

从“限购”到“优化” 多位行业大咖再论汽车限购政策“松绑”

本报记者 尹丽梅 张硕 北京报道

过去,为了治理空气污染和解决交通拥堵的问题,国内包括北京、上海、广州、天津、杭州、深圳等城市实施汽车限购。近年来,为了扩大内需,刺激汽车消费,主管部门三令五申要求各地优化汽车限购措施,取消限购或增加购车指标。

近日,国务院新闻办公室举行新闻发布会。会上,商务部副部长盛秋平称,鼓励相关地区优化汽车限购限行措施。国家发展改革委副主任赵辰昕亦在会上作了进一步的阐述,接下来要深入实施提振消费专项行动并抓紧出台各领域专项措施,指导限购城市针对长期摇号

车市增长放缓亟须新政策“刺激”

随着经济社会的发展,放开限购是各方诉求,城市管理者也有放开限购的意愿。

《中国经营报》:扩大内需是今年我国经济的一个最大关键词,你认为就汽车产业而言,当下汽车促消费有哪些可以挖掘的点?

许海东:促进汽车消费主要可以从两个环节着手:一是购买环节的政策支持,包括实施购车补贴、税费减免等直接激励措施,例如通过个人所得税抵扣等方式降低购车成本。当前实施的限购政策优化调整,如放宽牌照限制,也属于这一环节的重要调控手段。

二是在车辆使用和持有环节进行配套优化。具体措施包括:在停车管理方面,可以实施停车费减免或差异化收费政策;在基础设施方面,完善老旧小区充电设施建设,进一步覆盖慢充充电桩;在消费场景营造上,可通过提供节假日景区停车优惠以及其他方式提升汽车消费意愿;同时还应发展汽车改装、赛事文化等后市场服务,全方位激发车辆使用过程中的消费潜力。这两个层面的措施相辅相成,共同构成促进汽车消费的完整链条。

安庆衡:放开限购有利于汽车促消费。尤其是针对那些有迫切需求的家庭(如无车家庭)而言,这是一个切实有效的政策,既能促进汽车消费,又能有利于解决消费者的痛点。这些年,由于限购,部分汽车消费需求被抑制,尤其是一些刚需家庭“久摇不中”,随之产生了一些社会矛盾和乱象。随着经济社会的发展,放开限购是各方诉求,城市管理者也有放开限购的意愿。

我们看到,现行汽车限购政策实施已有10余年,虽然这期间汽车保有量在持续

家庭和无车家庭等重点群体定向增发购车指标。

汽车限购政策已实施10余年,这些年中央政府多个部门要求取消或放宽汽车限购,但至今成果不显。在国家大力提振、刺激内需的背景下,汽车限购政策的优化应如何推进?限购政策的优化将对汽车消费产生怎样的拉动作用?

就上述问题,《中国经营报》记者与中国汽车工业咨询委员会主任安庆衡,中国汽车工程学会名誉理事长、华汽汽车文化基金会理事长付于武、国务院发展研究中心市场经济研究所副所长王青以及中国汽车工业协会专务副秘书长许海东四位行业资深专家展开了多维度的探讨。

增长,但汽车产品质量、消费需求结构均已发生显著变化,相关政策也应进行针对性调整。这种动态调整对促进汽车消费具有积极的推动作用。

《中国经营报》:放开汽车限购,对拉动内需、提振汽车消费会产生多大的作用?

付于武:眼下,扩大内需、稳定消费比任何时候都更为迫切。数据显示,2023年中国汽车产业总产值已达11万亿元左右,占到GDP的近10个百分点,并首次超越房地产,成为国民经济的“压舱石”。在楼市低迷的大背景下,激发汽车消费,无疑是拉动经济增长的重要抓手。一旦限购松绑,像北上广深这类城市的潜在需求就会迅速释放,作为大宗消费品的汽车,将在稳增长、促消费方面发挥显著作用。

王青:我国汽车市场已进入中低速增长阶段,但仍有潜在需求没有被充分释放出来,亟须政策发力引导。分步放松限购,是有效释放被抑制的汽车消费最直接、见效最快的措施。持续激活消费者购车热情,对稳增长、扩内需将会起到明显的推动作用。据中国汽车流通协会预测,全面取消限购后,5年内每年将新增汽车消费超100万辆,相当于去年乘用车国内销量的4.4%。

许海东:限购松绑无疑会对提振汽车消费起到正面作用,但只看限购城市的市场增量可能并不显著。以北京为例,虽然摇号人数动辄数百万,但实际成交未必与之完全对应。路段拥堵、停车难等问题仍是消费者的首要顾虑,只有先解决了这些痛点,大家才更有动力入市购车。



汽车限购的放开如何落地?

