



两会热点

# 2026年两会汽车声音 再吹产业发展新风

中国工业报记者 马艳

当汽车产业正以颠覆性的姿态重塑人类出行的未来图景，一

场关乎产业后续发展的大讨论也正在上演。

2026年的春天，全国两会如期而至。聚光灯下的人民大

会堂，李书福、雷军、冯兴亚、何小鹏等来自汽车界的代表委员们正以智慧激荡出时代强音。这场“春天的盛会”，俨

然成为洞察中国汽车产业变革的棱镜，折射出转型升级的深度思考与破浪前行的战略谋划。

## 数智赋能 激活新质生产力引擎

推进高阶智能人形机器人端侧“大脑”技术突破与商业化落地，在涉及端侧大模型的架构研发与训练、数据的采集与合成，以及算力相关的研发投入巨大。何小鹏建议，出台针对性的研发鼓励政策，例如设立国家级专项研发基金、强化全链条税收政策梳理等，对高阶智能人形机器人的研发给予支持与引导。

在汽车制造领域，人工智能的深入应用推动着汽车产业不断提质增效，跨界融合的产业生态逐渐成形，汽车制造业加速步入“智造时代”。

全国人大代表、小鹏汽车董事长兼CEO何小鹏在今年两会上带来多项具体建议，为产业发展提供了新思路。在人形机器人领域，何小鹏指出，推进高阶智能人形机器人端侧“大脑”技术突破与商业化落地，在涉及端侧大模型的架构研发与训练、数据的采集与合成，以及算力相关的研发投入巨大。因此，他建议出台针对性的研发鼓励政策，例如设立国家级专项研发基金、强化全链条税收政策梳理等，对高阶智能人形机器人的研发给予支持与

引导，推动大模型在人形机器人本地的部署，加速技术突破与商业化落地。

同时，何小鹏还建议加快构建人形机器人智能化标准体系，参照汽车行业自动驾驶分级标准，建立人形机器人智能化标准、技术规范及配套要求，并明确算力、数据、应用场景与训练强度等核心指标，为技术研发、产业落地与行业监管提供统一依据。

针对飞行汽车产业，何小鹏建议，一是推进低空空域管理权限下放，建立军民“三位一体”协同管理机制；选取低空经济产业基础成熟、空域资源禀赋优良、配套设施相对完善的区域，开展低空空域精细化管理试点，并适

当下放空域管理权限到副省级或以上地方政府，充分调动地方政府推动低空经济发展的积极性与主动性。二是基于飞行汽车核心属性与功能定位，明确将符合适航标准的飞行汽车的税收归类，并实施阶段性税收减免扶持政策，降低企业研发、生产与市场推广成本，激发市场消费需求。同时，建立动态调整机制，逐步优化税收优惠力度与实施期限，实现政策扶持与市场化运营平稳衔接，推动产业从政策驱动向市场驱动转型。

同样关注人形机器人产业的还有全国人大代表、小米集团创始人、董事长兼CEO雷军。他在《关于加快推动通用机器人智能制造中应用的建议》里

提到，我国在人形机器人技术领域已经形成先发优势。但是，人形机器人的大规模工程化应用，尚存在工艺稳定性差、单体硬件成本高、车间工位数量少等突出问题，导致人形机器人还处于“学徒工”状态，尚未真正转向“正式工”。

针对这一现状，雷军提出三方面建议：一是加快突破工程化落地难题，形成规模化量产条件；二是扩大智能制造应用场景，提高人形机器人使用率，针对部署通用机器人制造工厂，尤其是综合自动化率和使用率达到国内外一流水平的工厂，给予产业补贴和优先准入等政策优惠；三是加强安全标准体系建设，促进人形机器人应用。

## 人才筑基 夯实产业发展根基

当前，产业竞争已从单点技术比拼，转向生态协同能力较量，人才成为核心竞争力的关键支撑，人才能力需求从“单一学科支撑”转向“复合交叉、系统集成”。加快培育智能网联新能源汽车复合型人才，是破解人才供需脱节、应对技术变革挑战、夯实产业发展根基的关键举措。

当产业竞争从单点技术比拼转向生态协同能力较量，人才作为核心竞争力的关键支撑，其培养体系亟待完善。代表委员们不约而同地将目光投向学科体系改革，为产业长远发展筑牢人才根基。

全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福在两会期间提出，建议教育部等相关部门高度重视，以2027年新一轮学科专业目录调整为契机，正式在《研究生教育学科专业目录》中设立“智能电动汽车”一级交叉学科。进一步

明确其学科内涵、定位、建设方向和发展目标，明确人才培养目标、核心课程体系及学位授予标准，探索跨学科资源整合与管理的创新机制，使其成为统筹相关专业建设、科研布局和资源分配的法定依据。破解长期以来汽车领域学科体系欠缺的结构性难题，为教育科技人才一体化发展提供强有力的制度支撑。

