



完善配套支持 推动智能汽车产业行稳致远

全国人大代表、小米集团创始人雷军： 推动人形机器人大规模应用于智能制造 共建智驾时代交通安全文明体系

证券时报记者 王小伟

2026年全国两会,全国人大代表、小米集团创始人、董事长兼CEO雷军提交五份建议案,均围绕“人工智能+”与“新质生产力”两大主线。

这些建议涵盖了人形机器人、智能汽车、科技公益、复合型人才等不同领域,既有对国内科技行业高质量发展的建言献策,也有对智能时代大众现实关切的回应,其中重点关注了人形机器人在智能制造中的应用落地和智能汽车时代交通安全文明体系建设。

雷军表示,2025年小米在自研芯片、AI大模型等领域取得扎实成就,未来五年还将在人工智能、自研芯片、操作系统和机器人等领域加大投入。小米集团此前对外宣布,未来五年研发投入将达到2000亿元,助力科技强国建设。

人形机器人应尽早 从“学徒工”迈向“正式工”

通用型人形机器人被认为是继计算机、智能手机、智能汽车之后的又一超级智能终端,正在成为未来产业的重要方向。为推动人形机器人尽早从“学徒工”转向“正式工”,雷军建议加快推动通用型人形机器人在智能制造中的应用。

首先是加快突破工程化落地难题,形成规模化量产条件。雷军建议以智能制造实际生产需求为牵引,重点提高人形机器人的工艺稳定性,力争到2027年实现特定工业场景下MTBF(平均无故障工作时间)突破1万小时、任务成功率超过99%。同时强化政策的精准引导,快速提升人形机器人的工程化能力,并有效降低人形机器人的单体成本。

其次是扩大智能制造应用场景,提高人形机器人使用率。鼓励工厂提供更多生产工位,打造机器人规模化运行场景;支持人形机器人在具体产线落地应用,承担中高难度劳动;有序推进人形机器人的规模部署,开放更多生产场景,建设领先水平的全机器人生产线。

最后是加强安全标准体系建设,促进人形机器人应用。雷军特别提到,希望加快推动人形机器人唯一编码的制定实施,保障人形机器人生产过程的安全性,同时强化人形机器人作业场景中的数据安全和伦理隐私。加强人形机器人领域的国际交流合作,参与制定“人形机器人+智能制造”的全球标准,助力中国人形机器人走向全球。

优化机动车驾驶考核项目

雷军认为,汽车智能化和智能辅助驾驶的高速发展,给传统道路交通安全文明体系带来挑战,集中表现为:驾驶培训未能及时匹配智能汽车新技术、新功能;智能化技术标准与技术路线不统一;多方协同治理机制有待优化,智驾安全宣传普及有待加强等。

为了保障智能汽车时代交通安全,雷军建议共建智能汽车时代交通安全文明体系。

首先,加快建设汽车智能化技术标准,优化机动车驾驶考核项目。雷军表示,希望由主管部门、行业机构牵头,引导各类汽车生产企业协同发力,推动驾驶考核项目向智能化领域延伸覆盖;稳步提升智能汽车相关内容在驾考中的权重,引导驾驶人牢固树立“人机协同”安全驾驶理念;在驾驶培训环节创新建设现代化交通安全教育基地,推动驾驶人能力提高与汽车智能化发展相匹配。

其次,完善多方协同治理体系,共建智驾时代交通安全体系。雷军建议将L2级辅助驾驶“脱手脱眼”纳入交通违法行为处罚,同时尽快明确L3/L4级智驾安全准则。

在加快培育智能汽车复合型人才、破解产业人才缺口方面,雷军建议,将“智能电动车辆”正式纳入国家一级学科目录,重构知识体系;在人才培养方面要以产业实际需求为导向,推行“双导师”与“实战化”培养模式,深化产教融合;细化完善配套政策,强化政策引导作用,构建汽车行业协同育人新机制。

优化工业旅游发展环境

雷军认为,科技创新具有投资周期长、成果转化风险大的特点,财政资金难以覆盖所有前沿课题,亟待科技公益“补位”。近年来,部分公益基金会已开始设立专项研究基金,支持基础研究与科技成果转化,但现行《基金会管理条例》及配套政策在支持科技型公益基金会方面仍有优化空间。

他建议,应为公益基金会支持科技创新创造更好的制度环境,明确鼓励公益基金会支持基础研究、前沿技术探索与科研人才培养等公益目标,简化科技奖备案流程。进一步支持公益基金会全面融入国家创新体系,鼓励公益基金会资助国家及地方政府性自然科学基金,支持公益基金会参与自然科学基金科技成果评估验收,推动科技创新和产业创新深度融合。同时将企业、个人资助科技公益的行为纳入创新评价,完善优化创新评价体系,带动更多社会力量支持科技创新。