随着节能减排技术的进步以及智能交通系统和整体城市管理水平的提升,放宽限购的现实基础已具备。

《中国经营报》:此前多年,中央政府多个部门也多次要求取消或放宽汽车限购,但落地效果并不明显。你如何看待此次国家发展改革委提出的“指导限购城市针对长期摇号家庭和无车家庭等重点群体定向增发购车指标”举措的?

付于武:汽车在人们的衣食住行中扮演着不可或缺的角色,也是提升生活质量的重要渠道。面对限购带来的消费抑制,此次国家发展改革委提出,建议各限购城市针对长期摇号却未中签的家庭和目前无车家庭定向增加购车指标,相信这一举措一定会得到落实,能让更多刚需用户受益。我们对放宽限购的前景充满期待。

许海东:限购放宽是大势所趋。尤其在扩大消费的大背景下,松绑限购有助于激活汽车市场,支持“双循环”新发展格局。当然,对北京、上海这样的国际化大都市而言,过高的汽车保有量也会给城市治理、交通拥堵和城市形象带来压力,因此才不得不实施限购。随着城市规划优化、治理能力提升和相关技术进步,大城市逐步放开限购将成为未来方向。

王青:根据中国汽车流通协会测算,全国8个限购城市到目前累计抑制的购车需求超过780万辆,若放开限购,半数需求可能转化为实际销量。近两年,我们一直呼吁有序放开汽车限购,这也是中央明确提出的要求。逐步放开限购,不仅能在短期内快速提振汽车消费,有效扩大内需,也能更好地满足居民消费结构升级的要求。

《中国经营报》:现在放开限购现实吗?付于武:当年一线城市实施限购,多是

为缓解交通拥堵。但随着智能交通、车联网等技术的成熟,以及城市管理水平的提升,我们完全可以通过升级管理手段来提高道路通行效率,而非一刀切地压抑需求。

在具体操作层面,放开限购完全可以实现。不妨可以像国家发展改革委提的那样,先向长期未能摇中的家庭和无车家庭发放额外指标,这种“定向放宽”既能避免一次性大量新增车辆导致的压力,也能满足有实际用车需求的家庭。同时,像北京、上海等城市这两年对新能源小客车指标的倾斜,就为逐步松绑积累了宝贵经验。

王青:当初一线城市之所以实施限购,是因为汽车保有量持续攀升,已给城市道路带来严重拥堵,同时加剧了环境污染,城市对汽车的承载力近乎极限。目前,随着节能减排技术的进步以及智能交通系统和整体城市管理水平的提升,城市对汽车的承载力动态提升,也基本具备了放宽限购的基础,在完善对城市汽车治理、引导组合交通出行的条件下,我认为可以采取“增存并举”“小步快走”的策略:一是定向增发指标;优先向那些“久摇不中”且确有购车刚性需求的家庭发放额外号牌,确保最迫切的用车需求得到满足;二是盘活“僵尸车牌”:对长期闲置且使用率极低的号牌资源,通过集中拍卖、收益共享,或者阶段性允许二手车带牌过户等方式,让这些闲置号牌重新流入市场进行配置;三是开正门、堵偏门,遏制乱象:在落实前两条的基础上,集中整治私下租赁车牌、“背户”售车等市场乱象,消除安全

风险隐患。

通过上述措施,我们既能在一定程度上保持总量控制,又能大幅度提高现有牌照的配置效率;同时,也满足了部分居民的基本出行需求,让消费更加公平,还能促进城市汽车管理和交通治理水平加快提升。总体而言,放宽限购要兼顾各方诉求,稳妥推进,当时条件下限购是有道理的,眼下逐步放开限购也是现实要求。可以结合智能交通系统、潮汐车道、减少路面停车位,以及不同路段时段差异化收费等经济手段,提升道路通行效率和停车管理。不能一味通过行政手段限制消费,也不能一放了之,在优化管理、引导使用的基础上逐步放开;一边有序释放消费潜能,一边积极提升城市的汽车承载力,这样才是可持续的思路。

安庆衡:从实际治理来看,一次性全面放开限购并不现实,但关键矛盾也不能回避。国家发展改革委提出,对长期摇号未中签的家庭和无车家庭等重点群体定向增发购车指标,先解决最迫切的用车需求,再逐步放宽。这种“定向增发+分步推进”的思路,正是城市管理者积极化解限购带来社会矛盾,稳步提升治理水平的务实做法。

