

决胜“十四五” 打好收官战

交出“十四五”优异答卷 中国汽车奔赴“下半场”

中经记者 陈燕南 北京报道

道路上，新能源汽车穿梭不息；港口中，人形机器人与智能集装箱车协同作业。无人小巴、AI上车、智能座舱……一系列智能出行场景，正深刻重构人类的交通生活图景。

产业规模稳居全球首位 经济支柱地位凸显

智能网联汽车发展的提速，也让创新范式不断涌现。

在“十四五”期间，汽车产业已跃升至中国第一经济支柱，产业链上、下游生产总值约占全国GDP比重的10%，成为稳增长、扩就业的关键力量。

而这离不开中国汽车的持续发展。数据显示，中国汽车产销与新能源汽车领跑全球。数据显示，2024年，汽车产销累计完成3128.2万辆和3143.6万辆，同比分别增长3.7%和4.5%，产销量再创新高，继续保持在3000万辆以上规模。其中，乘用车产销持续增长，为稳住汽车消费基本盘发挥积极作用；新能源汽车继续快速增长，年产销首次突破1000万辆，销量占比超过40%，迎来高质量发展新阶段。

同时，“十四五”期间，中国构建起全球规模最大、覆盖最广的汽车产业配套体系，为产业发展提供坚实支撑：截至8月底，我国电动汽车充电基础设施（充电桩）总数达到1734.8万个，同比增长53.5%。

高速公路服务区累计建成充电桩3.8万台，覆盖全国98%的服务区；除西藏、青海外，其他省份均实现充电站“县县全覆盖”，新能源汽车出行便利性大幅提升。

值得关注的是，中国汽车出口也实现了历史性突破。数据显示，2024年，中国汽车出口量为585.9万辆，同比增长19.3%，首次成为全球最大汽车出口国。

除了产业规模稳居世界首位，在技术创新方面中国汽车也在加速突破，核心竞争力不断提升。AI大模型加速“上车”，智能化水平大幅提升，2025年上半年具备组合辅助驾驶功能的乘用车新车占比达62.1%。

而智能网联汽车发展的提速，也让创新范式不断涌现，商业化也在加速落地。

《中国经营报》记者注意到，“十四五”期间，中国汽车产业迎来历史性变革，创新步伐持续加快，实现从跟跑到引领的跨越，为迈向汽车强国奠定坚实基础。产业在规模扩张、技术突破、基础设施建设、智能网联发展及政策生态完善等方面取得

一系列标志性成就。

在汽车规模上一个台阶之后，中国迎来了智能网联汽车的飞速发展。工业和信息化部部长李乐成表示，近年来我国智能网联汽车产业发展成效显著，建立了涵盖全产业链的完整产业体系，技术水平、推广规模均处

于世界先进水平。

第十四届全国政协常委、经济委员会副主任苗圩表示，中国在智能网联汽车领域具备更好的竞争优势。他认为，中国汽车产业在“上半场”已经取得一定优势，但决定胜负还在“下半场”。

中国汽车工业协会常务副秘书长许海东在接受记者采访时认为，中国汽车产业的跃升和爆发在“十四五”期间尤为明显，主要体现在四个方面：一是总量持续攀升，连续创下历史新高；二是新能源汽车实现爆发式增长，从2020年的约135万辆，跃升至今

年的预计超1600万辆，实现了数量级的飞跃；三是中国品牌乘用车市占率逆转，市场份额从2020年年中的约30%，强势提升至目前的约70%，改写了中国车市的竞争格局；四是出口实现里程碑式突破，出口量今年预计可能接近700万辆。



郭婵媛/制图

速落地。据了解，中国率先在国际上提出并践行“车路云一体化”技术路线，梳理提炼出交通信号灯信息服务、协同式自动紧急避撞等十大功能场景，为八大智能应用系统商业化路径提供支撑，并启动成立试点城市平台公司联盟、城市群跨域连片协同、中外车企协同开发测试三项行动计划，加速技术量产应用。

交管信息服务也正在规模应用。据了解，“十城十车”交管信息服务规模上车应用合作推进，12个城市已实现4700余路口信控数据开放，车企、地图厂商接入多城交管信息，实现信号灯上车、交通事件提醒等功能，打通城与车数据链关键切口。

苗圩表示，中国在智能网联汽车领域具备三大竞争优势：一是丰富的应用场景和服务需求。中国道路交通场景复杂，具有海量的场景数据优势。二是产业链协同创新及基础设施优势。激光雷达、车载智能计算平台等软硬件供应链逐渐形成，中国人工智能产业生态非常活跃，支撑单车智能加车路云协同的基础设施具有先发优势。三是清晰的国家战略与系统的政策体系。在大范围道路测试与示范应用基础上，工业和信息化部、公安部等部门联合启动准入和上路的通行试点，采取小切口切入、附条件实施方式，稳步推进智能驾驶汽车落地。