此外,随着新型工业化深入推进,近年来我国工业旅游加快发展。雷军建议进一步优化工业旅游发展环境,提升企业开发工业旅游产品的积极性。

雷军建议加快开发工业旅游新业态新场景,着力提升项目经营能力,鼓励企业进行开发模式创新,打造标杆项目,评选示范场景,大幅提升供给品质。加强部门间统筹协调,扶持配套服务设施建设,建立多部门联合审批通道,支持企业提升景区综合接待能力,加强工业旅游景点的周边交通配套建设,加强品牌宣传和教育推广,打造“中国智造”旅游名片。

高端访谈

全国人大代表、小鹏汽车董事长兼CEO何小鹏： 加快自动驾驶法规与技术从L2跨越到L4

证券时报记者 王小伟

2026年全国两会,全国人大代表、小鹏汽车董事长兼CEO何小鹏提出三项建议,分别聚焦自动驾驶、具身智能和低空经济。在何小鹏看来,2026年不仅是技术持续突破的一年,更是制度供给与产业规模化之间需要实现“对齐”的关键节点。他希望科创成果能够真正走出实验室,在城市上空、道路之上和家庭场景中,成为触手可及的现实。

在加快推动自动驾驶技术从L2跨越到L4、完善法规与管理政策的建议中,何小鹏认为,推动政策与法规体系实现从L2向L4的跨越,促进技术快速迭代与规模化商用,将有助于我国在L2领域的积累优势转化为L4自动驾驶时代的竞争优势。

何小鹏提出四点建议:一是在保持L2级安全监管体系稳定运行的基础上,推动自动驾驶政策从L2级向L4级跨越,简化L3中间环节。二是逐步明确L4级自动驾驶车辆的注册与通行管理体系,逐步推动L4车辆在全国范围内合规上路。三是开展交通法规适配性评估,针对自动驾驶特性,在安全前提下,优化形成“人类驾驶”与“机器驾驶”分类适用的交通行为规范。四是赋予特定场景下L4级无人驾驶C端应用的地方试点管理权,允许部分基础条件成熟的城市在特定低风险场景开展L4应用试点,逐步形成可复制、可推广的经验。

何小鹏认为,推动自动驾驶从L2跨越L3,直接向L4跨越,加快突破制约产业发展的关键制度瓶颈,将为我国智能网联汽车和自动驾驶产业在全球竞争中赢得战略主动。

具身智能方面,何小鹏认为,应该鼓励加速“端侧本地大脑”高阶智能人形机器人研发和商用。他分析,从技术结构上看,我国当前大部分人形机器人属于软件规则控制的类型,并在运动控制系统层面展现出强

大的能力,而在“大脑”(自主思考与决策)与“小脑”(运动控制)的协同体系、更多场景任务泛化能力、商业化落地前景方面尚未形成行业优势。相对而言,在本地部署自主感知、决策、执行能力,具备泛化能力,由物理世界大模型驱动的高阶智能人形机器人,更有利于真正推广到工业、商业乃至家庭等场景,拥有更广泛的商业化价值。

何小鹏认为,端侧大模型的架构研发与训练、数据的采集与合成,以及算力相关的研发投入巨大,建议出台针对性的研发鼓励政策,例如设立国家级专项研发基金、强化全链条税收政策梳理等,对高阶智能人形机器人的研发,给予支持与引导,推动大模型在人形机器人本地的部署,加速技术突破与商业化落地。同时,加快构建人形机器人智能化标准体系,参照汽车行业自动驾驶分级标准,建立人形机器人智能化标准、技术规范及配套要求,并明确算力、数据、应用场景与训练强度等核心指标,为技术研发、产业落地与行业监管提供统一依据。

何小鹏同时建议优化低空空域管理与飞行汽车产业税收政策。建议推进低空空域管理权限下放,建立军民“三位一体”协同管理机制;选取低空经济产业基础成熟、空域资源禀赋优良、配套设施相对完善的区域,开展低空空域精细化管理试点,并适当下放空域管理权限到副省级或以上地方政府,充分调动地方政府推动低空经济发展的积极性与主动性。

飞行汽车产业税收政策方面,建议基于飞行汽车核心属性与功能定位,明确将符合适航标准的飞行汽车的税收归类,并实施阶段性税收减免扶持政策,降低企业研发、生产与市场推广成本,激发市场消费需求。同时,建立动态调整机制,逐步优化税收优惠力度与实施期限,实现政策扶持与市场化运营平稳衔接,推动产业从政策驱动向市场驱动转型。

全国人大代表、广汽集团董事长冯兴亚： 汽车产业不仅要“走出去” 还要“走进来”“走上去”

证券时报记者 李映泉

全国人大代表、广汽集团党委书记、董事长冯兴亚今年携多份建议参加全国两会,具体涵盖新能源汽车、智能驾驶、低空经济、汽车出海等多个产业话题。

随着新能源汽车渗透率和保有量持续提升,补能成为新的挑战。换电模式凭借高效的补能优势已进入规模化发展初期,但在标准体系、投资回报周期、制度框架和网络布局等方面面临多重挑战。

