

政府工作报告领航 锚定汽车发展新方向

中经记者 陈燕南 北京报道

3月5日上午,十四届全国人大四次会议在北京开幕,国务院总理李强作政府工作报告。

报告指出,2025年我国国内生产总值增5%,总量达140.19万亿元。在这份成绩单中,汽车产业无疑是最亮眼的“领跑者”之一——

科技创新铸魂:以自立自强夯实高质量发展根基

报告提出的打造智能经济新形态,深化拓展“人工智能+”,为汽车产业的智能转型提供了方向。

报告明确提出,加紧培育壮大新动能,坚持把发展经济的着力点放在实体经济上,因地制宜发展新质生产力,建设现代化产业体系。

作为先进制造业的核心支柱,汽车产业是培育新质生产力、推动高质量发展的关键载体,而发展新质生产力,更是汽车产业实现高质量发展的内在核心要求。

具体而言,汽车产业的新质生产力,本质是技术创新驱动的产业动能,核心在于突破关键技术、构建数字赋能的产业生态。对此,报告明确,发挥新型举国体制优势,全链条推进关键核心技术攻关,组织实施好重大科技项目,强化战略前沿领域布局,产出更多原创性成果。

这一目标直指汽车行业核心痛点,从动力电池、车用芯片、车载操作系统等关键零部件,到全固态电池、高级别自动驾驶、车机生态互联等核心技术,均是重点攻关范畴。

在智能升级层面,报告提出,打造智能经济新形态。深化拓展“人工智能+”,促进新一代智能

终端和智能体加快推广,推动重点行业领域人工智能商业化规模化应用,培育智能原生新业态新模式。

值得关注的是,在部署2026年工作任务时,多处部署均与汽车产业发展深度绑定。其中,智能经济、新型储能、卫星互联网、

终端和智能体加快推广,推动重点行业领域人工智能商业化规模化应用,培育智能原生新业态新模式。

《国务院关于深入实施“人工智能+”行动的意见》明确,到2030年,我国人工智能全面赋能高质量发展,新一代智能终端、智能体等应用普及率超90%,智能经济成为我国经济发展的重要增长极,推动技术普惠和成果共享。

国研新经济研究院创始院长朱克力表示,智能经济是以人工智能为核心引擎、以数据为关键要素、以全域智能化为基本特征,驱动经济社会全方位转型升级的新一代经济形态。其内涵覆盖三个层面:智能技术产业化,即AI、芯片、大数据、云计算、物联网等形成独立产业集群;实体经济智能化,即制造业、服务业、农业、基础设施的数字化、网络化、智慧化改造;智能生态体系化,包括数据要素流通、智能决策、人机协同、新业态新模式、安全与治理体系共同构成的经济新范式。

这一阐释与汽车产业的智能化转型高度同频,二者形成双

未来能源等新热词纳入部署,契合汽车产业转型方向,被市场高度关注。

广东省社会政策研究会副秘书长高承远在接受《中国经营报》记者采访时表示,今年报告汽车相关表述呈现三个转变:从“产业扶持”转向“生态构建”,更强调与能源、交通、AI的融合;从“新能源

汽车”单一主线转向“智能终端+低空经济+未来产业”多元布局,汽车被重新定义为移动智能平台;从“国内大市场”转向“高水平开放”,面对国际贸易摩擦,政策更强调全球化运营能力与标准话语权。这反映出汽车产业已从政策驱动期进入科技驱动与全球竞争的新阶段。



政府工作报告在回顾过去一年成就时,明确提及中国汽车产业的发展亮点。

本报资料室/图

向赋能的发展格局。当前,智能驾驶、智能座舱已成为行业竞争的核心赛道,结合产业发展实际,2026年L2级组合驾驶辅助功能乘用车新车渗透率有望超70%,端到端大模型逐步走向量产检验,多模态交互、高阶自动驾驶等技术加速落地,正是政策引导下科技创新赋能产业升级的生动实践。

面向未来,报告明确提出,建立未来产业投入增长和风险分担机制,培育发展未来能源、量子科

技、具身智能、脑机接口、6G等未来产业。

科方得咨询机构负责人张新原在接受记者采访时表示,报告里的人工智能+、具身智能、6G、低空经济,清晰指明汽车行业正从“电动化”转向智能化、网联化、低空化。未来汽车不再只是交通工具,而是智能终端、移动智能体,车企必须把自动驾驶、智能座舱、车云协同、车路协同作为核心竞争力,与算力、算法、通信技术深度融合,抢占未来产业赛道。

畅通内循环:以强大国内市场激活发展新动能

作为大宗消费品,汽车产业在消费市场中占据重要地位,是提振消费、畅通国内大循环的核心抓手。

记者注意到,政府工作报告已连续两年把扩大内需放在工作任务的第一条,特别是将“实施提振消费专项行动”摆在突出位置,为汽车产业释放消费潜力提供了政策指引。

面对复杂严峻的外部环境,报告明确部署,着眼增强国内大循环内生动力和可靠性,坚持惠民生和促消费,投资于物和投资于人紧密结合,大力提振消费,促进居民消费率明显提高,扩大有效投资。

