

2月超30家车企打响“促销战” 理想、小米守稳2万门槛

中经记者 陈茂利 张硕 北京报道

2月,国内车市经历了“压力测试”。

3月初,有超过10家车企公布了2月销量成绩。受春节假期影响,多数车企销量同环比均出现下滑,但头部阵营的竞争依旧激烈。新势力阵营中,2万辆成为关键分水岭;零跑、理想、小米3家交付量均突破2万辆,表现相对稳健;与此同时,传统车企中,长城魏牌、北汽享界等品牌销量平稳。

中国汽车流通协会副秘书长郎学红在接受《中国经营报》记者采访时指出,虽然行业总数据尚未出炉,但根据协会对部分经销商的走访,2月乘用车市场的终端零售量基本符合预期。

记者关注到,与往年不同,2026年开年车企并未大范围降价,而是打出“金融牌”。据不完全统计,特斯拉、小米、理想、长城、比亚迪等超30家车企推出限时“7年低息”金融政策吸引消费者购车。

汽车“新四化”、产业研究者、知行战略合伙人杨继刚在接受记者采访时表示:“中国汽车市场已从增量市场转入结构性竞争阶段,消费者决策更加谨慎。车企通过‘7年低息’贷款促销,本质是在把一次性消费压力分摊到更长周期,‘延期’的感受明显好于‘一时的高价’,从而刺激潜在需求。”

针对部分车企销量同环比出现下滑的现象,郎学红认为,这主要是受到2025年春节假期较长、工作日减少这一周期性因素的影响,且该假期时间与2024年相近。基于此,她初步判断,今年2月的整体零售规模预计将与2024年同期持平,市场表现整体平稳,预计3月车市将继续回暖。

工作日减少,2月车市承压

节前清库、新能源车购置税政策调整等因素,加剧消费者持币观望情绪。

近日,造车新势力纷纷发布2月交付情况。6家主流造车新势力中,零跑、理想、蔚来交付量均超过2万辆。

其中,理想2月交付26421辆,同比微增158辆(+0.6%),与去年同期的高增速形成鲜明对比。

对此,有机构分析指出,理想正处在重要的转型阶段。一方面,支撑销量的主力L系列车型面临竞争对手强力挤压;另一方面,被寄予厚望的全新一代理想L9要到2026年二季度才正式上市。“在新产品

加速抢占市场

超30多家车企跟进推出限时“7年低息”金融购车政策。

与往年开年即掀起“价格战”不同,2026年2月车企的促销策略更趋多元化,低息金融方案成为主流。

开年特斯拉率先打响第一枪后,小米、理想、长城、比亚迪等超30多家车企跟进推出限时“7年低息”金融购车政策,年化利率基本在2.5%—5%。以小米汽车为例,针对小米SU7车型推出的“7年低息”金融方案,最低月供不到2000元。消费者在3月31日24点前下单,还可

3月新车扎堆上市

今年3月,有超15款新车计划上市或开启预售。

随着2月车市淡季收尾,汽车行业的竞争焦点迅速转向3月以及4月2026年北京国际车展。

根据目前车企公布的信息,今年3月,有超15款新车计划上市或开启预售,覆盖了从燃油车到纯电、增程等多种动力形式。

3月1日,全新极狐阿尔法S5

投入市场前,消费者可能持币待购,导致现有车型销量增长乏力。”

小米汽车2月交付超2万辆,相较于1月超3.9万辆的交付量环比大幅下滑。对此,小米CEO雷军发文解释“目前在售的车辆主要是YU7”,并点出正在为新一代小米SU7 4月上市做准备。实际上,小米汽车正处于新旧产品交替期。今年1月,雷军在社交平台预热小米SU7首次改款车型上市消息,一些购车者处于持币观望中。