雷军则提到，全球汽车电动化、智能化、网联化浪潮加速重塑产业格局，智能网联新能源汽

车是新一轮科技革命和产业变革的核心载体，既是我国汽车产业高端化、智能化、绿色化转型的关键抓手，更是落实“双碳”目标、建设制造强国、交通强国、网络强国、数字中国的重要支撑。当前，产业竞争已从单点技术比拼，转向生态协同能力较量，人才成为核心竞争力的关键支撑，人才能力需求从“单一学科支撑”转向“复合交叉、系统集成”。加快培育智能网联新能源汽车复合型人才，是破解人才供需脱节、

应对技术变革挑战、夯实产业发展根基的关键举措。

对此，雷军建议，设立“智能电动汽车”一级交叉学科，重构知识体系；推行“双导师”与“实战化”培养模式，深化产教融合；强化政策引导作用，构建汽车行业协同育人新机制。

从学科设置到培养模式，代表委员们的共识正在形成；只有构建起适应产业变革的人才培养体系，才能为汽车产业高质量发展提供源源不断的智力支持。

# “十五五”开局首月车市运行平稳 出口、商用车成为重要支撑

中国工业报记者 祁晓玲

2月11日，中国汽车工业协会发布2026年1月汽车产销数据及经济运行情况。作为“十五五”开局之年的首份成绩单，1月车市呈现出鲜明的内外冷热不均：乘用车市场环比、同比双双下降，新能源汽车国内销量罕见出现近两成同比下滑，但与此同时，商用车延续复苏态势，汽车出口总量同比增长44.9%，其中新能源汽车出口同比倍增，成为开年车市最大亮点。

中国汽车工业协会副秘书长陈士华在发布会上表示，1月市场下行主要受三方面因素

## 乘用车整体下行 中国品牌市占率回落

1月，乘用车产销分别完成206.2万辆和198.8万辆，环比分别下降28.4%和30.2%，同比分别下降4.1%和6.8%。在乘用车四大类品种中，仅运动型多用途乘用车（SUV）销量同比微增，其余三大类均呈不同程度下降。

中国品牌乘用车1月共销售132.9万辆，环比下降32.1%，同比下降8.9%，占乘用车销售总量的66.9%，占有率较去年同期回落1.5

个百分点。分车型看，中国品牌轿车销量占有率为54.4%，环比明显下降；SUV为74.1%，环比增长0.3%；新能源车销量同比增长，但环比下降1.4%，环比增长9.9%。分动力看，纯电动汽车销售占比下降0.3%；新能源车销量同比增长1.1倍，环比增长0.3%；新能源车出口0.6万辆，同比下降1.4%，环比增长9.9%。分动力看，纯电动汽车销售占比下降0.3%；新能源车销量同比增长1.1倍，环比增长0.3%；新能源车出口0.6万辆，同比下降1.4%，环比增长9.9%。分动力看，纯电动汽车销售占比下降0.3%；新能源车销量同比增长1.1倍，环比增长0.3%；新能源车出口0.6万辆，同比下降1.4%，环比增长9.9%。

外国品牌阵营中，与去年12月相比，五大主要品牌销量均呈两位数下降；与去年同期相比，仅美系品牌实现两位数增长，德系、日系、韩系、法系品牌均呈不同程度下降。

## 新能源汽车内销遇冷 出口成核心增长极

1月新能源汽车市场出现显著分化。产销分别完成104.1万辆和94.5万辆，同比分别增长2.5%和0.1%，环比分别下降39.4%和44.8%。新能源汽车新车销量占汽车新车总销量的40.3%，较2025年全年水平有所回落。

最值得关注的是新能源汽车国内销量：1月仅完成64.3万辆，同比大幅下降18.9%，环比下跌54.4%。其中，新能源乘用车国内销量58.3万辆，同比下降22.9%，环比下降54.8%；新能源商用车国内销量6万辆，虽同比增长61.9%，但环比下降49.9%。

从动力类型看，纯电动汽车1月销量59.7万辆，同比增长4.0%；插电式混合动力汽车销量34.8万辆，同比下降5.9%；燃料电池汽车销量仅7辆，同比下降47.0%。

从车型级别看，新能源乘用车目前销量主

要集中在B级，1月累计销量28.1万辆，同比增长12.5%；A00级和A级销量同比下降，A00级当月销量为0.9万辆（数据来源：图表数据）。从价格区间看，新能源车乘用车8万元以下和15万—25万元价格区间销量同比下降，其他价格区间均呈正增长，销量主力集中在10万—20万元价格区间，累计销量35.2万辆，同比下降11.4%。