记者注意到，目前在智能网联

标准化方面我国已经实现了领先地位。在2025年世界智能网联大会上发布的《智能网联汽车标准化工作十大成果》，标志着我国已构建起系统性、全维度的智能网联汽车标准体系。标准化工作紧扣技术研发、测试验证、商业化落地全链条，形成“开拓”“引领”“强基”的进阶路径，在技术创新、安全监管、国际协调等领域迈入新阶段。

企业层面则朝着智能化、电动化、数字化、高端化转型，研发投入屡创新高，多种技术路线共存发展，纯电动、插电式混合动力、换电模式、燃料电池等多种技术路线在市场上共存发展；车企的研发投入也屡创新高，产业生态持续完善。

在智能驾驶领域，北汽集团针对不同车型产品定位，制定差异化智能网联技术搭载策略，构

建全层级智能驾驶技术体系。北汽极狐与北京越野系列车型已广泛搭载L2级辅助驾驶，行业首次基于高通8775芯片的舱驾融合系统量产上车将于近期完成。

当前，智能驾驶技术正在经历从软件驱动2.0到数据驱动3.0的历史性跨越。当前L2级辅助驾驶已全面普及，城市NOA从高端选配变为标配，在AI大模型赋能下，智能座舱正从功能满足转向价值创造。

刘亦功指出，面对产业变革大势，中国一汽提出“以创新的产品和服务不断创造价值的移动出

行科技公司”战略转型目标，并以“AI+”三年专项行动计划作为主要抓手，加速全体系全方位的智能化转型。积极推进企业智能化运营，构建企业“智能生命体”OpenMind，并通过“一汽·七星云工作台”支持超2万名员工在线协同作业；加速实施产品智能化升级，红旗品牌分别推出“司南智驾”和“灵犀座舱”；全面推动制造智能化转型，依托五大生产基地建成25座精益高效智能化工厂，直采超过16万条工业设备数据，提供128类数据服务。

指出，要聚焦“算力、数据、算法、操作系统、芯片、域控传感、整车集成”七大核心要素，共创开源技术平台、共克关键核心技术、共建标准法规体系、共育智能网联人才，凝聚“政产学研用”合力，共同打造“全栈自主、开源灵活、先进安全、共创共享”的中国式智能网联解决方案。

雷军则表示，智能网联汽车的发展处于历史的机遇期，不是零和博弈，需要全行业团结一致，共建共享智能网联汽车的新生态，共同推进行业的发展。

张建勇强调，北汽始终秉持开放合作理念，围绕智能网联产业链关键环节，与20多家头部企业建立战略合作，构建“开放共生”生态格局，为技术突破加速赋能。

行业领军者眼中的“新汽车”

中经记者 陈燕南 北京报道

当前，智能网联汽车已从技术探索阶段迈入规模化发展的关键期。在这一赛道，中国不仅在政策支持、基础设施建设方面走在前列，更在自动驾驶技术、

“AI+汽车”迎来商业化拐点

“近年来，全球智能网联汽车产业加速奔跑，中国凭借政策引领加市场驱动加技术攻坚的三重合力，走出了一条从跟跑到领跑的进阶之路。”张建勇表示。

事实上，中国智能网联汽车产业的进阶之路，离不开政策引领与市场驱动的双重引擎。张建勇指出，政策日趋完善为行业发展提供了坚实保障，规模化运营为用户带来更多智能驾驶体验，智能网联核心技术的全方位跃升使产业发展前景更加广阔。

目前，“AI+汽车”正加速驶来，智能化浪潮正重塑行业格局。从硬件主导到软件定义，汽车的价值链在发生改变。

刘亦功认为，AI正在引领产业创新与科技创新的深刻变革，将根本性重建产业的底层逻辑、彻底性重塑产品的价值模式、颠

覆性重筑科技的创新范式、系统性重构用户的体验生态，深刻重塑汽车产业的每一个价值环节，成为产业价值升级、产品竞争升级、科技创新升级、场景需求升级的最强劲引擎。

雷军提到：“长期看，我们把汽车理解成一个智能的移动空间，小米的总体战略就是人车家全生态，汽车是其中一个重要的节点。”雷军表示，通过智能生态中不同的场景、不同终端之间的互联互通，汽车将可以调用整个生态的AI算力，提供丰富的场景应用，其中的产业机会有着巨大的应用空间。

