证券日报
2026年3月11日 星期三

奋进“十五五” 策马新征程

★★ 2026全国两会特别报道 ★★

智领新程 生态重塑

——全国两会代表委员热议智能网联汽车产业新格局

智能网联汽车从规模领先迈向价值引领

本报两会报道组 刘 钊

2026年，中国汽车产业站在一个格外重要的时间节点上。一边是“十四五”圆满收官，中国汽车产业在产销规模、新能源渗透率、出口竞争力等方面实现历史性跃升；另一边则是“十五五”开局起步，行业竞争逻辑正从“有没有电动化产品”，转向“能不能把智能化、网联化、安全性、合规性和全球化能力真正做深做实”。

一系列数据描绘出我国汽车产业发展“成绩单”，2025年，我国汽车产销量分别达到3453.1万辆和3440万辆；新能源汽车产销量分别达到1662.6万辆和1649万辆，国内新车销量占比突破50%；中国汽车出口也连续三年稳居全球第一。

当新能源汽车成为市场主导力量后，智能网联汽车成为市场关注的焦点。2026年政府工作报告首次提出“打造智能经济新形态”，并提到“深化拓展‘人工智能+’”。业界认为，这将为智能网联汽车、智能座舱、高级别自动驾驶提供顶层支撑。

随着辅助驾驶、车端大模型、车路云一体化快速推进，法律法规、责任认定、标准体系和公众认知能否跟上？企业该如何从“拼价格”转向“拼技术、拼安全、拼效率、拼生态”？这些问题，恰恰构成了“十五五”开局之年智能网联汽车行业最核心的观察入口。

制度先行

进入“十五五”时期，智能化正成为汽车行业最关键的增量方向。在这一背景下，自动驾驶立法、准入和责任划分成为今年两会期间代表委员关注的热点。

全国人大代表、小鹏汽车董事长何小鹏对《证券日报》记者表示，自动驾驶政策应从L2向L4跨越，简化L3中间环节，并逐步明确L4级自动驾驶车辆的注册与通行管理体系；全国人大代表，广汽集团党委书记、董事长冯兴亚则将自动驾驶规模化应用、统一标准和场景拓展作为重要方向；全国人大代表，小米集团创始人、董事长兼CEO雷军也提出，要加快建设自动驾驶全国性法律体系与统一标准体系，同时规范智能驾驶相关用词和适用场景。

综合来看，各方的关注角度虽不完全相同，但却共同指向一个现实判断：智能网联汽车真正进入高质量发展阶段，除了需要企业进行技术冲刺，也需要国家层面的制度供给加快补位。

过去一年，辅助驾驶误用、功能边界不清、宣传表述模糊、车门把手安全隐患等问题，持续引发关注。2025年4月份，工业和信息化部明确提出，汽车生产企业不得进行夸大和虚假宣传；2026年1月份，强制性国家标准《汽车车门把手安全技术要求》正式发布，将于2027年1月1日起实施。安全底线正重新校准智能汽车产业的发展方向。

换句话说，“十五五”开局之年，智能网联汽车行业首先要解决的，是技术能不能在责任清晰、标准统一的制度框架内规模化落地。中国汽车产业在电动化阶段已经证明了市场化扩张能力，而在智能化阶段，真正决定竞争高度的，将是制度建设与技术迭代速度的匹配度。

技术破局

如果说制度建设决定智能网联汽车能不能走得稳，那么技术突破则决定行业能不能继续走得远。“十四五”时期，中国汽车产业最深刻的变化，是新能源汽车从增量市场走向主导市场；而进入“十五五”，行业主轴正进一步从“电动汽车”转向“AI汽车”。

无论是小鹏汽车把车端大模型作为智能驾驶与整车能力升级的重要抓手，还是比亚迪继续沿着电池安全、快充效率和整车智能架构做深技术护城河，这些举措均反映出，在“十五五”阶段，智能网联汽车的竞争，已不再是单点配置竞争，而是“整车智能操作系统+底层硬件平台+能源补给体系+持续迭代能力”的综合竞争。