选择3年0息方案。长城魏牌“7年低息”金融方案,首付10%起。

有分析指出,自2026年1月1日起,新能源汽车的车辆购置税从“全额免征”转向了“减半征收”,车企希望通过一些金融手段,降低政策退坡带来的影响。

这种通过降低购车门槛来吸引消费者的“金融战”,正在成为车企抢占市场份额的新手段。杨继刚分析指出,这两年的汽车行业“价格战”让一些车型的降价空

间越来越小。相比直接降价,将贷款期限从5年延长至7年,降低月供,可以在不下调,或少下调车价的情况下,明显降低消费者的购车门槛,刺激消费者购车。

与以往汽车行业5年期银行贷款有所不同,目前,一些车企提供的7年超长期贷款往往由自家金融公司,或第三方金融机构提供。比如,小米汽车的合作方既有旗下公司上海小米融资租赁,又有第三方金融机构上海畅途融

华为与北汽集团合作的享界品牌成为2月跑出来的一匹黑马。根据鸿蒙智行公布的信息,北汽享界2月交付量4627辆,1—2月累计交付超1万辆。有分析指出,考虑到上市不久,且只有享界S9和S9T两款轿车,在30万元以上高端轿车市场交付4600多辆实属不错。

华为智选车产品总监(享界系列)彭磊发文表示,在30万元以上高端轿车中,享界S9系销售占比超过20%,紧跟奔驰、宝马,夯实

资租赁。公开资料显示,融资租赁是汽车金融服务中常见的一种模式,它分为直租模式和回租模式,前者车辆上牌登记在金融机构名下,后者则登记在消费者名下。

杨继刚指出:“随着车企自建金融体系越来越成熟,汽车金融已经不仅仅是辅助销售工具,更是重要的利润来源。通过‘低息长贷’锁定客户,实际上也呼应了国家‘以旧换新’以及扩大消费的

术,可实现组合驾驶辅助功能。奥迪A6L e-tron基于全新PPE纯电平台打造,在动力方面,奥迪A6L e-tron搭载107千瓦大容量电池组,达成CLTC工况下785公里超长续航,配合800伏高压平台,10分钟即可补能302公里。

在设计方面,奥迪A6L e-tron仍然延续奥迪最新家族化设计,配备弧形双联屏、副驾娱乐屏、第二代增强现实AR-HUD抬头显示等,但在智能化上搭载华为乾崮智驾技

30万元以上高端轿车TOP3。

在传统车企方面,长城汽车2月销售新车72594辆,同比下滑6.79%;1—2月累计销量达162906辆,同比增长2.58%。

其中,魏牌(WEY)成为长城汽车核心增长极,2月销量5615辆,同比大幅增长54.13%;1—2月累计销量13488辆,同比增长55.93%。坦克品牌短期承压,2月销量10036辆,同比下滑14.67%;1—2月累计销量24541辆,同比微降0.27%。

政策诉求,长期看,有利于提升车企的竞争力。”

值得注意的是,虽然融资租赁模式门槛确实低,但也存在一定的风险。记者关注到,有些4S店的销售人员在销售车辆过程中会把“融资租赁”包装成“超低息贷款”来推销,一些消费者签完字,还以为自己办的是普通车贷,结果提前还款,或者出了事故想进行保险理赔时,才发现车辆还不是自己的,往往陷入被动。

随着新车密集上市,对于3月车市,中国汽车流通协会判断,终端客流及销量有望环比回升。“主要支撑因素包括节后人员返城带动消费回归常态,叠加多地春季车展启动、新车密集上市及地方‘两新’补贴申领流程明晰,共同促进购车需求释放。”

术,可实现组合驾驶辅助功能。

奥迪A6L e-tron基于全新PPE纯电平台打造,在动力方面,奥迪A6L e-tron搭载107千瓦大容量电池组,达成CLTC工况下785公里超长续航,配合800伏高压平台,10分钟即可补能302公里。

2月,北汽蓝谷总销量为7364辆,实现18.26%的同比增长。从开年两个月的累计数据看,1—2月总销量达到15437辆,累计增长14.81%。

“受春节长假影响,有效销售工作日缩减叠加返乡过节,门店客流锐减。”中国汽车流通协会指出,“同时,节前清库、新能源车购置税政策调整及消费者对春季车展优惠促销的预期,加剧消费者持币观望情绪。”

