

展望二〇二六

驶向汽车产业提质增效新征程

忠阳车评

杨忠阳 专栏



跃马新程，扬鞭奋蹄。2026年是我国汽车产业从“规模扩张”迈向“提质增效”的关键之年。面对电动化和智能化变革浪潮，我国汽车产业将在总量高位运行与结构深度调整中，奋力迈向高质量发展。在国家政策引导和企业集体反思下，单纯以降价为核心的“内卷”有望缓解，而以技术创新、产品迭代、品质提升、体验优化为核心的“价值战”将全面升级。

激烈的市场竞争，既是企业创新活力的生动体现，也是淘汰赛加速的直观映射。科技创新、供应链重构、跨界融合、生态出海、政策调整、贸易保护等多种变量相互交织，不仅深刻重塑国内汽车市场竞争格局，也将影响全球汽车市场走势。

竞争格局加速重构

经历了2025年超预期增长，2026年国内汽车市场正式迈入“高销量、低增长”新阶段。中汽协预计，2026年汽车总销量达3475万辆，微增1%；车百会预计，2026年国内汽车销量约为2800万辆，增长2%。这个阶段的核心特征，是销量基数大、增长幅度稳，行业竞争从规模比拼转向质量与效率竞争。

此前，部分市场机构因新能源汽车购置税“减半征收+技术设限”双重调整、“两新”政策边际效应递减等因素，看淡2026年中国车市。中央经济工作会议明确，2026年坚持“稳中求进、提质增效”政策取向，并将“坚持内需主导，建设强大国内市场”作为重点任务。基于汽车产业对稳经济、促就业、扩消费的巨大带动作用，宏观政策将继续支持汽车行业平稳运行。随着《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）》系列措施落地见效，汽车流通消费改革试点展开，2026年汽车行业实现质的有效提升与量的合理增长并非没有可能。中国超大规模市场优势与完备产业链供应链体系，也为汽车产业稳健运行孕育了强大韧性和活力。

从产品结构来看，在整体市场平稳增长下，新能源汽车将实现量质齐升。新能源汽车仍是产业增长核心动力，2026年销售量有望突破2000万辆（包括出口），市场主导地位进一步巩固。经过多年培育，中国车企凭借技术创新、产业链优势和规模效应，能够生产出具有价格优势的新能源汽车。如果说过去新能源汽车销售主要靠政策驱动，那么在国内渗透率突破50%的情况下，如今新能源汽车销售更多依靠市场力量。

从市场竞争格局来看，自主车企头部集聚效应将加剧。吉利、比亚迪、奇瑞领跑优势明显，2026年，这些头部车企将受益于产品结构升级调整与全球扩张实现稳步增长。新年伊始，吉利控股集团发布“一个吉利，全面领先”2030战略目标，并公布2030关键指标：实现全球总销量突破650万辆，跻身全球车企销量前五。其中，新能源汽车销量占比约75%，海外销量占比超三分之一。2026年，吉利控股销量将超450万辆。比亚迪虽未公布2026年销量目标，但在技术创新、产业协作和全球化的发力，有望持续引领行业发展。

造车新势力加速分化。经历过去一年激烈角逐，零跑、小鹏销量翻番领跑，跨界玩家鸿蒙智行、小米表现强势，也有曾经的“优等生”意外掉队。2026年，这种分化将加速。零跑和鸿蒙智行分别提出新的一年突破100万辆的销售目标；蔚来战略转向对增长质量和运营效率的更高追求；小鹏通过产品组合和自研技术双轮驱动，力求实现销量增长和品牌向上；理想则将重心放在组织重构与战略聚焦上，将原有3条产品线整合为2条，同时减少线下门店，更加注重效率提升；小米有望靠新品放量与产能爬坡，实现55万辆销量目标。这表明，中国汽车市场的竞争更加多元化，既有巨头的规模效应，也有

新势力的创新活力。

国有车企积极拥抱新力量。在“问界”品牌成功破圈、带领赛力斯扭亏为盈后，国有车企中主打高端、本身又缺乏认知度的品牌，纷纷“找上门”与华为开展深度合作。继“一塔五界”（阿维塔、问界、智界、享界、尊界、尚界）之后，广汽与华为合作的启境、东风与华为合作的奕境在2026年备受关注。中国一汽与零跑牵手之后，将如何充分发挥各自优势，在智能网联新能源汽车联合研发、协同生产及全球布局等领域进一步深化合作，加速打造汽车行业合作新范式，也值得期待。