这也是为什么今年全国两会期间，代表委员的建言已经不再局限于整车本身，而是向更宽的产业链和创新链延展。

例如，冯兴亚提出，换电模式需要全国统一标准、强化运营补贴与要素保障。全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福对《证券日报》记者表示，应加快设立“智能电动车辆”一级交叉学科，破解复合型人才供给不足问题。雷军则提出智能网联新能源汽车复合型人才培养要重构知识体系，推行“双导师”与“实战化”培养模式。全国人大代表、中国一汽研发总院首席技能大师杨永修在接受《证券日报》记者采访时表示，应加强智能网联新能源汽车领域技能人才培养，把高技能人才支撑嵌入汽车强国建设。智能网联汽车不是单一产品赛道，而是一条贯穿整车、芯片、软件、数据、能源、制造、教育和服务体系的复合型产业链。

更值得注意的是，AI对于汽车行业的意义并不只在车端，也在制造端、供应链端、服务端。上游的车规级芯片、基础软件、工业软件和高端装备，决定着产业链能否自主可控；中游的智能工厂和智慧供应链，决定着企业能否在保障质量和交付的同时有效降本；下游的车端大模型、智能座舱、辅助驾驶、保险服务和二手车残值管理，则决定着用户体验和商业闭环能否真正跑通。汽车作为移动智能终端的属性越强，行业竞争就越不可能只停留在“卖一辆车”。

因此，“十五五”时期的技术突破，关键不只是继续把续航做长、把算力做大、把屏幕做多，而是要在安全可靠、成本可控、场景落地和体系协同之间找到新的平衡。中国汽车产业在“十四五”时期完成了规模上的加速跑，接下来则要面临下一场“竞速”：谁能把AI真正变成产品力、制造力和全球竞争力，谁才更有机会在智能网联汽车下半场占据主动。

生态重塑

技术和制度之外，摆在行业面前的第三道关口，是发展方式之变。过去两年，汽车行业最突出的现象之一就是“价格战”，由此带来的“内卷式”竞争，已不只是车企之间的市场份额争夺，更向供应链、经销商体系和品牌建设全面传导。

2026年政府工作报告提出，加强反垄断、反不正当竞争，强化公平竞争审查刚性约束，综合运用产能调控、标准引领、价格执法、质量监管等手段，深入整治“内卷式”竞争，营造良好市场生态。

对汽车行业而言，这意味着无序降价、低质竞争和以牺牲产业链健康为代价的发展方式，难以持续。

围绕这一点，2025年汽车行业出现了一个标志性变化，即多家车企承诺将供应商支付账期控制在60天以内。背后原因，一方面，是修订后的《保障中小企业款项支付条例》自2025年6月1日起施行，明确大型企业从中小企业采购货物、工程、服务，应当自交付之日起60日内支付款项；另一方面，也是汽车行业在经历高强度“价格战”后，对供应链稳定和创新能力被挤压的集中反思。多家主流车企作出“60天账期”承诺，被视为汽车行业“反内卷”、稳供应链的重要信号。

这也让行业逐步意识到，智能网联汽车的竞争，最终不是看谁把价格压得更低，而是看谁能够持续投入研发、稳定供应链、守住质量底线、建立用户信任。如果上游零部件企业因账期过长而失去利润和现金流，智能驾驶、车规级芯片、智能底盘、电池安全等关键环节的创新就很难持续；如果企业把全部精力都押注在短期“价格战”上，高质量发展就容易沦为空话。从这个角度看，“反内卷”不是反对竞争，而是要求行业从粗放式竞争回到理性竞争、价值竞争。

而价值竞争的另一面，就是更加突出安全、品质与用户体验。隐藏式门把手新国标的出台，辅助驾驶宣传与使用规范持续收紧，实际上都在传递同一个信号：智能汽车的“科技感”必须让位于“安全感”。

对企业而言，越是在高阶智能驾驶、大模型上车、整车电子化架构快速迭代的阶段，越需要把“边界感”建立起来。雷军提出，要把L2“脱手脱眼”纳入交通违法处罚，尽快明确L3和L4智能驾驶安全准则，并强化车企对消费者的正确宣传和培训责任。

