、判断与创新思维,避免被动接受知识;三要为学生搭建充足的创新实践平台。

他认为,未来大学的形态将发生深刻变革。同济大学将动态调整学科专业布局,推进学科交叉融合,围绕长三角一体化发展、长江经济带发展等国家战略,强化产教融合、科教融汇。

针对当前热门的学科选择问题,杨金龙表示,人类社会的思考、情感需求与人文素养无法被技术替代。未来学科边界将逐渐模糊,高校应鼓励学生结合兴趣与职业方向跨院系、跨专业学习,进而培养出更多适应时代需求的复合型人才。



全国政协委员、同济大学校长 杨金龙



全国人大代表、中国长安汽车集团董事长 朱华荣



全国人大代表、华友钴业董事长 陈雪华



全国人大代表、中衡设计董事长 张谨



全国人大代表、天工国际董事局主席 朱小坤



全国政协委员、立信会计师事务所高级顾问 张萍

## 全国人大代表、中国长安汽车董事长朱华荣: 加快自动驾驶立法 培育全球领军车企

记者 俞立严

日前,全国人大代表、中国长安汽车董事长朱华荣在接受上海证券报记者采访时表示,中国汽车产业的战略定位迎来全新升级,是制造业高质量发展的关键抓手。对于业内关注的自动驾驶发展和汽车市场规模的问题,朱华荣建议,可以通过允许自动驾驶汽车规模化应用和支持优势企业兼并重组等措施,夯实产业高质量发展的根基。

据中汽协统计,2025年我国汽车产销量均超过3400万辆,其中乘用车占比达85%以上,L2级及以上辅助驾驶渗透率超过60%,并快速向L3级及以上自动驾驶迈进。

朱华荣表示,当前我国自动驾驶产业从“示范”到“规模化商业应用”及走向全球市场的关键阶段,亟待制度供给与法律保障。

“目前,自动驾驶规模化落地面临的主要制约是合法性问题。”朱华荣说,我国从2021年起开始修订道路交通安全法,增加自动驾驶相关内容,相关法律修订已纳入立法计划,但进展滞后于产业发展。

朱华荣建议:首先,汽车行业主管部门加快修订道路交通安全法及其实施条例,允许自动驾驶汽车规模化应用,面向消费者销售。在保障安全的情况下,解决自动驾驶规模化商用与上路通行的合法性问题,让先进技术真正应用于提升驾驶安全与通行效率。

其次,进一步加快自动驾驶强制性标准的发布和实施。当前自动驾驶系统和自动泊车系统安全要求等强制性国家标准已经启动制定,进一步加快自动驾驶相关强制性标准和配套标准的发布和实施流程,通过标准更好地支撑自动驾驶汽车产品的大规模量产准入。最后,推出适配自动驾驶的保险产品。

“大量品牌分享有限市场规模,创新投入受限,影响持续领先地位。”朱华荣说,中国有超过50家独立汽车集团,资源碎片化导致企业难以集中财力进行创新投入。同时,这也增加了消费者的选择焦虑和认知成本,并潜藏着因品牌抗风险能力弱而导致的售后断档等风险。朱华荣认为,品牌冗余已成为制约行业高质量发展的“绊脚石”。

对此,朱华荣建议,汽车行业主管部门应强化行业整合统筹,培育全球领军车企。首先,出台优势企业兼并重组专项支持政策,在产能整合、财税优惠、金融赋能等方面给予专项倾斜;其次,建立地方政府协同保障机制,引导优势企业在当地优化产能布局、完善产业链配套,切实减轻地方政府的产业发展顾虑;最后,针对央企国企,设立兼并重组容错纠错机制,明确跨区域、跨所有制整合的责任界定与免责条款,为企业整合扫清制度障碍。

## 全国人大代表、华友钴业董事长陈雪华: 加快构建退役电池回收体系

记者 俞立严

日前,全国人大代表、华友钴业董事长陈雪华在接受上海证券报记者采访时表示,高质量发展锂电循环经济,对保障国家资源安全,推动实现碳达峰、碳中和,促进生态文明建设具有重大意义。

“经过多年的发展,我国新能源行业已居于世界领先地位,尤其是在磷酸铁锂电池领域,目前全球99%以上的磷酸铁锂电池由中国企业生产。”陈雪华说,加快构建磷酸铁锂电池回收体系,推动磷酸铁锂电池回收产业高质量发展,有利于夯实我国新能源行业的领先优势、保障产业链资源安全。