跨国车企加速“中国化”重构。宝马“新世代”首款车型2026年将在沈阳投产；大众将推出首款增程车型；保时捷在上海成立综合研发中心……面对产业变革挑战，跨国车企加速“中国化”重构，表现在向中国转移产品开发主导权，依托本土产业链、开放合作加速技术迭代等。随着跨国车企及在华合资车企加强与本土供应链合作，有望补足智能化方面的短板，市场份额或将逐步止跌回稳。

技术创新空前活跃

汽车产业竞争高度依赖技术和规模优势。没有关键核心技术的突破，就没有领先的产品。动力电池、芯片和软件3个关键领域兼具高度重要性与不确定性，既是未来产业竞争的重点，也是产业创新的焦点。2026年，新一代电池技术、智能驾驶、车载算力等核心领域有望迎来标志性突破。

动力电池技术迭代加速。动力电池是新能源汽车的“心脏”，其技术仍处于创新活跃期，液态电池持续迭代，全固态电池产业化进程不断加快。硫化物路线进入产业化阶段，氧化物等路线也在加速研发，整体呈现“多元发展、逐步聚焦”的态势。2026年至2027年，全固态电池将进入小规模生产与装车示范阶段。不过，受成本限制，全固态电池初期将主要应用于高端车型。钠离子电池产业化也在同步推进，随着上下游体系逐步完善，商业化应用将迎来放量节点。

智能驾驶围绕技术收敛、市场下沉与生态重构三大主线展开系统性突破。在智能辅助驾驶技术演进中，端到端大模型正从实验室演示阶段，走向面向大规模量产的实战检验。这不仅验证技术架构的先进性，更将重点考量端到端大模型能否在可接受的总成本下，实质性解决高阶智能辅助驾驶中最棘手的长尾问题，并展现出强大的场景泛化能力。基于技术不断进阶与成本快速下降，2026年L2级组合驾驶辅助功能乘用车新车渗透率将超70%，并下沉至10万元级主流车型价格区间。随着L3级自动驾驶准入法规逐步放开，试点范围逐步拓展，路权与应用场景持续扩大，有望推动智能驾驶从辅助向高级别自动驾驶稳步迈进。

AI技术推动智能座舱从“功能堆砌”迈入“体验革新”。智能座舱是汽车智能化下半场的核心方向，也是当前企业差异化竞争的关键领域。大模型、新型传感、照明、显示、音频等创新技术加速应用，带动智能座舱技术和功能加速革新。随着智能座舱AI芯片在中高端车型上小批量使用，车端多模态大模型实现“上车”，少数车型有望实现语音、手势、眼动追踪、脑电波多模态交互，从执行指令转向需求预判。

巩固电动化，推进智能化，已成行业共识。随着整车厂、芯片企业和智能驾驶企业在智能化上的集中投入，智能驾驶领域的VLA（视觉—语言—动作模型）与WM（世界模型）技术规模化应用，将推动车端算力在2026年达到1000TOPS。此外，线控转向（SBW）、线控制动（EMB）技术在2026年将

实现量产突破，进一步完善智能汽车技术体系。

持续积累的技术创新能力与快速迭代的文化，推动中国车企与供应链企业从跟随者转变为定义者——不仅在自动驾驶、智能座舱等关键领域形成体系化优势，更以全栈自研的AI系统和旗舰产品，引领全球汽车产业变革。

开辟第二增长曲线

当拥有82个关节自由度的新一代人形机器人IRON走着猫步惊艳登场时，小鹏汽车在仿生结构、智能系统和能源架构方面的全面升级，刷新了人们对未来的想象。2026年底，这款机器人将实现规模量产，率先入驻宝钢等企业参与工业巡检，并开放SDK与全球开发者共建应用生态，同时切入导航、导购等服务场景。

车企造“人”，驶入具身智能赛道，小鹏只是缩影。奇瑞墨甲的首款交警机器人已在安徽芜湖上岗；小米第三代人形机器人“MiBotS3”进驻亦庄汽车工厂；特斯拉在奥斯汀工厂开展人形机器人Optimus的测试与训练……2026年，车企将在人形机器人领域实现从技术实训迈向规模化量产、小批量落地，行业竞争焦点将从技术研发转向商业化交付。

车企“上天”，飞入低空经济领域，小鹏也不孤独。与小鹏汇天飞行汽车相伴的，还有吉利的沃飞长空、广汽的GOVE飞行汽车、奇瑞eVTOL航空器等。2026年也将成为车企在低空经济领域的腾飞之年。