此外，政策端持续推动汽车消费从购买管理向使用管理转变，完善充换电、停车场等基础设施，拓展汽车改装、租赁等后市场消费。

这意味着，行业未来比拼的不只是“首购吸引力”，还包括补能便利性、售后服务能力、二手车流通效率、全生命周期管理能力。换言之，在智能网联汽车下半场，企业必须学会从“卖产品”转向“做生态”。谁能把智能驾驶、能源补给、数字服务、后市场运营和品牌信任结合起来，谁才能真正获得更持久的市场空间。

接下来，智能网联汽车要实现的，不再只是规模再上一个台阶，而是要在制度、技术、产业链、人才、安全和全球化维度上同步完成升级。也就是说，中国汽车行业真正需要回答的，不是“能不能继续快”，而是“能不能又快又稳、又强又久”。

全国人大代表、奇瑞汽车董事长尹同跃：

以创新和安全夯实汽车产业根基

本报两会报道组 刘 钊

在电动化、智能化加速演进的背景下，中国汽车产业正处于由“大”向“强”迈进的关键阶段。今年全国两会期间，全国人大代表、奇瑞汽车股份有限公司（简称“奇瑞汽车”）董事长尹同跃在接受《证券日报》记者采访时表示，面向“十五五”，中国汽车产业既要继续强化科技创新，也要在安全标准、全球化布局和产业链协同等方面实现更高质量发展。

尹同跃认为，当前汽车产业正处在技术路线加速演进的关键时期，各家企业在智能化、自动驾驶等领域不断探索不同路径，但无论技术如何发展，安全始终是汽车产业不可逾越的底线。他表示，随着越来越多的新技术进入量产阶段，相关监管部门不断完善技术准入门槛与标准体系，这对于行业健康发展具有重要意义。企业在推动技术创新的同时，更需要以安全为前提开展产品研发和应用，确保新技术在可靠性和稳定性方面经得起市场检验。

在技术创新方面，尹同跃表示，中国汽车产业已从过去更多跟随国际技术体系，逐步转向在新能源汽车、智能网联汽车等领域具备参与乃至引领标准制定的能力。进入“十五五”阶段，产业发展不能停留在“从1到100”的扩张上，更要加快“从0到1”的原创突破，推动绿色低碳、智能驾驶等领域不断取得新进展。

与此同时，尹同跃还提到，产业竞争归根到底要落到体系能力上。无论是品牌向上，还是全球布局，都离不开质量、管理、研发和供应链协同能力的持续提升。企业应主动把握人工智能带来的新机遇，推动研发、制造等环节提质增效，同时坚持反对低水平“内卷”，更多依靠技术进步、管理优化和品质提升塑造竞争优势。

尹同跃表示，中国汽车产业已经具备较为完整的产业体系和广阔的发展空间。未来，随着创新能力持续增强、安全底线不断夯实、全球化布局稳步推进，中国汽车产业有望在新一轮产业变革中实现新的跨越，并在全球价值链中占据更重要位置。

全国人大代表，上汽通用五菱党委书记、副总经理姚佐平：

推动智能驾驶产业规模化高质量发展

本报两会报道组 刘 钊

2026年全国两会期间，全国人大代表，上汽通用五菱汽车股份有限公司（简称“上汽通用五菱”）党委书记、副总经理姚佐平将目光聚焦智能驾驶产业发展，围绕政策创新、生态构建、技术攻关和区域协同等方面，呼吁加快推动我国智能驾驶产业规模化、高质量发展。

