

非评级行动短评：

2026 年政府工作报告指引下新能源汽车高质量发展的核心驱动：政策支持、市场秩序重塑与技术赋能

2026 年全国两会的召开为中国汽车产业发展定下总体政策基调。政府工作报告在总结 2025 年成绩时，特别提到新能源汽车产量突破 1,600 万辆、电动汽车充电设施超过 2,000 万个，显示出产业规模与基础设施建设的双重突破。在对 2026 年工作任务的部署中，消费提振、产业升级、关键技术攻关与高水平开放等举措均与汽车产业密切相关。由此可见，政策补贴释放需求红利、反内卷推动市场秩序重塑、电动化与智能化的技术迭代三者共同构成行业发展的核心驱动力，也为新能源汽车在下一年继续引领产业转型奠定了方向。

2026 年促消费政策仍将促进新能源汽车销量增长

2026 年政府工作报告提出“安排超长期特别国债 2,500 亿元支持消费品以旧换新，优化政策实施机制”。这一政策延续了 2025 年以旧换新的政策导向，虽然规模略有减少但强调“优化政策实施机制”，为新能源汽车市场提供了稳定的政策预期。中汽协数据显示，2025 年新能源汽车销量突破 1,600 万辆，同比增长 28.2%，渗透率达 47.9%；全年汽车总销量同比增长 9.4%，超出年初市场预期。另据商务部数据，2025 年汽车以旧换新带动新车销售额超 1.6 万亿元，其中新能源汽车占比近 60%，成为消费增长的主力军。

根据中汽协最新预测，2026 年中国汽车总销量预计将达约 3,475 万辆，同比增速约 1%，其中新能源汽车销量将突破 1,900 万辆，销量渗透率超过 50%。政策端的持续支持有效推动了汽车市场需求释放，且新能源汽车正成为推动汽车市场整体消费增长与产业结构转型的核心引擎。

反内卷与市场秩序重塑

2026 年政府工作报告提出要“加强反垄断、反不正当竞争，强化公平竞争审查刚性约束……，深入整治‘内卷式’竞争”。2025 年汽车行业利润率约 4.1%，低于工业企业整体平均利润率，且处于历史较低水平，行业盈利承压态势明显。行业快速扩张期出现的同质化产能和低价促销等现象，不仅压缩了企业利润空间，也加剧了产业链上下游的经营压力，抬升了行业系统性信用风险。此前，监管层已出台多项政策规范市场秩序：市场监管总局 2026 年 2 月发布《汽车行业价格行为合规指南》，规范汽车行业价格行为；2025 年 10 月工信部等三部门联合发布《关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告》，对纯电动乘用车、插电式（含增程式）混合动力乘用车的技术要求进行了调整，通过提高技术门槛减少低质量产能投放，引导行业向高质量发展转型。

预计在 2026 年“反内卷”的政策导向下，恶性价格竞争将得到有效遏制，但需求端增长放缓、原材料成本波动以及研发创新的持续高投入压力，则可能抵消部分政策效应，汽车行业利润率仍将在低位徘徊。另一方面，车企“出海”已成为行业重要趋势，从整车出口逐步延伸至技术、标准与产业链布局，在国内竞争压力加大的背景下，为企业开拓外部市场、分散风险提供了新的空间。2025 年中国新能源汽车出口同比增长超过 100%，达到约 261.5 万辆；2026 年 1-2 月延续高增势头，新能源汽车累计出口 58.3 万辆，同比增长 1.1 倍。与此同时，比亚迪、长安、小鹏、奇瑞等多家主机厂已在泰国、印尼、巴西、欧洲等地建立或投产工厂，出海战略正由单纯产品出口转向本地化生产与技术标准输出。

此外，市场秩序的重塑将加剧行业分化：头部企业凭借规模、技术与渠道优势将获得更强的议价能力与利润率，在规范化竞争环境中进一步扩大市场份额；而中小企业若无法在细分市场或技术路径上形成差异化优势，将面临较大的生存压力。部分车企可能通过兼并重组或退出市场的方式完成资源再配置，产业链上下游也有望在整合与参股中实现协同发展，行业整体集中度或将进一步提升。

电动化迭代与智能化提升的双轮驱动

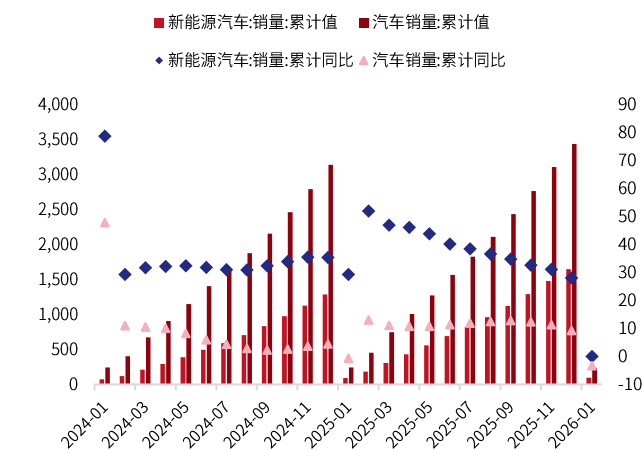
2026 年全国两会期间，来自汽车界的多位代表委员围绕新能源汽车发展提出了多项建议，其中智能化与自动驾驶成为提案的核心主题。汽车产业作为人工智能产业的重要组成部分，有望在政策支持下继续蓬勃发展，高级别智能驾驶商业化落地有望提速，赋能汽车行业科技属性提升，为汽车行业可持续发展带来新动能。

