

联合国自动驾驶全球法规正式落地 我国智驾出海迎来统一规则窗口期

近日，联合国世界车辆法规协调组织（UN/WP.29）第199次全体会议传来重磅消息：由中国、欧盟、英国、美国、加拿大、日本共同牵头制定的自动驾驶系统全球统一技术法规（ADS GTR）完成全体缔约方投票并正式发布。这套法规实现全球L3及以上自动驾驶统一标准从无到有的突破，重构全球智能驾驶监管底层逻辑，也为具备成熟智驾技术的中国车企出海扫清关键合规障碍，标志我国汽车产业正式从产品、技术出海，迈入参与全球规则制定的全新阶段。

“自今年12月起，中美及全球各国智能辅助驾驶产品将拥有统一全球化合规依据，对小鹏这类提前布局海外市场的中国车企形成长期利好。”小鹏集团董事长、CEO何小鹏在接受中国证券报记者采访时表示，在此之前，全球自动驾驶行业长期深陷监管碎片化困境，各国基于本土路况、交通习惯独立搭建技术标准，不存在覆盖L3高阶自动驾驶的通用法规框架。

● 殷浩楠 龚梦泽

监管标准走向统一

在ADS GTR落地前，智能驾驶出海一直是国内车企的一大痛点。国内高速NOA（导航辅助驾驶）、城市NOA、自动泊车、无图智驾等功能已实现大规模量产落地，但海外各国对自动驾驶系统运行边界、驾驶员监测、人机交互逻辑、事故责任划分等要求各有差异。即便车企拥有成熟完整的智能驾驶技术，每次进入一个新的海外市场，都要单独开展适配改造、重复测试验证，时间与资金合规成本居高不下。

全新全球统一法规搭建起覆盖自动驾驶全生命周期的标准化框架，明确高



视觉中国图片

阶自动驾驶产品核心技术指标，对车企提出完整安全管理流程、标准化安全档案、全维度试验验证、车辆上市后持续安全监管等硬性要求，所有搭载L3及以上自动驾驶的车辆，必须完成可测试、可审核、可追溯的安全论证。

事实上，这套规则体系与国内智能驾驶产业多年积累高度契合。记者观察到，国内车企在城市与高速领航、自动泊车、端到端大模型、车路协同等场景积累海量实车测试数据；在法规起草阶段，我国同步向联合国工作组输出封闭场地、公共道路、车路协同全套测试方案与实车应用数据，围绕动态驾驶管控、人车交互、标准化测试方法等方向提交数十项核心技术提案，为全球法规搭建提供重要实践支撑。

需要指出的是，统一标准不代表国内智驾方案可直接照搬海外。何小鹏坦言，海内外道路交通场景差异显著；德国高速普遍限速更高，欧洲道路狭窄、路口红绿灯偏少，行车秩序更多依靠道路参与者默契配合。国内车企成熟的场景数据库、仿真迭代体系是出海基础，但投放海外市场仍需结合当地路况、交通法规完成本地化重新验证。

我国汽车产业话语权持续提升

本次ADS GTR法规落地，另一核心亮点是中国在全球汽车标准制定中的核心牵头地位。作为UN/WP.29自动驾驶与网联车辆工作组副主席国、自动驾驶功能要求工作组联合主席国，我国全程主导法规技术背景、制定原则、核心技术依据等关键内容编制，深度参与全球高阶自动驾驶顶层设计。

这份话语权建立在国内汽车智能化产业扎实的根基之上。当下国内新车L2级辅助驾驶渗透率持续走高，多地开放Robotaxi（自动驾驶出租车）商业化示范运营，城市高阶智驾、无图方案等前沿技术持续落地量产车型，海量道路实测数据、完整产业链体系，为我国参与国际规则博弈提供充足技术底气。

国内头部车企早已布局国际认证与本地化研发。今年3月，吉利旗下千里浩瀚C-ASD智能驾驶系统取得联合国欧盟UNR171国际认证；蔚来在德国落地欧洲智能驾驶技术中心，专门针对欧洲道路场景、当地监管要求开展定制化开发与实车验证。统一全球法规落地后，车企海外产品定义、测试流程、市场准入将

拥有清晰统一参照，大幅降低跨区域重复适配成本。

行业竞争维度全面升级

全球统一技术法规仅搭建通用技术底座，各国仍会结合本土法律体系完成法规本地化转化落地。L3、L4高阶自动驾驶涉及事故责任界定、车主风险告知、配套保险体系、事故溯源取证、交通执法细则等复杂配套制度，短期内难以依靠单一技术法规实现全球快速商业化普及。