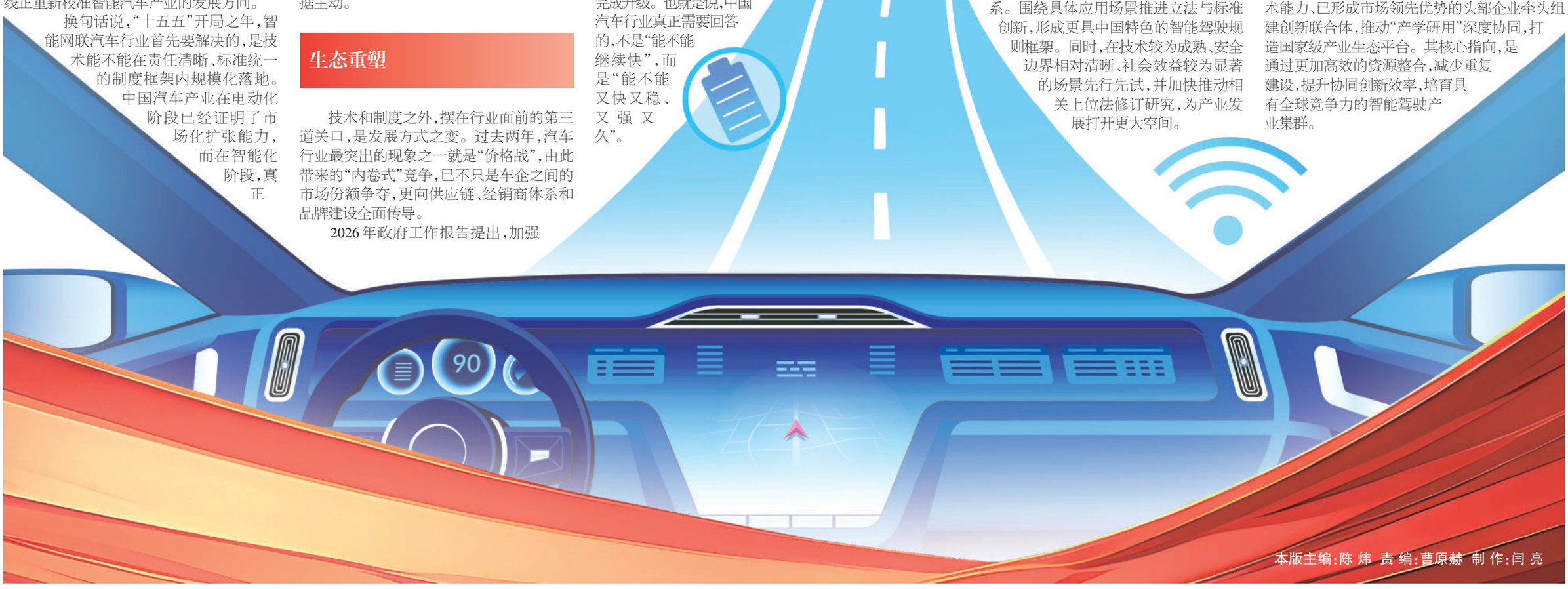
他对《证券日报》记者表示，当前中国汽车产业已处在由新能源汽车向新能源智能汽车迭代升级的关键阶段，产业竞争重心正从“电动化”上半场转向以人工智能为核心驱动的“电智化”下半场。

智能驾驶作为人工智能与物理世界深度融合的重要应用场景，不仅关系到汽车产业转型升级，也关系到我国能否在新一轮科技革命和产业变革中抢占先机。尤其是在辅助驾驶渗透率持续提升的背景下，智能化正在成为决定产业未来走向的重要变量。

基于此，姚佐平提出，应从国家层面加快构建符合中国实际的智能驾驶治理体系。围绕具体应用场景推进立法与标准创新，形成更具中国特色的智能驾驶规则框架。同时，在技术较为成熟、安全边界相对清晰、社会效益较为显著的场景先行先试，并加快推动相关上位法修订研究，为产业发展打开更大空间。

在姚佐平看来，智能驾驶产业要真正走向规模化，既需要技术突破，也离不开政策支持与市场培育。他认为，应研究出台更有针对性的产业激励和推广政策，降低先进技术的市场导入门槛，通过扩大应用规模，积累更加丰富的场景数据，带动算法、产品和系统持续迭代，形成“应用—数据—研发”相互促进的良性循环。

除了制度供给和政策激励外，姚佐平还提出，在国家级研发计划中进一步强化智能驾驶关键共性技术攻关，创新项目组织模式，支持具备全栈技术能力、已形成市场领先优势的头部企业牵头组建创新联合体，推动“产学研用”深度协同，打造国家级产业生态平台。其核心指向，是通过更加高效的资源整合，减少重复建设，提升协同创新效率，培育具有全球竞争力的智能驾驶产业集群。



本版主编：陈 炜 责 编：曹原赫 制 作：闫 亮