2026 年政府工作报告明确提出“深化拓展‘人工智能+’”，随着人工智能与汽车产业深度融合，新能源汽车“智”造产业势必将获得更多政策资源倾斜，为行业转型升级注入强劲动力。但与此同时，高阶智能驾驶的商业化推进对算力与能耗提出了更高要求，推动“超大规模智算集群”、“算电协同”等新基建将成为必要支撑，也令新能源汽车跨界竞争愈发激烈，行业内现有企业面临来自科技巨头、芯片厂商等多维度挑战。此外，随着高级别智能驾驶商业化的加速推进，车辆对高算力的需求或将呈现指数级增长。目前新能源汽车芯片国产化率虽逐年提升，但整体仍处于技术爬坡阶段，部分关键环节依然高度依赖进口。在地缘政治与全球供应链波动的背景下，这一依赖因素可能成为产业发展的潜在扰动变量。

另一方面，行业电动化的脚步仍在向纵深推进。以动力电池为例，行业正向下一代电池技术跨越，充电速度、能量密度与低温适应性同步突破。2026 年 3 月初，浙江台州清陶能源宣布固态电池项目一期投产，规模 3.5GWh；比亚迪发布第二代刀片电池及快充技术，常温状态下电量从 10% 充至 70% 仅需 5 分钟，零下 30 摄氏度低温状态下充电只比常温状态多耗时 3 分钟，预期将大幅提升用户体验。

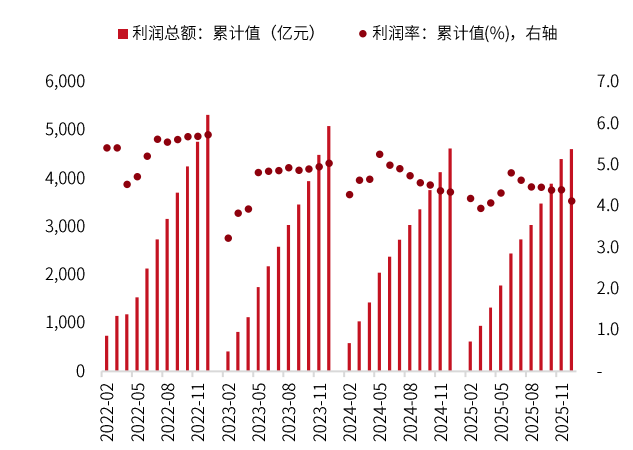
需求端仍是当前制约电动化与智能化进一步普及的核心瓶颈。汽车作为大宗消费品，随着新能源汽车保有量持续攀升，国内新车市场增量承压，用户购车决策更趋理性。与此同时，消费者对高阶自动驾驶功能的认知度、接受度与实际付费意愿仍处于培育阶段，相关技术的商业化落地与市场渗透仍需时间验证。未来能够在电池、智能辅助驾驶体系与以充电桩为核心的补能基础设施三方面形成协同优势的企业，更有可能在市场化进程中获得稳定的现金流与盈利溢价空间。

图 1: 新能源汽车销量 (万辆) 及同比增速 (%，右轴)



来源: iFind, 中証鵬元國際整理

图 2: 汽车制造业-规模以上工业企业-利润总额及利润率 (右轴)



来源: iFind, 中証鵬元國際整理

联系我们

主分析师

周纹羽

+852 3615 8307

elka.zhou@cspi-ratings.com

分析师

林思琪

+86 755 8321 0225

siqi.lin@cspi-ratings.com

媒体联系

media@cspi-ratings.com

评级服务联系

commercial@cspi-ratings.com

若欲获取进一步的信息，敬请访问 www.cspi-ratings.com

免责声明

中证鹏元国际评级有限公司（“中证鹏元国际”、“本公司”）按照既定的内部流程拟备不同的信用研究和相关评论（统称“研究”）。本公司保留在不事先通知的情况下，自行决定修改、更改、删除以及在其网站上发布任何信息的权利。

研究适用于免责声明和限制。研究和信用评级不是财务或投资建议，也不能被认为是购买、出售或持有任何证券的建议，并且不能反映/针对任何证券的市场价值。我们认为研究和信用评级的使用方应受过专业培训，有能力独立评估投资和商业决策。

本研究完全根据本研究发表时作者可获得的公开数据和信息作出。为了本研究的目的，本公司会从我们认为可靠且准确的来源获得足够有质量的事实性信息。我们不会进行审计，也不会对研究中使用的任何信息进行尽职调查或第三方校验。公司概不就研究中任何公开信息的遗漏、错误或不一致性负责。

本公司不对以任何形式对其提供的任何信息的准确性、及时性或完整性做出任何明示或暗示的保证。在任何情况下，本公司、公司董事、股东、雇员、代表，均不对任何使用本公司发布的信息所造成的损害、开支、费用或损失承担任何责任。

本研究侧重于观察信用评级市场的发展趋势。本研究在向公众发布前，尚未提供给任何发行人。公司不会因其研究而获得酬金。

本公司保留其在公司网站、公司的社交媒体页面和授权第三方发布研究的权利。未经本公司事先书面同意，不得以任何方式修改、复制、转载、传播或篡改本公司发布的任何内容。

本公司的研究并非给处在使用此研究可能构成违法的管辖区内的任何人传播或使用。如有疑问，请咨询相关的监管机构或专业顾问，以确保遵守适用的法律法规。

由于研究产生或与其相关的任何争议，本公司有权自行决定与争议解决相关的所有事宜，包括但不限于免责声明和政策的解读。

版权所有©2026 中证鹏元国际评级有限公司。保留所有权利。