通过深入调研,陈雪华发现,目前我国磷酸铁锂电池回收存在一些问题。

首先,磷酸铁锂电池回收商业闭环依赖于锂金属价格。相对于三元电池,磷酸铁锂电池不含钴、镍等高价值金属,磷、铁元素的市场价值偏低,因此,其回收能否实现商业闭环高度依赖锂金属价格,盈利稳定性弱。“当锂价处于低位时,企业回收处置磷酸铁锂电池的意愿普遍不足。”陈雪华说。

其次,磷铁渣资源化利用不足,造成资源浪费。磷铁渣是磷酸铁锂电池回收金属后的主要副产物,主要成分是磷酸铁以及铝、铜、氟等杂质,其中含有价金属含量较高且提取困难。陈雪华介绍,目前市场尚未形成成熟、有效的磷铁渣处理方案。

凭借优异的电化学性能与性价比优势,磷酸铁锂电池已广泛应用于动力、储能等多个领

域,近年来持续保持高速增长态势。据动力电池产业创新联盟数据,2025年我国磷酸铁锂电池销量达1755.6GWh,同比增长60.1%。其中,磷酸铁锂在动力电池领域装机占比达81.2%,在储能电池领域占比高达100%。“目前,我国磷酸铁锂电池已迎来首批规模化‘退役潮’。未来,随着下游应用规模持续扩大,退役电池处理量将快速攀升,亟须更加完善的制度标准与集约化、资源化、减量化、无害化、高效化、绿色化的现代化循环产业体系进行全生命周期管理,从而实现高质量发展。”陈雪华说。

针对上述相关问题,陈雪华提出三点建议:一是加快健全磷酸铁锂电池回收责任制度,构建磷酸铁锂电池回收利用体系。通过相关企业自建回收体系或鼓励与上下游企业合作共建等方式,提升退役电池回收保障能力;细化考核约束机制,推动回收体系高质量发展。

二是加大磷酸铁锂电池回收技术创新支持。支持龙头企业联合产业链、高校及科研机构组建创新联合体,研发绿色高效回收技术,持续降低回收利用成本,驱动行业形成自洽的商业闭环;通过设立国家重大科技专项等方式,引导科研力量聚焦磷铁渣资源化等关键技术攻关,提升磷酸铁锂电池回收产业综合利用价值。

三是加快建立健全动力电池回收利用标准体系。借助我国磷酸铁锂电池产业先发与规模优势,加快构建具有国际竞争力和影响力的磷酸铁锂电池回收利用标准体系,填补国际技术标准的空缺,以中国标准支撑和引领全球产业发展。

## 全国人大代表、天工国际董事局主席朱小坤: 完善机制推进国产高端产品应用

记者 邱思雨

“近年来,我国在新材料、高端装备、核聚变、关键基础零部件等领域的技术持续取得突破。推动这些领域的国产高端产品应用将是实现科技自立自强、维护国家产业安全的重要举措。”全国人大代表、天工国际董事局主席朱小坤近日对上海证券报记者表示。

围绕如何推进国产高端产品的应用,朱小坤建议:健全国产产品“首用”支持与容错机制,并完善国产高端产品试用示范机制。

朱小坤调研发现,在推进国产高端产品应用的过程中,存在一些难点、卡点。“可用而不用、能用却慎用”是国产高端产品应用面临的主要问题,这在一定程度上制约了科技成果转化效率和自主创新能力的释放。

责任约束与激励机制不匹配、考核导向存在偏差是上述难点之一。“不少单位在选用国产高端产品过程中,责任界定偏重事后追责,容

错机制不足,导致决策层和技术人员对风险多有顾虑。同时,现行的考核体系更加注重合规和稳妥,对推动国产化应用缺乏明确、稳定的正向激励。”朱小坤说。

对此,朱小坤建议,相关人员首试首用符合国家和行业标准、通过权威检测、按规范程序选用的国产产品时,在非主观故意、非管理失职前提下造成风险的,政策层面应明确该情况下免责或减责的情形,并合理划分技术风险与管理责任。

朱小坤还建议:国家相关部门牵头,围绕重点领域遴选技术成熟、质量可靠的国产产品,建立试用示范清单,明确试用流程、技术验证和责任边界,有序推动示范应用;企业将国产化应用成效纳入相关企业考核体系,落实国产与进口产品“同等条件、同等责任”原则。