随着新车密集上市,对于3月车市,中国汽车流通协会判断,终端客流及销量有望环比回升。“主要支撑因素包括节后人员返城带动消费回归常态,叠加多地春季车展启动、新车密集上市及地方‘两新’补贴申领流程明晰,共同促进购车需求释放。”

随着新车密集上市,对于3月车市,中国汽车流通协会判断,终端客流及销量有望环比回升。“主要支撑因素包括节后人员返城带动消费回归常态,叠加多地春季车展启动、新车密集上市及地方‘两新’补贴申领流程明晰,共同促进购车需求释放。”

两会建言

全国人大代表杨永修：应设定L3级车辆上路、责任划分等规则生效时间表

中经记者 尹丽梅 张硕 北京报道

在中国一汽研发总院试制车间,机床运行时产生的持续低鸣是这里最为日常的工作场景。来自汽车制造一线的全国人大代表,今年39岁的中国一汽首席技能大师、研发总院试制部首席技师杨永修,正是在这样的环境中,将新能源汽车电机壳体的制造精度提升到了0.008毫米。

电机壳体的精度直接影响电机转速与车辆运行平顺性,进而决定整车动力响应、行驶质感等。0.008毫米,相当于一根头发丝直径的十分之一,在如此微小的尺度上追求极致稳定,既是新能源汽车高性能电驱的核心要求,也是中国一汽坚持自主创新、攻克关键核心技术的生动体现。

当前,2026年全国两会正在召开。3月5日,第十四届全国人民代表大会第四次会议首场“代表通道”集中采访活动在北京人民大会堂举行,杨永修是首位接受采访的代表。

“一个工件需要反复调试十几遍甚至几十遍。有时候半夜躺在床上,脑子里还全是工艺和数据,解决一个技术难题带来的成就感比吃啥都香。”杨永修在采访中谈到,技术日新月异,必须始终保持学习者心态,不断钻研新技术、新方法,因为老方法解决不了新问题。在他看来,“工匠”不是光环,而是沉甸甸的责任,要时刻牢记手中加工的精密零件代表着中国汽车工业的水平。

《中国经营报》记者采访了解到,今年杨永修精心准备了6份代表建议,其中重点关注的是智能网联汽车产业高质量发展以及智能网联汽车人才队伍建设两大核心议题。

智能网联汽车成长的“烦恼”

“作为来自汽车制造一线的全 国人大代表,我深入企业、院校,供应链开展调研,紧扣产业转型痛点与技能人才需求,带来两项重点建议:一是系统破解智能网联汽车发展瓶颈,围绕‘车路云一体化’关键核心技术自主可控、产业链协同创新,提出标杆试点、标准统一、政策支撑等举措,推动产业向智能化、绿色化、融合化转型;二是加强智能网联新能源汽车领域技能人才培养,建议完善产教融合体系、畅通技能人才成长通道、强化新领域人才培育,以人才支撑筑牢汽车强国根基,把基层一线的实践思考转化为推动产业发展的务实对策。”杨永修说道。

刚刚过去的2025年,智能网联

汽车产业进入新阶段。根据中国汽车工业协会发布的数据,2025年我国具有L2级辅助驾驶功能的乘用车渗透率约为66%,即三分之二左右的新车型搭载L2级辅助驾驶功能。我国智能网联汽车迎来快速发展,正迈入高阶辅助驾驶普及、示范应用推进关键期。

不过,这并不意味着我国智能网联汽车发展已无后顾之忧。杨永修认为,我国智能网联汽车的发展面临以下三个维度的挑战不容忽视。

其一,法规滞后与生态割裂并存。现行《中华人民共和国道路交通安全法》适配传统驾驶,无法界定L3级及以上自动驾驶事故中系统、驾驶员、车企的责任,这一现象

导致车企规划顾虑多、消费者信心不足;同时,各地组合驾驶辅助测试标准、数据要求等存在一定差异,充电桩运营商、车企等数据与协议不够畅通,用户补能体验差、硬件适配性低,阻碍了汽车与物联网的融合。