长远来看，联合国自动驾驶法规的落地，绝非一项简单行业政策，而是中国汽车产业发展的关键转折点。过去中国车企出海竞争集中在整车出口、海外渠道铺设；随着全球统一智驾标准成型，海外市场竞争将拓展至三大全新维度：智能驾驶核心技术实力、全球统一标准下的合规验证能力、适配不同区域法规的本地化开发能力。

依托全球统一规则带来的发展窗口期，拥有完整智驾自研体系、海量实测数据、国际认证经验的国内车企，有望在全球高阶自动驾驶赛道形成差异化竞争优势，持续推动我国汽车产业从产品输出向技术输出与标准共建转型。

车企年中考核分化加剧：

整体进度未及半程 “油电同权” 驱动提质

● 本报记者 龚梦泽 张妍硕

2026年上半年，国内乘用车市场呈现总量承压、结构极致分化的鲜明特征，国内零售累计870.1万辆，同比下滑20.2%，海外出口成为行业对冲、稳住增长基本盘的核心抓手。

中国证券报记者梳理发现，当前车市分化行情贯穿整车集团与新能源赛道。从数据特征看，头部与腰部品牌差距持续拉大，而全球化布局能力、新能源产品迭代速度、高端化转型质量，成为车企业绩分层的变量。伴随车船税优惠政策有序退出，车市彻底告别政策普惠时代，迈入油电同权的市场化深水期，行业竞争由规模扩张转向质量比拼，资源将持续向具备技术、规模、海外渠道壁垒的头部企业集中，产业结构优化升级与优胜劣汰节奏进一步加快。

自主车企格局分化

2026年上半年，国内乘用车走弱、燃油车市场收缩，行业整体增长承压。在此背景下，七大自主车企悉数披露半年产销业绩，各家通过海外拓展、新能源提速对冲市场压力，增长重心高度依托海外市场。上半年奇瑞汽车累计出口新车94.38万辆，同比增长71.5%，创下国内车企半年出

海超90万辆的历史纪录；新能源业务同步稳健增长，累计售出新能源车型47.52万辆，连续三个月单月批发量突破10万辆。

吉利汽车以41.16%的完成率位居头部梯队第二名，上半年通过高端化与全球化双向突破，优化销量结构，实现经营质量稳步提升。海外市场成为核心增量亮点，吉利汽车上半年出口新车47.42万辆，同比激增158%，上半年海外销量已超越2025年全年出口规模。同时旗下高端品牌极氪汽车持续放量，上半年交付17.84万辆，同比增长97%，完成向高价值增长的转型，为整体业绩筑牢盈利底座。

上汽集团以40.9%的完成率跻身头部梯队，是行业内少见的半年销量突破200万辆的车企，累计交付204.5万辆，规模优势稳居行业首位。目前上汽集团增长逻辑已完成迭代，自主品牌取代合资板块成为核心支柱，上半年自主品牌销量占比达71.8%，累计销售146.9万辆。

相较于头部企业的亮眼表现，第二梯队车企目标完成率集中在32%至39.7%，贴合行业平均水平，但各自面临转型与结构短板，业绩增长存在明显约束。其中，广汽集团半年销量77.31万辆，年度目标完成率38.6%，新能源转型成效突出，节能与新能源车型销量占比超六成。企业海外拓展节奏提速，自主品牌出口量同比翻倍，逼近去年全年水平。

长安汽车上半年累计交付新车119.56万辆，完成年度目标的36.2%，整体呈现燃油稳盘、新能源提质、海外扩容的均衡发展态势。海外市场持续贡献增量，半年交付40.2万辆，同比增长35.1%；新能源矩阵多点开花，启源品牌销量同比翻倍，深蓝汽车保持稳定输出。企业高端化进程亟待阿维塔品牌实现规模化放量。

中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳

认为，综合七大自主车企半年表现，本轮车市分化背后呈现三大清晰产业逻辑。首先，增长赛道彻底切换，海外市场从过往的补充增量，升级为车企对冲压力、稳定业绩的核心基本盘。其次，合资板块分化加剧，传统燃油合资业务普遍承压，电动化转型滞后的短板凸显，板块修复节奏决定车企后续增量空间。最后，新能源转型速度与质量成为分层关键。“布局领先、迭代高效的企业，国内市场抗风险能力更强，而燃油依赖度较高的企业则持续承压。”张秀阳表示。