我认为,放开汽车限购要从两个纬度去看:一是像北京、上海这样的一线城市,汽车限购不建议全面放开,应因地制宜、有的放矢地推行限购政策;二是诸如二、三线城市或一线城市郊区、外环等地区,汽车限购可逐步放开,放开汽车限购的中心点是要结合各个城市具体的情况去作考量。

车企智驾宣传“降温” 安全成行业关键词

本报记者 陈靖斌 广州报道

在智能驾驶成为汽车行业下一个主战场之际,小米和华为却几乎在同一时间,悄然收起了曾经高调宣扬的“智驾”旗帜。5月初,小米汽车突然将新车订购页面上所有关于“智驾”的表述,统一更改为“辅助驾驶”;几乎同步,华为常务董事余承东也在最新科普视频中,刻意避开了“智驾”一词,转而称之为“智能辅助驾驶”。在2025款小鹏X9发布会上,小鹏汽车董事长何小鹏对相关功能的称呼,同样变成了“智能辅助驾驶”。

这与几个月前的热烈场面形成鲜明对比。

智驾宣传“狂飙”终结

5月4日,小米汽车悄然调整了新车订购宣传页面,将此前使用的“智驾”表述,统一更改为“辅助驾驶”。其中,小米SU7标准版搭载的Xiaomi Pilot Pro系统,由“小米智驾Pro”更名为“小米辅助驾驶Pro”;小米SU7 Pro和SU7 Max搭载的Xiaomi HAD系统,也由“小米智驾Max”更名为“小米端到端辅助驾驶”。

这一变化颇为耐人寻味。此前,在小米SU7发布会上,雷军曾自豪地表示,自己驾驶小米智驾从上海浦东世纪汇出发,历时三个多小时顺利抵达杭州小米交付中心,全程实现零接管,驾驶体验非常轻松。雷军还特意提到,同行的二排智驾负责人“叶博士”则因全程紧张而汗流浃背。

小米的用词调整并非孤例。几天前的4月30日,华为常务董事、终端BG董事长余承东也发布了一则智能辅助驾驶科普视频,内容讲述了一台没有“眼睛”的汽车如何识别并避开障碍物。在该视频中,余承东也刻意回避了“智驾”一词,改用“智能辅助驾驶”进行表述。

这与余承东此前的宣传风格形成鲜明对比。此前,他频繁在公开场合提及“智

驾”,并在今年春节期间的朋友圈动态中,引发过广泛讨论。当时流出的截图显示,他自述在大年初三早晨7:05驾驶问界M9,从安徽老家返程至深圳,途中行驶至九江长江二桥时,已完成400公里路程。

余承东强调,全程1314公里基本都由“智能驾驶”完成,几乎无需操心,仅因法规要求手指必须搭在方向盘上,才两次因手离方向盘超时被系统“处罚”,不得不驶入休息区恢复功能。余承东甚至感慨:“真希望能取消离手检测功能。”

小鹏汽车同样经历了类似变化。早在2024年11月,小鹏在官方宣传海报中曾高调宣称,小鹏P7+搭载的“图灵智驾”是“高阶智驾王者”。然而到了2025年4月28日,小鹏通过公众号发布的《小鹏AI智能辅助驾驶规范操作百科》中,已明确提出“辅助驾驶≠自动驾驶”。

在4月15日的2025款小鹏X9发布会上,何小鹏对外称呼也变为“智能辅助驾驶”。对比之下,在3月10日2025款小鹏G6发布会上,他仍然直接使用了“智能驾驶”这一表述。

后,行业氛围骤然收紧,智能驾驶领域掀起了一场措辞“集体降温”的潮流。

一位车企内部人士透露,虽然对外宣传趋于谨慎,但行业内部对智能驾驶技术的投入并未放缓,只是变得更加克制与冷静。

技术创新仍在加速推进,只是行业开始意识到,面对日益严苛的监管和公众关注,智能驾驶的发展不仅关乎速度和突破,更关乎对边界、风险与责任的深刻认知。

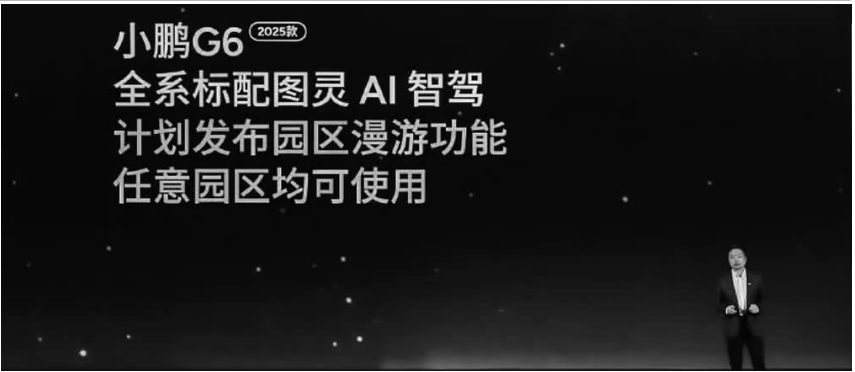
热潮未退,但规则已变。在监管加压与技术竞速交织的赛道上,真正的较量才刚刚开始。未来的智能驾驶之路,将是一场更为严肃而深刻的挑战。