作为大宗消费品,汽车产业在消费市场中占据重要地位,是提振消费、畅通国内大循环的核心抓手,政策的精准发力,将进一步释放行业增长潜力,夯实国内市场根基。

扩大内需的核心是“促消费、扩投资”双向发力,其中,促消费是激活国内市场活力的关键。报告明确提出,安排超长期特别国债2500亿元支持消费品以旧换新,优化政策实施机制。高承远对记者表示,2500亿元超长期特别国债对汽车消费的利好体现在三个层面:规模上,资金体量较去年大幅提升,汽车以旧换新补贴力度有望加码;机制上,意味着流程简化、门槛降低,将激活首购与增换购需求;中央财政资金可撬动地方配套与金融支持,形成“财政补贴+金融贴息+企业让利”组合拳。

除了直接促消费政策,报告还从根本上发力,完善消费支撑体系。报告提出,激发居民消费内生动力和促消费政策并举,推动消费持续增长。制定实施城乡居民增收计划,在促进低收入群体增收、增加居民财产性收入、完善薪酬和社保制度等方面推出一批务实举措。

同时,报告还提出,实施服务消费提质惠民行动,打造一批带动面广、显示度高的消费新场景,

加快培育消费新增长点。活跃线下消费,激发下沉市场消费活力。

这些举措形成协同效应:一方面通过增收政策提升居民购车能力,筑牢消费基础;另一方面通过场景打造、线下激活、下沉市场拓展,推动汽车消费从“购置”向“全生命周期服务”延伸,形成“购车—用车—服务”的消费闭环,进一步拓展内需增长新空间。

2025年我国汽车产销量双双再创历史新高,正是国内市场活力的生动证明,而2026年政策的持续加码,将进一步巩固这一良好态势。

在扩投资、强根基方面,报告提出,纵深推进全国统一大市场建设,破除地方保护和市场分割。着眼增强高质量发展动力,充分激发各类经营主体活力,加快完善要素市场化配置体制机制。

在业内人士看来,此举将打破地域壁垒,让汽车产业链、供应链在全国范围内高效流动,充分释放超大规模市场红利;同时,通过激发各类经营主体活力,鼓励自主车企、合资企业、造车新势力协同发展,形成多元化竞争格局,进一步增强国内大循环的内生动力和可靠性。

2026年政府工作报告为汽车行业高质量发展勾勒了清晰蓝图:以科技创新引领新质生产力培育,筑牢技术根基;以国内大循环为主体,激活市场活力;以双循环联动为路径,拓宽发展空间。从关键核心技术攻关到消费潜力释放,从传统产业升级到未来产业布局,一系列政策举措相互衔接、协同发力,既立足当下破解行业发展难题,又着眼长远布局产业未来,推动汽车产业在高质量发展的道路上稳步前行。

两会建言

刘长来代表:部分企业实际账期仍达9个月 建议推行“全行业账期硬约束”

中经记者 张振 武汉报道

作为工业经济增长的“压舱石”和国民经济的“第一经济支柱”,汽车产业高质量发展历来备受关注。

不过,汽车行业长期存在“内卷式”恶性竞争和价格战问题,车企对零部件行业的平均账期持续延长,导致部分企业陷入“增产不增利”“增产不增效”的困境。

据了解,为切实解决汽车及零部件行业平均账期过长问题,2025年6月,国务院新修订的《保障中小企业款项支付条例》正式施行,要求大型企业付款期限不超过60天,政策主要覆盖一汽、东风、长安、比亚迪等17家重点车企的中小企业供应商。

作为国内汽车低压电行业龙头企业掌舵人,全国人大代表、湖北省楚商联合会常务副会长、骆驼股份(601311.SH)董事长刘长来对汽车及零部件行业面临的“反内卷”问题感触颇深。

3月4日,《中国经营报》记者从骆驼股份方面采访了解到,今年全国两会期间,刘长来提交了《关于汽车及零部件行业深化“反内卷”的建议》《关于加大对制造业企业“走出去”支持力度的建议》《关于加快制定<铅蓄电池运输安全技术条件>国家标准的建议》等多项建议。

“汽车及零部件行业面临着利润水平持续下降,车企利用其强势支配地位向零部件企业转移压力等问题,特别是应收账款压力依然严峻,部分企业实际回款周期仍达9个月左右。”刘长来表示,为有效改善汽车及零部件行业“内卷”现状,建议推行“全行业账期硬约束”,将《保障中小企业款项支付条例》适用范围由17家重点车企供应链中的中小供应商拓展至全行业规模以上企业。

值得注意的是,3月5日上午,2026年政府工作报告在部署2026年政府工作任务时也明确提出,加强反垄断、反不正当竞争,强化公平竞争审查刚性约束,综合运用产能调控、标准引领、价格执法、质量监管等手段,深入整治“内卷式”竞争,营造良好市场生态。