技术同源是推动车企跨界具身智能、低空出行等新兴产业或未来产业的基础条件。汽车“三电”技术，如高能量密度固态电池、高功率密度电机，可直接适配eVTOL的动力需求；车载感知系统（激光雷达、毫米波雷达）、大算力智驾芯片及域控制器，可为具身智能提供方案。

产业链高度重合为车企跨界具身智能、低空出行等新兴产业或未来产业提供天然机遇。除了轻量化材料、精密电机等硬件共用外，汽车行业成熟的大规模标准化制造流程、严格的供应链质量管理体系，以及车规级测试验证标准，共同推动新兴产业或未来产业加速商业化落地。

“汽车链+新兴技术”融合，将助力我国在全球新一轮科技竞争中形成领跑优势。智能汽车与人形机器人、低空飞行器新兴产业或未来产业的协同发展，既为传统整车及零部件企业打开新的市场空间，也为这些新兴产业或未来产业在起步阶段提供了高可靠、低成本、经过汽车级验证的产业基础，加速从实验室走向规模化应用。

同时，汽车产业链也加速发展，使供应链企业得以拓展高附加值业务。例如，特斯拉人形机器人采用了三花智控、拓普股份等企业的产品，用于灵巧手、轻量化部件等关键部件。

随着电动化与智能化变革深入，汽车正在从一个独立的交通工具，演变为一个连接万物的智能移动终端和赋能平台。汽车从出行工具进化为“超级平台”，这不仅是业务的跨界，更是技术基因的延伸与进化，将为整个产业发展开辟更为广阔的第二增长曲线。

构建多元出海生态

1月12日，中国与欧盟宣布就解决电动汽车出口争端达成初步一致。这有望缓解因反补贴调查带来的贸易壁垒，为更多中国电动汽车进入欧洲铺平道路。几天后，加拿大宣布给予中国电动汽车每年4.9万辆的配额，且配额数量将按一定比例逐年增长。德国也宣布重启电动汽车购车补贴。显然，这些消息利好中国车企出海。

在国内汽车市场增长承压与产业技术变革

深化作用下，“出海”成为2026年中国汽车产业的重要增长极。车百会预计，2026年中国汽车出口有望突破800万辆，新能源汽车将是主要增量来源。中汽协预计，2026年中国汽车出口将继续增长，但增速放缓。考虑到2025年中国汽车出口突破700万辆，2026年中国汽车企业不再满足于单纯产品出口，而是构建多元出海生态，实现全球化发展。

从区域来看，欧洲依然是核心出口市场，也是高价值新能源汽车的重要增量市场；东盟、南亚、中东地区亦是重要增量区域；拉美地区的潜力与风险并存。2026年中国汽车产业的出海市场更依赖全球南方的结构性需求与本地化生产布局。

加快海外建厂，优化生产布局。2026年，比亚迪匈牙利工厂将于一季度试生产，二季度正式投产；奇瑞与西班牙埃布罗公司合资工厂将逐步提升产能与本地化率，并在土耳其新建一座工厂；零跑西班牙萨拉戈萨工厂计划三季度投产。海外建厂初期投入大，但车企能有效规避关税与贸易壁垒，降低物流周期与成本，通过雇用当地员工、采购本地原材料，还能更好地融入当地经济和社会。

深耕本土化，核心零部件配套成关键突破点。宁德时代、国轩高科、德赛西威、福耀玻璃等供应链企业将与整车企业同步加快推进海外布局，在海外建立生产基地乃至研发中心，实现从原材料供应到零部件制造、整车组装的全链条本地化，在降低供应链风险的同时提升响应速度，逐步构建“整车+零部件”协同的本土化制造体系。同时，传统汽车制造强国在电动化与智能化转型中，积极寻求对接中国相关领域的供应链优势，推动其本土产业链技术升级与能力重构。中国供应链企业的全球化布局，不仅关乎自身发展空间，也对全球汽车产业的技术演进与价值链重塑具有深远影响。

汽车产业的国际化水平是一个国家汽车产业竞争力的重要体现。虽然全球经贸环境存在诸多风险，且国际化发展历来挑战重重，但对中国车企和供应链企业来说，必须积极推进全球化布局。这既是产业高质量发展的必然追求，也是企业打造世界级品牌的内在要求。风险与收益并存，挑战总是蕴含机遇。



本报「忠阳车评」专栏记者 杨忠阳

更多精彩内容 扫码观看



《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）》提出

2026年，行业运行保持稳中向好发展态势，产业规模和质量效益进一步提升

中汽协预计

2026年汽车总销量达

3475万辆，同比增长1%

其中新能源汽车

1900万辆，同比增长15.2%

2026年国内汽车市场将迈入“高销量、低增长”的新阶段