短时间内,小米、华为、小鹏等主流车企相继调整宣传措辞,背后原因值得深思。行业普遍认为,这与4月中旬工信部的一次重要会议密切相关。

4月16日,工信部官网发布公告称,装备工业一司召开了“智能网联汽车产品准入及软件在线升级管理工作推进会”。会议指出,车企必须清晰界定智能系统的功能边界与安全响应措施,严禁夸大宣传和虚假营销,必须严格履行告知义务,并切实承担生产一致性和质量安全的主体责任。工信部特别强调,要全面提升智能网联汽车的安全水平。

这一政策信号在行业内引发了强烈反响。有车企人士向记者透露,虽然目前各大企业在对外宣传中纷纷规范用词,避免使用“智驾”,但这并不意味着智能驾驶技术的研发和应用停滞。

一位内部人士告诉记者:“现在‘智驾’成了敏感词,内部文件也在调整。但整体来看,大家还是在观望,实际行动会根据高层决策推进。比如在这次上海车展上,仍有车企继续宣传商用L4,行业的发展不会停,只是整体会变得更加谨慎。”



3月13日,2025款小鹏G6发布会上,智驾是小鹏汽车核心卖点。

本报资料室图

法规收紧回归理性

在政策收紧背景下,越来越多的车企开始借势布局“智能辅助驾驶”的新赛道。广汽埃安迅速调整宣传策略,积极响应政策变化。广汽集团埃安营销本部负责人肖勇在2025年上海国际车展上表示,随着官方对智能辅助驾驶的宣传口径和技术认证提出明确规范,像广汽埃安这样技术储备扎实、风格务实的企业反而迎来了发展机会。他强调,广汽埃安不会争做市场上第一个发布L4级产品的品牌,但一定要做“安全第一”的企业。

不仅广汽埃安,华为也联合多家合作伙伴发起了行业倡议。华为乾崮智能汽车解决方案官方携手广汽、上汽、江淮、奥迪、东风猛士、岚图、深蓝汽车、北汽、阿维塔、赛力斯和奇瑞11家车企,共同发布《智能辅助驾驶安全倡议》。值得注意的是,这11家企业均采用了华为乾崮的智能汽车方案,标志着华为在智能辅助驾驶领域已初步构建起规模化的供应体系。

该倡议明确提出“技术先行、营销透明”的原则,强调以实际落地能力为核心,杜绝过度宣传。华为作为行业主要的解决方案提供商之一,此举不仅是对工信部新政的积极响应,也是对消费者在智能驾驶安全性方面关切的清晰回应。

与此同时,赛力斯也推出了智能安全体系,打破了传统被动安全的单一思

路,构建了涵盖“生命保护—车身防护—健康呵护—隐私守护”的四维立体防御矩阵,全面提升车辆智能安全水平。

小鹏汽车则宣布启动AI辅助驾驶安全训练营计划,旨在通过系统化、专业化的培训体系,提升用户对AI辅助驾驶技术的安全认知与操作能力,助力技术落地与用户教育同步推进。

业内专家同样对这一变化持积极态度。天使投资人、资深人工智能专家郭涛指出,随着工信部强化智能驾驶管理,行业正在回归对“辅助驾驶”功能边界的理性认知,这将促使智能驾驶技术路径进一步分化,并孕育新的发展机会。

郭涛具体分析称,首先,AI赋能辅助驾驶将走向更务实的路线,行业重心将转向“轻地图依赖”和“低成本高性能”方案,重点在于建设覆盖中国复杂路况的“长尾场景库”,并通过大规模路侧数据训练专项模型。

其次,政策协同将促进技术标准化的,车企有机会参与制定“辅助驾驶功能分级认证”等标准,联合高校和主管部门共建测试评价体系,掌握未来行业的话语权。”郭涛说道。

最后,郭涛强调,智能辅助驾驶的增量部件市场有望爆发,硬件供应商需加快推出具有“安全冗余”能力的产品,软件企业则可以拓展“功能安全认证”服务,帮助车企快速达成合规要求。