



抢占智驾高点 做强智能经济新优势

人工智能、量子科技、芯片自主研发等领域的突破成果，为汽车产业发展提供了强有力的技术支撑与生态保障，全力推进自动驾驶汽车等新一代人工智能产品的攻关和迭代更新，技术创新正成为汽车产业高质量发展的核心驱动力。多位代表委员认为，应强化基础研究与前沿技术创新，加强顶层设计，破解技术落地的制度壁垒，加快智能驾驶商业化进程，推动我国汽车产业持续向智能化高质量发展迈进。



新华社图片
视觉中国图片
制图/王力

全国人大代表、小鹏汽车董事长何小鹏： 智能经济激发产业变革 自动驾驶加速驶向AI驱动时代

●本报记者 李媛媛 杨洁

“会思考”的大模型、“走猫步”的人形机器人、“能自动驾驶”的汽车已从数字屏幕走向现实世界，以AI为引擎、数据为要素、全域智能化为特征的，代表新兴产业、未来产业的新形态加速涌现。

“人工智能+”连续三年被写入政府工作报告。今年3月5日，政府工作报告更是首提“打造智能经济新形态”，彰显国家对以人工智能技术为代表的新兴产业、未来产业的重视。

“这是一个极具前瞻性的提法。”全国人大代表、小鹏汽车董事长兼CEO何小鹏在今年全国两会期间接受中国证券报记者专访时表示：“智能经济”是过去一年才出现的新概念，未来五年，我们将看到各种各样的智能经济新形态因地制宜地出现，赋能千行百业，无论是对数字世界还是物理世界，都将带来深刻变革。”



本报记者 杨梓岩 摄

何小鹏分析称：“中美机器人研发路径的差异，在于中国机器人公司主要在做‘躯体’，美国公司主要在做‘大脑小脑’系统。以我们过去七年的研发经验来看，真正的突破必须实现二者合一的‘软硬协同’；‘大脑’要能驱动‘躯体’，同时，‘躯体’要配合‘大脑’进行定向研发。”这正是他认为机器人研发极其困难，但更适合具备全域自研能力的汽车公司的原因。

“AI汽车是一个有四个轮子的机器人，两者有70%的技术同源性，这意味着我们在自动驾驶领域的积累，可以高效复用到机器人的‘大脑’上。”何小鹏表示，在小鹏汽车的汽车软件研发团队中，有70%至80%的人员同时在进行机器人技术的赋能研发。

小鹏第二代VLA模型，创新性地去掉了“语言转译”环节，实现从视觉信号到动作指令的端到端生成，更准确地理解现实世界。小鹏汽车的标准车型、Robotaxi、人形机器人可以共享同一套第二代VLA模型底座与能力演进路径。

基于此，“对小鹏来说，我们希望今年年底量产面向商业版的第一代机器人，并努力在三年左右实现家庭版机器人的量产。”何小鹏表示。

何小鹏还建议，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。

激发低空经济发展活力

飞行汽车是小鹏汽车AI战略版图中最富想象力的板块。何小鹏表示，小鹏汽车的生态企业汇天历时多年研发的“陆地航母”将于今年下半年量产。自己下一步的计划是先考飞行驾照，未来十年，飞行驾照会成为白领的标配。

他介绍，在过去一年左右，汇天飞行汽车已收到7000个付费订单，客户主要是企业家、科技探索者等。何小鹏判断，低空飞行里程将从目前的几十公里，逐步扩展到数百甚至上千公里，中国的低空飞行器不仅会在国内做到既安全又可靠，还将走向全球。

从地面到空中，小鹏汽车描绘出一幅“天地一体”的未来出行图景。而驱动这幅图景的核心能源，在何小鹏看来，当下“电+油”是最佳现实组合；从长远看，可控核聚变也将为能源格局提供巨大的想象空间。

当前我国飞行汽车产业已进入技术研发加速、场景试点落地、产业化前期攻坚的关键阶段。何小鹏建议，推进低空空域管理权限下放，选取低空经济产业基础成熟，配套设施相对完善的区域，开展低空空域精细化管理试点。

“物理AI”成果涌现

今年政府工作报告提出，深化拓展“人工智能+”，促进新一代智能终端和智能体加快推广，推动重点行业领域人工智能商业化规模化应用，培育智能原生新业态新模式。何小鹏表示，当数字世界的AI能力与物理世界中移动的汽车、机器人等硬件相结合，将会催生多元“物理AI”的应用，这意味着汽车和机器人将逐步具备理解、交互等能力。

何小鹏举例说，当汽车变成了智能体，它会根据车主日常的惯习去自主决策，比如在车主开车途中，提前把电充满，而不开长途的情况下，充到80%就行。

在何小鹏看来，“物理AI”在现实世界中最容易落地的场景是智能汽车和智能机器人，这也是小鹏汽车正在从事的业务。不久前，何小鹏在以“涌现”为主题的科技日活动上分享了小鹏汽车在“物理AI”的最新成果，包括第二代VLA（视觉语言动作）模型、Robotaxi、全新一代人形机器人和飞行汽车，勾勒出“物理AI”未来出行的清晰图景。