与内销低迷形成鲜明对比的是，1月新能源汽车出口达30.2万辆，同比增长1倍，环比增长0.5%，占汽车出口总量的44.3%。其中，新能源乘用车出口29.5万辆，同比增长1.1倍，环比增长0.3%；新能源商用车出口0.6万辆，同比下降1.4%，环比增长9.9%。分动力看，纯电动汽车销售占比下降0.3%；新能源车销量同比增长1.1倍，环比增长0.3%；新能源车出口0.6万辆，同比下降1.4%，环比增长9.9%。分动力看，纯电动汽车销售占比下降0.3%；新能源车销量同比增长1.1倍，环比增长0.3%；新能源车出口0.6万辆，同比下降1.4%，环比增长9.9%。

## 商用车延续向好 重卡表现强劲

商用车市场1月延续2025年以来的复苏态势。当月商用车产销分别完成38.8万辆和35.9万辆，同比分别增长29.9%和23.5%，环比分别下降6.8%和15.6%。其中，天然气商用车销量2.3万辆，同比大幅

增长65.7%，环比增长41.1%，显示清洁能源商用车需求旺盛。

货车产销同比分别增长33.7%和27.9%，四大类货车品种均实现同比增长。重型货车表现尤为突出，1月销量10.5万辆，同比增长46.0%，环

比增长2.6%，成为商用车板块增长主力；微型货车同比增幅高达93.4%，销量4.5万辆；轻型货车销量16万辆，同比增长8.5%；中型货车销量1.4万辆，同比增长32.6%。

客车市场表现分化：1月客车

产销分别完成3.8万辆和3.5万辆，产量同比增长2.7%，销量同比下降6.3%，环比分别下降36.7%和44.9%。其中，大中型客车销量0.8万辆，同比增长18.7%；轻型客车销量2.7万辆，同比下降11.9%。

## 企业阵营剧烈分化 新势力加速上位

1月汽车销量排名前五位的集团合计销量为219.2万辆，同比下降3.8%，占汽车销售总量的93.4%，集中度较去年同期略降0.6个百分点。

需要特别注意的是，中汽协在本次数据发布中明确标注：自2026年1月起，一汽集团本期及同期数据均包含零跑汽车数据，可比口径已作调整。

从汽车整体销量看，上汽集团以32.0万辆、同比增长24.5%的成绩居首；吉利控股以30.9万辆、同比增长5.2%紧随其后；一汽集团27.5万辆，同比下降3.0%；比亚迪21.0万辆，同比下降30.1%；奇瑞20.0万

辆，同比下降10.7%；东风公司18.9万辆，同比增长31.8%，增速在传统大集团中领先；长安汽车13.5万辆，同比大幅下降51.9%。

新能源汽车赛道格局重塑加速。1月新能源销量排名前五位的集团合计销量90.9万辆，同比下降0.7%，比亚迪以21.0万辆、同比下降30.1%依然位居榜首，市场份额22.2%；吉利新能源销量15.2万辆，同比增长13.6%，市占率16.1%；东风新能源异军突起，销量8.3万辆，同比激增112.1%，市占率8.8%；上汽新能源8.0万辆，同比增长40.8%；特斯拉

中国6.9万辆，同比增长9.3%。

新势力企业表现分化加剧。小米汽车1月销量3.9万辆，由于去年同期无对比数据，同比增长率标注为70.3%，已跃居汽车集团销量第14位、新能源汽车销量第7位，显示跨界造车企业在产能爬坡后交付能力快速提升。零跑汽车1月销量3.2万辆，同比增长27.4%；蔚来汽车2.7万辆，同比增长96.1%，成为新势力阵营增长冠军；小鹏汽车2.0万辆，同比下降34.1%。

从乘用车细分市场看：1月轿车销量排名前十位生产企业共销售52.5万辆，占轿车销售总量70.4%。与去

年同期相比，吉利汽车、一汽-大众、东风有限（本部）、上汽股份销量呈不同程度增长，其他企业下降。

1月SUV销量排名前十位生产企业共销售73.4万辆，占SUV销售总量63.9%。与去年同期相比，长城汽车、上汽股份、赛力斯、特斯拉销量呈不同程度增长，其他企业下降。

1月MPV销量排名前十位生产企业共销售6.3万辆，占MPV销售总量85.4%。与去年同期相比，上汽通用五菱、上汽通用、长城汽车、小鹏汽车、东风公司销量呈不同程度增长，其他企业下降。