对此,冯兴亚建议加快构建全国统一的换电标准,统筹全域换电网络布局,健全车电分离制度框架,通过强化顶层设计,促进换电模式真正形成规模效应。

智能驾驶正成为新一轮科技革命与产业竞争的战略高地,中国智能驾驶产业已迈入规模化应用的快车道。冯兴亚今年再次建议,加快完善自动驾驶相关法律法规,构建全国统一的标准与测评体系,为自动驾驶汽车规模化落地提供保障。

冯兴亚提到,我国低空经济核心产业市场规模已突破6000亿元,产业发展具备了一定基础条件和资源支撑,但整体仍处于起步阶段。冯兴亚建议从四方面推动低空经济高质量发展。

一是强化规划统筹,制定低空经济发展“十五五”规划,编制低空数字空域图,构建“干一支一末”低空航线网络,打造长三角、粤港澳等城市群低空走廊。

二是健全法规标准,完善空域管理、飞行安全、数据跨境等领域专项法规,支持粤港澳开展“双边沙盒”制度创新,为区域一体化提供示范。

三是完善监管机制,建立军民航地“三位一体”协同平台,实施基于风险的分级分类监管,运用数字孪生、人工智能等技术构建智慧监管体系。

四是拓展应用场景,鼓励地方政府在物流配送、医疗急救、城市交通等领域开放场景,出台扶持政策降低企业试点成本,打造示范标杆项目,探索可持续商业模式。

2025年,我国汽车出口量达709.8万辆,连续三年位居全球第一。不过,目前仍存在全球标准各异、合规成本较高,以及国内标准国际话语权弱、国内企业标准不够统一等问题。

冯兴亚建议,通过构建出海合规服务体系、推动中国标准与国际接轨,强化国内企业标准协同统一等举措,加速技术优势向出口竞争力转化,并形成产业出海合力,助力我国实现从“出口大国”向“全球产业引领者”跨越发展。

“新质生产力发展需要全球市场的检验与支撑,汽车产业需从‘走出去’向‘走进来’‘走上去’升级,打造具有全球影响力的中国汽车品牌。”冯兴亚说,广汽集团将推进“千网计划”。到2026年底,广汽计划建成超1000家渠道网点,加快铺设全球重点市场销售与服务网络。同时,广汽将继续深化本地化生产与生态布局,未来将在全球布局多个KD工厂、研发中心和供应链体系等,真正参与到全球价值链的分配中,助力汽车出海强国建设。

全国人大代表、 中国太保战略研究中心主任周燕芳： 建议构建国家级 智驾数据共享标准及平台

证券时报记者 邓雄鹰

近年来,我国新能源汽车产业实现跨越式发展。今年全国两会,全国人大代表、中国太保战略研究中心(ESG办公室)主任周燕芳将就促进我国新能源汽车保险高质量发展提出建议。

公安部数据显示,截至2025年底,全国新能源汽车保有量达4397万辆,占汽车总量12.01%;2025年新注册登记新能源汽车1293万辆,占新注册登记汽车数量的49.38%。同时,随着人工智能、大数据等新一代信息技术的深度赋能,汽车产业正经历智能化的深刻变革。

周燕芳表示,随着新能源汽车市场规模的持续扩大和智能化水平快速提升,车辆风险特征和保障需求正在发生深刻变化。相较传统燃油车,新能源汽车在风险结构、责任主体和保障边界等方面均呈现新的特点,给保险产品、模式创新和风险管理带来新的课题。一方面,新能源车的风险特征与燃油车存在本质差异,传统保险承保和理赔模式难以有效适配。另一方面,智能驾驶技术的普及改变了事故责任逻辑,现行法律框架和保险产品供给存在制度缺口。

针对新能源汽车产业变革带来的机遇与挑战,为更好服务产业转型升级,周燕芳建议从四个方面推进新能源车险的高质量发展:一是构建国家级智驾数据共享标准及平台;二是加快智能驾驶相关法律法规的修订完善;三是制定关键技术与服务标准体系;四是实施差异化产品创新及定价指引。

智能驾驶技术的快速发展使车辆运行数据成为事故认定、风险定价和理赔处理的核心依据。为推动新能源车保险经营和服务能力不断提升,周燕芳建议,由金融监管部门牵头,联合产业各方,共同研制智能驾驶中国安全标准,并从源头构建国家级智驾与保险数据交互平台,通过打通汽车制造、保险、检测机构间的信息壁垒,形成覆盖车辆全生命周期的可信数据闭环。围绕数据采集、存储、调取、鉴定等环节,建立统一的数据接口标准和安全规范,明确数据权属,使用权限和隐私保护要求。

周燕芳同时建议,结合智能驾驶技术发展进程,适时启动《道路交通安全法》《保险法》等相关法律法规修订工作,重点明确L3级及以上智能驾驶模式下交通事故的责任主体认定规则,建立与“人机共驾”相适应的责任划分框架。



全国人大代表、
小米集团创始人

雷军



全国人大代表、
广汽集团董事长

冯兴亚



全国人大代表、
小鹏汽车董事长兼CEO

何小鹏



全国人大代表、
中国太保战略研究中心主任

周燕芳