“下一个五年或十年，新能源汽车会成为具备超级AI能力的汽车；机器人将从遥控机器人转变为具备完全自主运动、控制和决策能力的机器人，中国经济也会有更蓬勃的发展。”何小鹏道出了对未来的憧憬。

此前，小鹏汽车对外宣布，今年将要开启自动驾驶的“DeepSeek”时刻。在何小鹏看来，这不仅意味着自动驾驶在技术上的突破，更意味着它将成为每个人都能负担得起、信賴的日常使用工具。

机器人迈入实用阶段

小鹏汽车将2026年视为“梦想量产”的一年，准备让人形机器人、飞行汽车、Robo-taxi三大前沿AI业务在今年全部量产。小鹏汽车的目标是，成为首家实现高阶人形机器人量产的公司。

对于机器人的商业化预期时间，何小鹏表示，业内普遍认为，未来五年内，将看到更聪明、能够完全自主决策的机器人从商业场景逐步进入工业场景，甚至进入家庭场景，也许第一代产品能力会稍弱一些，但技术会快速迭代升级。

同时，何小鹏给出了一个比业界普遍预期更激进的时间进度。

全国人大代表、中国长安汽车集团董事长朱华荣： 多措并举 推动智驾商用激活产业新动能

●本报记者 龚梦泽

全国两会期间，全国人大代表、中国长安汽车集团有限公司董事长朱华荣针对汽车产业发展核心议题接受了中国证券报记者的采访。他表示，应强化基础研究与前沿技术创新，加快自动驾驶立法、优化汽车行业的商标审查机制、激发汽车产业高质量发展的新动能。

夯实产业根基 激发高质量发展新动能

面向“十五五”时期，汽车产业战略定位全面升级，成为能源革命的核心节点、人工智能最大的应用场景。但行业发展仍存在痛点，整车企业转型面临千亿级投入压力，盈利空间被压缩。

朱华荣提出从三方面激发产业高质量发展的新动能。一是以数智化转型与平台化协作降本增效，加速制造端数智化升级，打造行业底层共性技术平台，整合研发资源。二是强化行业整合统筹，出台优势企业兼并重组专项政策，建立地方政府协同保障机制，为央企国企建立兼并重组容错纠错机制，培育全球领军车企。三是健全消费政策长效机制，确立“五年刚性+年度柔性”政策框架，完善居民收入分配等配套举措，简化补贴申领流程，稳定市场发展预期。

汽车产业的高质量发展离不开基础研究



本报记者 龚梦泽 摄

前沿技术创新的支撑。朱华荣建议，建立分阶段、差异化投入引导机制，推出研发投入加计扣除政策的升级版，优化国企考核评价指标，引导研发投入向基础研究倾斜；构建多层次风险分担体系，设立颠覆性创新风险补偿基金和国家级汽车产业创新引导基金，细化国企创新容错免责政策；搭建“产学研用金”深度融合的创新联合体与数字化协同创新平台，解决信息不对称、重复研发等问题；实施“汽车产业人才专项计划”，加大高端人才引进力度，提高基础研究

人才薪酬待遇，完善科研人员长效激励机制。

完善制度保障 推动自动驾驶规模化商用

2025年我国汽车产销超3400万辆，乘用车L2级及以上辅助驾驶渗透率超60%，长安、北汽获得首批L3级有条件自动驾驶车型准入许可，自动驾驶产业正从示范试点向规模化商用迈进。但现行法律法规滞后于产业发展，自动驾驶汽车面临无法规模化量产与合法上路通行的问题，成为产业规模化发展的瓶颈。

针对自动驾驶产业发展的制度障碍，朱华荣认为应从三个方面完善保障体系。一是加快修订《中华人民共和国道路交通安全法》及其实施条例，明确自动驾驶汽车规模化应用、面向消费者销售的法律依据，通过先进技术提升驾驶安全与通行效率。二是加快自动驾驶强制性标准的发布与实施，推进自动驾驶系统、自动泊车系统等安全技术要求的国家标准落地，支撑产品大规模量产及市场准入。三是推出适配自动驾驶的保险产品，在现有车险框架下进行适应性调整，有效覆盖产业发展所面临的风险，在保障公共利益的同时为产业发展护航。

此外，朱华荣还建议，优化汽车行业商标审查机制，建立符合汽车行业特点的商标审查体系，加强自主品牌保护。

从规模扩张向质量效益转型 汽车产业发展阔步新征程

●本报记者 龚梦泽

汽车产业是国民经济支柱产业，今年提请审议的政府工作报告既回顾了2025年我国新能源汽车产量突破1600万辆、电动汽车充电设施突破2000万个的亮眼成绩，也通过扩大内需、科技创新、绿色转型、对外开放等多方面部署，为2026年汽车产业发展指明方向。在“十五五”开局之年，政策组合拳持续发力，前沿技术深度融合，汽车产业正从规模扩张向质量效益转型，在汽车强国建设新征程上稳步前行。