新能源赛道梯队固化

自主车企集团的业绩分层格局，在新能源细分赛道进一步放大，头部领跑、腰部承压、尾部滞后的结构性特征十分鲜明。

极氪汽车是上半年新能源赛道少有实现进度领跑的品牌。数据显示，极氪汽车全年销量目标30万辆，上半年累计交付17.84万辆，目标完成率达59.46%，且连续五个月实现同、环比双增长。依托吉利汽车成熟的供应链与研发制造体系，极氪汽车高端化转型成效凸显，旗下9系高端车型累计交付近15万辆。按照当前增长态势，品牌全年销量有望冲击35万至40万辆。

在纯电赛道，零跑汽车以规模化放量领跑新势力销量榜单，但年度目标兑现压力偏大。上半年零跑汽车累计交付35.65万辆，同比增长60.82%，6月单月交付9.34万辆，逼近月销10万辆关口；海外市场成为重要增量，上半年出口近10万辆，已超越2025年全年出海规模。不过由于品牌年初上调年度销量目标至105万辆，当前完成率仅35.65%。

处于准达标梯队的品牌增长走势分

化明显，企业转型节奏与产品迭代能力直接拉开业绩差距。其中，理想汽车上半年交付19.35万辆，目标完成率39.7%，接近行业均衡进度。

在纯电成为市场主流、增程赛道持续下滑的行业拐点下，蔚来汽车上半年交付19.11万辆，同比增长67.43%，行业增速第一。公司旗下乐道品牌均价突破24万元，实现向上突破。依托成熟换电体系，企业经营质量持续改善，连续两个季度实现非准则口径盈利，是行业内少有的销量、均价、盈利同步走强的车企。

多数主流新能源品牌处于30%至34%的进度区间，整体表现稳健但增长动能相对平缓。小米汽车依托两款在售车型稳定输出，上半年累计交付18.03万辆，32.8%的目标完成率基本符合行业节奏；小鹏汽车上半年交付16.6万辆，完成率介于30%至32.7%，得益于新品赋能，6月销量实现同、环比回暖，全新MONA系列预售表现亮眼，有望成为下半年核心增长引擎。

细分品牌中，深蓝汽车、鸿蒙智行呈现典型的结构性短板。深蓝汽车上半年交付16.42万辆，海外出口同比大幅增长141%。鸿蒙智行上半年累计交付24万辆，在依托问界、尚界双车型稳住基本盘的同时，24%的年度目标完成率凸显进度滞后问题。

行业政策层面亦迎来重要转折。7月3日，三部门发布新政，明确自2027年起取消节能汽车车船税减半优惠，取消商用车新能源汽车车船税免征政策。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，此次税制调整是国内汽车行业“油电同权”改革的重要落地举措，标志着新能源产业正式退出普惠政策扶持周期，全面迈入市场化成熟发展阶段。

6月我国汽车销量达281万辆 出口和新能源成车市主要支撑

● 殷浩楠 龚梦泽

7月9日，中国汽车工业协会发布的最新数据显示，6月份，我国汽车产销分别完成276万辆和281万辆，环比分别增长5.5%和6.9%。今年上半年，汽车产销累计完成1499.3万辆和1501.7万辆，累计降幅较前期继续收窄。

整体来看，上半年我国汽车市场呈现出明显的结构性分化，出口保持高速增长，新能源汽车占比持续提升，成为支撑车市运行的重要力量。

海外市场形成核心增长增量

从销售流向看，出口已经成为上半年车市最突出的增长来源。数据显示，6月份，汽车出口103.7万辆，同比增长75.1%。今年上半年，汽车出口累计509.6万辆，同比增长65.3%。

6月份，乘用车共销售240.2万辆，同比下降5.3%。其中，乘用车出口90.5万辆，同比增长80.2%。今年上半年，乘用车累计销售1272万辆，同比下降6%；出口443.2万辆，同比增长71.7%。

相比之下，商用车市场表现更为稳健。6月份，商用车产销分别完成38.7万辆和40.9万辆，同比分别增长9.5%和10.7%。今年上半年，商用车产销累计完成227.2万辆和229.7万辆，同比分别增长8.2%和8.3%。