## 出口持续高增 奇瑞、吉利领跑

1月汽车出口68.1万辆，同比增长44.9%，环比下降9.5%，出口增速远高于行业总体水平。其中，传统燃料汽车出口38万辆，同比增长18.8%，

环比下降16.1%；新能源汽车出口30.2万辆，同比增长1倍，环比增长0.5%。

整车出口前十企业中，九家实现正增长。奇瑞以11.9万辆、同比

增长47.2%的出口量继续领跑，占出口总量的17.4%。吉利出口增速最为显著，1月出口7.7万辆，同比增长1.4倍。中汽协整理的海关数据显示，

2025年中国汽车出口832.4万辆，同比增长29.9%，2026年开年延续高速增长态势，海外市场仍是中国汽车产能释放的重要通道。

## 积极信号显现 结构优化进行时

1月车市整体走弱，尤其是乘用车整体下行、新能源内销罕见下滑，反映出消费信心恢复仍需时日，政策切换期的市场波动不可忽视。但同样不应忽视的是，40.3%的新能源渗透率、44.9%的汽车出口增速、23.5%的商用车同比增速、65.7%的

天然气商用车增速，均显示出中国汽车产业在结构性调整中积累的新动能正在释放。

“十五五”开局之年的第一个月，新旧动能转换的阵痛依然清晰：传统燃油车下滑趋势未改，新能源在政策切换期出现波动，企业阵营加速

洗牌，部分头部企业深度承压。与此同时，出口高速增长、高端新能源车走强、商用车需求复苏、清洁能源商用车放量等积极信号也在显现。

随着各地“两新”政策实施细则陆续落地，汽车后市场服务消费新政发力，一季度中后期车市需求有望

企稳回升。对于企业而言，如何在市场盘整期巩固内销基本盘，把握出口机遇期、平衡燃油与新能源产品节奏，将决定全年排位。而对于行业而言，从规模扩张向质量效益转变——这一“十五五”开年的1月，恰是一面冷静的镜子。



3月4日-5日，全国两会在北京正式开幕。作为连续22年服务全国两会的“常驻伙伴”，宇通客车在本届两会中以159辆保障用车、占比53%的优势居首位，成为盛会交通保障的核心力量。（企业供图）

## 法规护航 打通智驾落地堵点

汽车智能化加速发展，给传统道路交通安全文明体系带来新挑战。比如，智能化技术路线多元，目前难以用统一标准进行规范；驾驶培训内容与考核标准，尚未与车辆的新技术、新功能做好衔接配套，未能全面涵盖智能配置操作；多方协同治理机制有待优化，智能驾驶安全宣传普及有待加强。

当L3级自动驾驶车辆获得准入许可，当高阶智驾技术从实验室走向量产车，法律法规的完善成为产业行稳致远的关键。代表委员们的建言直指法规“最后一公里”难题，为智驾发展保驾护航。

何小鹏在今年两会提交的《关于加快推动自动驾驶技术从L2跨越到L4完善法规与管理政策的建议》中提到，一是在保持L2级安全监管体系稳定运行的基础上，推动自动驾驶政策从L2级向L4级跨越，简化L3中间环节。二是逐步明确L4级自动驾驶车辆的注册与通行管理体系，逐步推动L4车辆在全国范围内合规上路。三是开展交通法规适应性评估，针对自动驾驶特性，在安全前提下，优化形成“人类驾驶”与“机器驾驶”分类适用的交通行为规范。四是赋予特定场景下L4级无人驾驶C端应用的地方试点管理权，允许部分基础条件成熟的城市在特定低风险场景开展L4应用试点，逐步形成可复制、可推广的经验。

“我国智能网联汽车产业迈入高质量发展新阶段，以组合辅助驾驶、有条件的自动驾驶、无人驾驶为代表的技术成果，已经从试验测试走向规模化量产和应用阶段。”雷军也表示，汽车智能化加速发展，给传统道路交通安全文明体系带来新挑战。比如，智能化技术路线多元，目前难以用统一标准进行规范；驾驶培训内容与考核标准，

尚未与车辆的新技术、新功能做好衔接配套，未能全面涵盖智能配置操作；多方协同治理机制有待优化，智能驾驶安全宣传普及有待加强。

雷军建议，加快建设汽车智能化技术标准，优化机动车驾驶考核项目；完善多方协同治理体系，共建智能汽车时代交通安全体系；强化智能驾驶安全宣传普及，培育新时代文明驾驶风尚。

全国人大代表，广汽集团党委书记、董事长冯兴亚同样强调法规的重要性。他建议，加快完善自动驾驶相关法律法规，构建全国统一的标准与测评体系，以“制度软实力”为中国智能驾驶“技术硬实力”的高速发展保驾护航，为自动驾驶汽车规模化落地提供保障。

2026年两会，多位代表委员的建言形成合力促进自动驾驶从封闭园区和试点路段，真正驶入百姓生活。

从国内市场的秩序重构，到全球赛场的价值角逐；从数智技术的深度渗透，到智驾法规的体系完善，2026年两会，汽车界代表委员以一系列具体、针对性的建言，助力中国汽车产业相关政策的制定。站在“十五五”的起点，中国汽车产业正以技术创新为驱动，以价值创造为核心，在数智化与全球化的双轮驱动下，驶向更成熟、更稳健的发展新征程，向世界展现中国汽车的硬核实力。