“增产不增利”矛盾依然突出

在刘长来看来,汽车及零部件产业是我国制造业的核心战略支柱,其经济地位不仅体现在庞大的体量上,更在于其无与伦比的产业链纵深。

相关数据显示,汽车行业产业链上下游生产总产值占全国GDP的比重已连续多年超过10%,且这一重要地位在“十四五”期间持续巩固。2025年,中国新能源汽车产销量双双突破1600万辆,国内新车销量渗透率首次突破50%,标志着中国新能源汽车从“政策驱动”全面转向“市场驱动”。

然而,在汽车产业规模屡创新高,“内卷式”恶性竞争却成为制约其高质量发展的突出矛盾。价格战愈演愈烈,行业利润率持续走低,供应链资金紧张,创新投入不足,部分企业陷入“增产不增利”“增产不增效”的困境。

刘长来表示,汽车及零部件行业尚面临利润水平持续下降、显著落后于工业平均水平的难题。

让优质能优价 让合理利润回归

据了解,党的二十届四中全会审议通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》明确指出,要“破除阻碍全国统一大市场建设的卡点堵点,综合整治‘内卷式’竞争,形成优质优价、良性竞争的市场秩序”。

刘长来表示,这无疑为汽车及零部件行业深化改革、推动高质量发展指明了方向。

为此,刘长来建议,强化法律法规与执法监督,深入贯彻落实《汽车行业价格行为合规指南》关于严禁低价倾销的监管要求,建立健全生产动态监测机制,对低于成本价销售行为实施常态

化、精细化监管。值得注意的是,车企在与零部件供应商的索赔过程中还存在金额虚高、单方面裁定、不认可即拒付等突出问题。车企发出索赔通知后,供应商逾期未回复即视为认可,并将投诉处理运营成本、垫付资金利息等间接损失纳入索赔范围,导致索赔金额普遍数倍于产品货值。若供应商不认可索赔金额,即遭单方面拒付尾款,致使供应商陷入“保客户”与“要回款”的两难境地。

“针对供应链质量争议中的恶意索赔问题,建议由行业协会牵头制定《供应链质量争议处理指引》,明确质量责任认定标准及合理索赔金额区间,切实防范因索赔金额过高对产业链供应链稳定运行造成不利影响。”刘长来表示。

在推行“全行业账期硬约束”方面,刘长来建议,将《保障中小企业款项支付条例》适用范围由17家重点车企供应链中的中小企业供应商,拓展至全行业规模以上企业。

同时,规范账期起算标准,明确以“货物交付验收完成”作为账期起算节点,严禁通过人为拖延验收、违规使用商业汇票等手段变相延长账期。严格限定支付结算方式,仅认可银行承兑汇票和财务公司承兑汇票具备支付效力,禁止企

在行业价格战吞噬利润空间的同时,汽车及零部件行业面临的“内卷式”竞争和账期问题同样不容忽视。在刘长来看来,当前,汽车及零部件行业的“内卷式”竞争已从单纯的市场竞争演变为对整个产业链韧性的消耗。

最直观的体现在于,车企利用其强势支配地位向零部件企业转移压力,导致汽车零部件行业应收账款压力依然严峻,车企对零部件企业强制性要求低价、降价和索赔问题不断发生。

据介绍,2020年—2025年,我国车企对零部件行业的平均账期持续延长,供应链资金压力不断加剧。

相关媒体对10家主流车企2025年半年报数据统计发现,2025年上半年,车企向上游供应商的平均付款周期已延长至183天(约6个月)。另有统计显示,2024年,国内车企应付账款平均周转天数高达171.6天,显著高于德系(约40.5天)和日系(约54.8天)车企水平。

“这一趋势主要源于车企将



刘长来

全国人大代表、湖北省楚商联合会常务副会长、骆驼股份董事长

价格战压力向上游转移。”刘长来表示,根据新修订的《保障中小企业款项支付条例》,要求大型企业付款期限不超过60天,但政策在执行过程中仍存在诸多突出问题。

上述政策红利主要覆盖一业以自行开具的“白条”等形式变相延长账期。

此外,妥善解决汽车及零部件行业账期问题,还需构建行业自律机制,充分发挥中国汽车工业协会桥梁纽带作用,丰富完善《关于维护公平竞争秩序 促进行业健康发展的倡议》,将合理利润分配、公平交易机制、风险共担原则等核心内容纳入行业规范体系。

据了解,刘长来提出这一建议的行业背景在于,车企每年向零部件企业提出年降要求已成行业潜规则,年降幅度由以往的3%—5%普遍提升至10%以上,且往往以“缩短账期”为由要求供应

商让利,形成“降价换回款”的变相压价模式,进一步压缩零部件企业本就微薄的利润空间。

“零部件企业为了生存,不得不将成本压力继续向其上游企业进行传导。”刘长来建议,针对通用零部件领域,实施年度价格降幅上限管控措施;针对原材料价格波动敏感领域(如锂电池产业),强制建立价格联动调节机制,明确当原材料价格波动幅度超过±10%时,启动价格调整协商程序。

“要从制度层面入手,让优质能优价,让合理利润回归,这样才能守住制造业根基。”刘长来总结道。