这也意味着，上半年汽车市场不同板块之间分化加剧。乘用车仍面临较大增长压力，商用车保持增长，出口则在一定程度上对冲了相关影响。

新能源汽车占比持续提升

在总量承压的背景下，新能源汽车仍保持增长，是上半年汽车市场另一条主线。

6月份，新能源汽车产销分别完成159.8万辆和164.3万辆，同比分别增长26%和23.6%，新能源汽车新车销量占汽车新车总销量的58.5%。今年上半年，新能源汽车产销累计完成743.8万辆和744.6万辆，同比分别增长6.7%和7.3%，新能源汽车新车销量占汽车新车总销量的49.6%。

从品类看，纯电动汽车仍是新能源市场的重要支撑。6月份，纯电动汽车产销呈不同程度增长；插电式混合动力汽车产量小幅下降，销量小幅增长；燃料电池汽车产销呈不同程度下降。上半年，纯电动汽车产销同比实现10%以上增长，插电式混合动力汽车产量微增，销量小幅下降。

从已披露的6月份销量快报看，头部车企表现继续分化。比亚迪当月销量超过40万辆，奇瑞汽车、吉利汽车销量均超过24万辆，上汽集团销量接近40万辆；长城汽车销量超过10万辆，但同比小幅回落。整体来看，具备新能源产品布局、出口渠道和规模优势的企业，仍在当前市场竞争中占据相对主动。

业内人士认为，当前汽车市场已从单纯追求规模增长，转向结构调整和竞争分化并行的新阶段。下半年，政策拉动效果、出口延续性以及新能源汽车增长质量，将共同影响行业修复节奏。对车企而言，在稳住销量规模的同时改善盈利能力，将成为更现实的考验。

■ 记者观察

告别政策托底 汽车产业将加速提质升级

● 本报记者 龚梦泽

十余年来，差异化车船税制安排持续适配汽车产业不同发展阶段，支撑行业完成规模快速扩容的成长周期。伴随2027年相关差异化税收安排逐步调整到位，叠加车身重量配套税制完善预期，汽车行业发展环境迎来重要转变，市场竞争将更充分回归市场化逻辑。综合来看，本次税制结构优化带来的短期扰动有限，长期将推动汽车产业迈入依靠实力竞争、提质升级的全新发展阶段，加速行业迭代出清、结构优化。

2027年起节能汽车车船税减半、商用新能源车船税免征相关政策不再延续，主流家用纯电动乘用车相关优惠保持不变，政策调整主要覆盖小排量节能燃油车、插混增程车型及新能源商用车。从用车成本层面测算，单车年度新增税负仅数百元，分摊至完整用车周期后，对居民购车选择影响有限，短期不会造成乘用车市场销量大幅波动。

但此次政策调整传递出清晰行业发展导向，标志着汽车产业由政策阶段性扶持引导，稳步转向市场化自主提质发展的全新阶段。过去一段时期，车企借助节能、新能源车型税费扶持政策优化终端定价、激活消费需求；如今燃油、混动、纯电车型税费标准逐步统一，产业竞争全面回归产品、技术、成本本身，产品综合实力、精细化成本管控、稳定供应链体系，将成为车企稳健经营、良性竞争的核心支撑。

笔者认为，本次车船税扶持政策优化，结合后续车重相关税制完善预期，将从供给端引导行业重构高质量发展格局。

首先，新能源商用车原有税费扶持政策到期后，行业竞争回归产品真实价值，主营商用车业务的企业将加快技术迭代、优化产品结构，挖掘长期增长潜力。

其次，小排量节能燃油车阶段性税费扶持有序退出，将加速产业能源结构转型进程，引导车企持续加大新能源技术研发、生产线智能化升级投入，夯实产业长期创新根基。

最后，车重相关配套税制落地实施后，当前市场热门中大型SUV、大重量增程车型将配套相应税费调节机制，倒逼车企统筹平衡续航性能、车身轻量化与生产成本，推动整车产品精细化打磨与技术迭代升级。

可以预见，阶段性税费扶持政策退出后，车企将减少对政策红利的依赖，深挖内部降本增效潜力，依托自身综合实力稳定终端定价、稳固市场份额。相较头部车企，中小车企、起步较晚的新能源品牌需加快构建规模化生产优势、完善供应链协同体系，通过技术创新、模式创新拓宽可持续盈利渠道。

整体来看，国内汽车市场粗放式增量发展阶段已成过去，阶段性产业扶持政策有序退出，配套税制调节机制持续完善，推动行业同步实现规模扩张与效益提升。