其二,技术创新维度存在掣肘。车规级大算力芯片、高带宽内存等核心技术需要进一步提升自主水平;同时,在“软件定义汽车”理念下,传统垂直供应链向网状生态圈转型,央企研发组织模式、软件人才及迭代能力面临挑战;车载AI大模型以及其他相关前沿领域存在重复研发、资源分散等问题,缺乏国家级平台来协同攻关。

其三,自动驾驶量产落地与用

组建以汽车央企为引领的创新联合体

为系统性地破解上述难题,充分发挥我国市场优势、制度优势以及汽车央企的“国家队”作用,杨永修认为,既要强化顶层设计,又要继续完善产业生态。

其中,在强化顶层设计方面,杨永修指出,要加速构建适应产业变革的法律标准体系,启动相关法律

法规的调研起草。明确系统法律地位与责任框架,同步修订《中华人民共和国道路交通安全法》,设定L3级车辆上路、责任划分等规则生效时间表;推动建立全国统一的组合驾驶辅助测试场景库、规程及评估标准;国家层面应牵头组织企业制定并强制实施车一桩一云一端数据

互通与车载硬件接口统一标准,以打破生态壁垒。

同时,杨永修建议,应发挥制度优势,组织实施关键核心技术攻坚战。具体来说就是,要组建以汽车央企为引领的创新联合体,联合芯片、半导体等企业及科研院所,攻关“卡脖子”环节;支持央企建立大模型评

测、“车路云一体化”仿真测试等共性平台,并对外开放,以赋能产业链的发展;同时,还应在合规的前提下,探索智能网联汽车数据分级确权、授权使用及交易机制,激活数据价值。

产业生态的进一步完善也需重视,以使新产品、新技术平稳落地。杨永修指出,2026年年内相关部门应

为工匠人才技能提升插上“翅膀”

当前,智能网联领域的竞争已从单点技术比拼,转向生态协同能力的较量,人才成为构筑核心竞争力的关键点。

“新质生产力驱动汽车产业向智能网联、新能源深度转型,对高科技人才提出数智化、复合型、高精尖、创新型全新要求,需兼具精密加工、智能编程、检测调试、技术攻关能力,从传统操作工向懂技术、善创新、能攻坚的智造工匠

升级。”杨永修说道。然而,在现实中标准体系的不完善,正影响新兴领域岗位技能人才职业的成长路径。

杨永修谈到,传统交通行业检测的职业技能标准体系,已无法涵盖智能移动出行生态系统对新型人才的能力要求。智能移动出行系统的检测工作常被归类于传统机动车检测范畴,工作效能难以准确量化评估,这会导致相关技能

人才的职业晋升缺乏客观公正依据。同时,现有职业技能竞赛多以通用性、基础性技能为主,对智能移动出行领域的细分不足,不利于选拔和激励行业急需的技能人才。

基于现状,杨永修认为,应加快构建覆盖全产业链的职业技能等级认证体系。参考我国已有的成熟工种的经验,同步启动相关国家职业技能标准的预研与制定工



杨永修
中国一汽首席技能大师、研发总院试制部首席技师

户体验的“最后一公里”难题。L3级组合驾驶辅助存在专属保险缺失、运营模式不清等;同时,智能座舱AI Agent量产,数据隐私、车载AI大模型安全引发关切,需构建动

态安全防御体系;另外值得关注的是,行业竞争激烈,企业需要探索平衡高额的研发投入与提供用户可感知的价值创造以及软件服务的新盈利模式。

指导推出组合驾驶辅助汽车专属保险,研究设立专项社会救济基金,鼓励设立产业投资基金;国家相关部门应联合制定行业标准、通信协议及接口规范,将智能道路纳入新基建;此外,应多渠道开展智能网联汽车知识普及与安全教育,规范“自动驾驶”等宣传用语,提升公众理性认知。

常态化、制度化。此外,杨永修指出,还应构建智能移动出行生态系统技能人才的职业发展通道。设立该领域相关专项技能竞赛与配套激励计划,提升其职业荣誉感与社会认可度。

通过以上多个维度的协同发力,我国智能网联汽车技能人才培养方能插上“翅膀”,助力我国汽车产业高质量发展。