四维图新CEO程鹏对记者表示，在AI大模型的驱动和生态协同作用下，汽车行业正在发生效率革命，智能网联车增长动能已发生转换。“在清晰的技术驱动下，辅助驾驶系统成本快速下降，组合驾驶辅助（NOA）、端

到端等高阶功能渗透率快速提升，AI Agent智能体规模化上车。”程鹏表示，2025年是AI从场景试验走向商业化、规模爆发的拐点。

余凯预测，随着L4/L5级自动驾驶技术成熟，月度收费模式将成为可能，自动驾驶企业将从硬件销售转向服务运营的价值重构。“从商业模式角度，自动驾驶企业既有供应商模式，即通过为新车提供零部件、芯片或软件，一次性获取相应收益，也有循环性收费模式，比如月度收费模式。我认为，当自动驾驶发展到L4、L5级别，真正出现一个能像机器人一样每小时都帮你开车时，月度收费模式是有可能实现的。”他表示。

Momenta首席执行官曹旭东则表示，智能驾驶行业在经历阶段性事件后，正进入深刻反思与规范建设期。

制造智能化全面转型

目前，政策和市场红利正加速转化为产业动能。截至2025年8月，北汽集团L3级自动驾驶测试里程已超11万公里，构建起“一核三环”安全体系。据张建勇介绍，在智能座舱领域，北汽集团推出行业首创“元境AI”大模型中枢平台，灵活接入DeepSeek、豆包等顶尖垂类模型，选用行业最优方案，目前已在北汽极狐、北京越野多车型落地。

在智能驾驶领域，北汽集团针对不同车型产品定位，制定差

异化智能网联技术搭载策略，构

建全层级智能驾驶技术体系。北汽极狐与北京越野系列车型已广泛搭载L2级辅助驾驶，行业首次基于高通8775芯片的舱驾融合系统量产上车将于近期完成。

当前，智能驾驶技术正在经历

从软件驱动2.0到数据驱动3.0的历

史性跨越。当前L2级辅助驾驶已全

面普及，城市NOA从高端选配变

为标配，在AI大模型赋能下，智能座舱正从功能满足转向价值创造。

刘亦功指出，面对产业变革

大势，中国一汽提出“以创新的产

品和服务不断创造价值的移动出

行科技公司”战略转型目标，并以

“AI+”三年专项行动计划作为主

要抓手，加速全体系全方位的智

能化转型。积极推进企业智能化

运营，构建企业“智能生命体”

OpenMind，并通过“一汽·七星云

工作台”支持超2万名员工在线协

同作业；加速实施产品智能化升

级，红旗品牌分别推出“司南智

驾”和“灵犀座舱”；全面推动制

造智能化转型，依托五大生产基地

建成25座精益高效智能化工厂，

直采超过16万条工业设备数据，

提供128类数据服务。

行科技公司”战略转型目标，并以

“AI+”三年专项行动计划作为主

要抓手，加速全体系全方位的智

能化转型。积极推进企业智能化

运营，构建企业“智能生命体”

OpenMind，并通过“一汽·七星云

工作台”支持超2万名员工在线协

同作业；加速实施产品智能化升

级，红旗品牌分别推出“司南智

驾”和“灵犀座舱”；全面推动制

造智能化转型，依托五大生产基地

建成25座精益高效智能化工厂，

直采超过16万条工业设备数据，

提供128类数据服务。

行科技公司”战略转型目标，并以

“AI+”三年专项行动计划作为主

要抓手，加速全体系全方位的智

能化转型。积极推进企业智能化

运营，构建企业“智能生命体”

OpenMind，并通过“一汽·七星云

工作台”支持超2万名员工在线协

同作业；加速实施产品智能化升

级，红旗品牌分别推出“司南智

驾”和“灵犀座舱”；全面推动制

造智能化转型，依托五大生产基地

建成25座精益高效智能化工厂，

直采超过16万条工业设备数据，

提供128类数据服务。

行科技公司”战略转型目标，并以

“AI+”三年专项行动计划作为主

要抓手，加速全体系全方位的智

能化转型。积极推进企业智能化

运营，构建企业“智能生命体”

OpenMind，并通过“一汽·七星云

工作台”支持超2万名员工在线协

同作业；加速实施产品智能化升

级，红旗品牌分别推出“司南智

驾”和“灵犀座舱”；全面推动制

造智能化转型，依托五大生产基地

建成25座精益高效智能化工厂，

直采超过16万条工业设备数据，

提供128类数据服务。

行科技公司”战略转型目标，并以

“AI+”三年专项行动计划作为主