

透视“小体量”的大能量

——直击2025经济新现象①

□ 崔妍

质量变革、效率变革、动力变革推动下，“小体量”更有“含金量”

经常逛超市的消费者，或已观察到最近悄然发生的一些变化。有些“大体量”卖场开起“迷你版”，小小门脸嵌在底商间，融入周边业态；走进去，发现“大容量”的点心也有了“小份装”，少些“甜蜜的负担”，还能多尝几样，选择者不少。

这些“小体量”背后有门道：卖场“迷你版”空间紧凑、选址灵活，租金和人工花销大幅降低，库存压力随之减轻；商品“小份装”调整改良贴合市场，促进消费热度提升。

并非一味缩水，而是降本增效，以供需匹配激活“微循环”，“四两拨千斤”。

扩大视野，发现不少“小体量”都有大容量。

小修小补、社区食堂等构建的一刻钟便民生活圈，在全国210个试点地区落地，家门口消费更便利。今年前5月，服务零售额增长5.2%，比前4月加

快0.1个百分点，高于同期商品零售额增速0.1个百分点，凸显了服务消费频次高、乘数效应强、增长可持续等特点。“小商圈”蕴含“大市场”。

——编者

剃刀、拖鞋、礼品袋等小商品集合的义乌国际商贸城，面对关税大棒，一边“以AI赋能”，一边“抱团出海”。今年前4月，义乌圣诞用品出口额达3.1亿元，同比增长107.4%。“小商品”创造“大流量”。

专精特新“小巨人”集聚在人工智能等战略性新兴产业，数量仅占全国规模以上工业中小企业的3.2%，却贡献了10.9%的利润。通过创新链深耕、供应链协同、国际化布局，于内夯实基础、于外做强实力，成为双循环的“连接点”“加速器”。“小巨人”构成“大支柱”。

精准对接、资源整合、开放融合，形成效率和效益的高势能，激活“以小托大”的奇景。再细思，奇景源自积淀，之

所以能涌现，是因为我国经济“量的积累”正转变为“质的飞跃”。“小体量”富含大能量，正是高质量发展的缩影。

以“小”撬动“大”，支点为何？从户用光伏中可窥一斑。

相比大型集中式光伏电站，一个个小面板零星分布于屋顶、院落，将取之不尽的阳光转化为源源不断的电能。据测算，在我国平均日照条件下，安装1千瓦分布式光伏系统，每年可减少标准煤使用量约400千克，减少二氧化碳排放约1吨。此外，结合“光储充一体化”等储能技术，推进虚拟电厂、智能微网等数字化新模式，“自发自用、余电上网”让用户与公共电网利益共享……纤薄的户用光伏产生多重效益，离不开“创新、协调、绿色、开放、共享”激活发展潜力、开拓发展空间。新发展理念正是发展方式转变的支点，能够撬动大容量、

拓出大天地。

各领域，在“小体量”上做文章的不乏。无论是农村厕所革命、垃圾分类等关键小事，还是AI建模智慧生产等细分领域，一个个更注重质量效益的“跬步”，推动我国多领域从“跟跑”变为“领跑”，实现发展的跃步，彰显着务实的态度，映照出经济社会发展的价值旨归。正如小商圈逐渐丰满让生活更加便利，“小巨人”让科技赋能生产生活，小微企业改善经营更好服务民生……质量变革、效率变革、动力变革推动下，“小体量”更有“含金量”，生动演绎着“中国式现代化，民生为大”的时代佳话。

“小体量”拥有大能量，是观察高质量发展的一扇窗。新质生产力催化关键突破，颠覆性创新实现“从无到有”；区域协调发展关注统筹平衡，“全国一盘棋”更好“聚木成林”；传统与现代有机结合，“两创”让“老树发新枝”……这片神奇的土地，处处孕育着生机活力。抓住一切有利时机，利用一切有利条件，看准了就抓紧干，中国发展潜力无限。

来源：《人民日报》（2025年06月23日 第05版）

推动车网互动加速跑

□ 邹翔

【现象】今年3月，国家发展改革委等4部门发布《关于公布首批车网互动规模化应用试点的通知》，将9个城市、30个项目列入试点范围，标志着我国车网互动技术迈入规模化应用新阶段。同月，南方电网组织开展国内首次车网互动跨省联动，活动覆盖5省份63个城市，超10万辆次电动汽车参与，互动电量超50万千瓦时，见证车网互动加速走进我们的生活。

【点评】

所谓车网互动，是指电动汽车与电力网通过智能充放电桩等实现双向能量流动，主要包括智能有序充电、双向充放电（V2G）等形式。新能源汽车化作可移动“充电宝”，在用电低谷期充电，供车辆行驶及储存；在用电高峰期放电，为电网输送电力供其他用户使用。这一技术的作用十分显著，既能促进新能源电力消纳，还能助力“削峰填谷”，缓解电网集中供电压力。

以试点城市上海为例，当地已建成30万千瓦智能有序充电网络和2

万千瓦V2G放电能力。去年迎峰度夏期间，国网上海电力充换电最大响应负荷超17万千瓦，展现了车网互动的实际价值和巨大潜力。技术变革还将带来观念革新：汽车不是单纯的“用能者”，也能成为新型电力系统的活性细胞。

前景很美好，进一步落地的问题也不少。从车端看，目前很多新能源汽车还没有开放反向充电功能。从桩端看，V2G充电桩建设成本高、普及度有限。要让这一“互动”真正“动起来”，关键在于广大新能源车主的参与。频繁充放电是否会影响电池的安全性和寿命？通过峰谷电价差获得的收益减去时间、电池损耗等成本是否划算？把种种问号拉直，是推进大规模应用前必须要做好的工作。

这就要求树牢“用户思维”，尽可能全面地了解车主的痛点，针对各种

顾虑出台相应的解决方案。激发各方共同参与的积极性、主动性，当前行合力远超发展阻力，车网互动就能跑出更大加速度。

发展难题的答案，往往蕴藏在创新之中。针对充电桩改造成本高企的问题，新一代车网互动控制模块可让老旧充电桩在不更换桩体的前提下，实现充电功率动态调节，目前已在广东深圳19个场站得到应用，节省改造成本数百万元。一家企业突破充电桩大功率、高效率双向互动的技术壁垒，研发制造的双向充电模块国外市场占有率超50%。向创新要动力，降本增效，提升投入产出比，防范对原有系统可能造成的冲击，这是新技术推广应用不可避免要走的路。

数据显示，截至2024年底，我国充电设施总数达1281.8万台，同比增长49.1%。充电设施数量快速增长的

另一面，是公桩平均利用率不足，破解资源错配问题、把数量众多的充电桩用起来的紧迫性愈发凸显。另据测算，到2030年我国新能源汽车保有量或超1亿辆，理论上可形成约10亿千瓦的电网调节能力。相关资源若处于沉睡状态，不仅将造成巨大浪费，还会影响能源体系的健康发展。这也启示我们，发展包括新能源汽车在内的新兴产业决不能一味“贪大求多”，做好现有资源的“互动”整合和高效利用十分重要。

习近平总书记指出：“我们不能盯着由大呼隆、粗放式发展带来的总量增长，而是要基于创新、加快绿色转型、推动高质量发展。”无论是推动传统产业转型升级，还是前瞻谋划布局战略性新兴产业、未来产业，都应牢记这样的嘱托。

来源：《人民日报》（2025年06月20日 第05版）