聚焦自动驾驶 为规模化应用筑牢制度保障

2026年被视为无人驾驶“黄金十年”周期开启之年，我国高阶智能驾驶正从技术演示稳步迈向大规模量产阶段。去年12月，工信部正式批准两款L3级有条件自动驾驶车型在北京、重庆指定区域上路试点，这一举措标志着我国L3级自动驾驶向商业化应用迈出关键一步。

在政策持续加码、消费者智能出行需求不断攀升的背景下，自动驾驶成为热议焦点之一。围绕加快技术落地、健全制度体系，来自相关领域的代表委员提出了自己的思考和建议。

全国人大代表、小鹏汽车董事长兼CEO何小鹏建议，在稳固L2级辅助驾驶安全监管的基础上，推动政策体系从L2级直接跨越至L4级，简化L3级的中间环节，提升产业发展效率。

全国人大代表、广汽集团董事长冯兴亚聚焦制度体系建设，建议加快完善自动驾驶相关法律法规，构建全国统一的技术标准与测评体系，为行业发展提供底层制度支撑。

全国人大代表、小米集团创始人雷军表示，将L2级辅助驾驶“脱手脱眼”纳入交通违法行为，同时尽快明确L3级、L4级智驾安全准则，厘清车企的主体责任。

全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福从人才支撑角度出发，建议抓住2027年新一轮学科专业目录调整契机，设立“智能电动车辆”一级交叉学科，引导汽车行业龙头企业深度参与学科建设，实现教育链、人才链与产业链的有机衔接。

这些建议虽各有侧重，但指向同一结论：自动驾驶产业的规模化发展，亟需政策在法律法规、标准制定、产业链配套及伦理规范等方面提供确定性支撑。唯有通过顶层设计完善制度体系，破解技术落地的制度壁垒，才能让自动驾驶技术真正走进百姓生活，推动我国汽车产业持续向智能化高质量发展迈进。

科创新潮涌动 技术融合拓展产业新边界

以发展新质生产力为引领，政府工作报告提出培育壮大低空经济等新兴支柱产业，布局具身智能、6G等未来产业，为汽车产业与前沿技术深度融合打开全新空间。在低空经济领域，汽车产业正与飞行汽车装备和低空交通管理技术协同发展，车载技术与低空出行的融合应用探索持续推进，产业发展边界不断拓展，万亿级蓝海市场加速打开。

事实上，智能汽车和具身机器人、飞行汽车供应链呈现高度重合特征，智能汽车、智能机器人、低空飞行器作为聚合智能“三大件”，本质上具有技术同源、链条相通、应用融合的特征。当前，具身智能和飞行汽车正从技术验证走向规模化商用，但它们除了技术与产业链成熟度不足，与自动驾驶汽车一样面临政策限制。

对此，何小鹏建议，设立国家级研发基金、出台税收支持政策。冯兴亚建议，编制低空数字空域图、构建“干一支一末”低空航线网络，建立军民航地“三位一体”协同平台等。

李书福与冯兴亚还关注到“技术如何服务

于人”的问题。李书福建议，将无障碍出租车纳入城市交通发展规划和基本公共服务清单；冯兴亚主张推行“数字包容+人工兜底”的服务模式，强调“在数字化浪潮中，每个人都有平等享受公共服务的权利”。

在未来产业布局中，人工智能、量子科技、芯片自主研发等领域的突破成果，为汽车产业发展提供了强有力的技术支撑与生态保障。

绿色开放双驱 构筑产业发展新生态

汽车产业在生产、使用、回收全链条的绿色转型步伐持续加快。生产端，传统车企生产线加速绿色制造工艺改造，轻量化、环保可回收材料被广泛应用，生产环节碳足迹不断降低；使用端，新能源乘用车、商用车推广力度持续加大，氢能、纯电等绿色运力布局提速，能耗优化技术进一步减少了车辆使用环节的碳排放；回收端，废旧汽车及零部件的回收再利用体系不断完善，汽车产业循环发展模式逐步构建。

在高水平对外开放导向下，汽车产业正从产品出口向技术、品牌、产能的全球化布局转型，优势车企有序出海，在合规前提下与全球供应链深度协同，强化贸易与投资合作，推动中国汽车从规模出海迈向品牌出海。央企更成为新能源汽车出海的中坚力量，据国务院国资委主任张玉卓介绍，三年来央企新能源汽车产量和收入翻番，自主品牌新能源汽车市占率从10%提升至16.5%，自主品牌新能源汽车市占率从10%提升至16.5%，自主品牌新能源汽车市占率从10%提升至16.5%。

从消费端的政策赋能到技术端的创新融合，再到发展模式的绿色开放，今年政府工作报告为汽车产业构建起消费有支撑、创新有动力、竞争有秩序、配套有保障、出海有空间的良性发展生态。在“十五五”开局的关键节点，汽车产业锚定高质量发展目标，持续为国民经济稳中向好运行注入动能。