“完善制度机制,强化政策引导等举措,有利于加快形成以创新能力和实际应用成效为导向的良性发展环境。”朱小坤说。

## 全国人大代表、中衡设计董事长张谨: 重构城市土地开发新模式 涵养可持续发展生机

记者 仲茜

当前,我国城市发展正从大规模增量扩张阶段,转向以存量提质增效为主的新阶段,如何构建支撑城市可持续发展的土地开发模式?全国人大代表、中衡设计董事长、总工程师张谨在深入调研的基础上,结合苏州城市更新和苏州工业园区规划建设实践经验,建议通过政策创新构建托底民生、尊重城市发展规律的土地开发新模式,“城市在新一轮快速增长后,需要通过政策创新,重构开发与土地供应关系,为城市可持续发展涵养生机。”

在张谨看来,增量时代的机制模式、管控制度,已难以适配城镇化存量时代的发展需求。城市发展如同有机生命体或自然生态系统,会经历“生长—发展—调整—循环再生”的过程,“如同草场需要休牧、渔场需要休渔一样”。

为此,她提出四点建议:

第一,对城中村、棚户区等无保留更新价值的地块,采用“超长期特别国债支持房票安置模式”,同步消化存量房源、盘活产业链。资金拨付采用“房票兑付”形式替代传统货币补偿,同时完善房票兑付保障机制,房票由专项国债资金每年兑付,如企业需提前兑付,

可收取贴息以平衡部分专项债利息支出。张谨表示,该举措既可解决动迁房源不足难题,也可同步消化市场存量房源,盘活相关开发企业及整个产业链供应链。

第二,完善土地临时利用机制,补齐公共服务短板。对动迁后的地块,除非当下就具备较高开发价值,否则原则上“只拆不建、临时利用”。土地经过必要的污染检测及治理后重新收储,可作为临时用地进行低强度开发,建成停车场、停车楼、临时商业配套、城市绿地等,补齐周边公共服务短板。同时,完善相关制度,丰富土地临时利用模式,允许适当延长临时使用年限。

第三,重构土地供需平衡与价值修复机制,可通过消化存量房源、适度减少土地供应,更重要的是完善城市治理、补齐公共服务配套,逐渐修复土地供需关系。

第四,试点“白地”弹性入市机制,赋予核心区位地块开发灵活性,吸引优质社会资本参与。张谨介绍,很多城中村、棚户区及危旧小区地块毗邻城区核心,区位优势明显,长久来看,这些区域具备巨大开发潜力。借鉴新加坡“白地”弹性开发策略,在符合城市总体规划的前提下,对核心区位地块设定有限控制指标,赋予用地性质调整灵活性,允许在使用期限内变更用地功能。

## 全国政协委员、立信会计师事务所高级顾问张萍: 给专业服务采购“立规矩”

记者 李少鹏

“当前,我国正全面推进全国统一大市场建设,造价咨询行业在规范工程建设秩序,控制工程造价、防范工程风险等方面发挥关键作用。”在全国政协委员、立信会计师事务所高级顾问张萍看来,近年来,该行业中小微企业数量激增,“内卷”问题突出,甚至出现“劣币驱逐良币”的现象,制约行业高质量发展。

张萍表示,以专业服务类采购项目重价轻质为例,当下部分企业未区分专业服务类和一般服务业,价格占比超50%、以最低价为满分基准价、技术分占比低于20%等情况具有普遍性,直接引发低价“内卷”。张萍认为,低价中标常伴随缩减成本投入,降低执业标准等风险,为国有资产运行效率及保值增值埋下隐患。

针对低价“内卷”、采购限额等问题,结合从业实际,张萍认为,可从三方面入手推动造价咨询行业高质量发展。

第一,细化采购评审指标,遏制低价“内卷”。张萍认为,可以参考《国有企业、上市公

司选聘会计师事务所管理办法》,由相关部门牵头,针对造价咨询等技术密集型、知识密集型专业服务,细化报价分上限、技术分下限约束。如:明确技术分权重不低于40%、报价分权重不高于15%;取消“最低价为满分基准价”模式。细化技术分量化标准,引导专业服务机构将重心放在提升服务质量、优化技术方案上,杜绝恶性价格竞争。

第二,设立豁免目录与前置论证,优化采购限额政策适配性。张萍建议,由相关部门牵头,结合专业服务特点,制定重大项目配套专业服务采购豁免目录,通过豁免目录与前置论证,兼顾中小企业扶持与重大项目质量保障,避免专业资源浪费,实现政策扶持与质量保障的有机统一。

第三,强化监管协同,整治“内卷”乱象。张萍建议:健全监管部门联动机制,推动数据共享、联合执法,严厉查处低价“内卷”、违规执业等行为;落实企业资质取消后事中事后监管,完善信用评价机制;支持行业协会发挥自律作用。