

车企加码L3赛道 高阶智驾时代已来？

► 本报记者 于大勇

工业和信息化部副部长辛国斌在近期举行的中国电动汽车百人会论坛(2025)上表示,将有条件批准L3级自动驾驶车型生产准入。与此同时,不少车企披露各自L3级自动驾驶落地的时间表。

专家表示,通过智能辅助驾驶,可以为驾驶员带来更轻松的驾驶体验,同时有助于提升驾驶安全性。L3级自动驾驶有望在未来得到广泛应用,这也是相关车企加码L3级的重要原因。

车企加码L3级

近期,奇瑞、广汽、极氪3家车企先后发布智驾方案,并披露L3级自动驾驶车辆量产时间表。

其中,奇瑞推出“猎鹰智驾”系统,宣布将于2026年实现L3级技术上车;极氪发布L3级自动驾驶技术架构——千里浩瀚H9智驾方案,表示将在极氪全新旗舰SUV极氪9X光辉版首发搭载;广汽则提出开启首款L3级自动驾驶车型的量产上市销售工作。

在更早的2月份,长安、小鹏汽车等车企纷纷发布L3级自动驾驶量产的消息。在长安的系列智能化计划中,2026年天枢

智驾系统将实现全场景L3级自动驾驶。

“相关车企纷纷加码L3级自动驾驶的原因,主要在于多方面的推动力。”资深人工智能专家郭涛表示,一方面,技术进步使L3级自动驾驶从理论走向现实,硬件和软件的发展提供了坚实的技术基础。另一方面,法规逐渐完善为L3级自动驾驶的落地铺平了道路,减少了法律和监管上的障碍。

“竞争压力推动。”北京市社会科学院副研究员王鹏坦言,车企意识到,在智能驾驶领域取得领先地位,对于提升品牌形象、增强市场竞争力具有重要意义。

“市场需求强烈。”中国通信工业协会数字平台分会副会长高泽龙表示,消费者对自动驾驶技术的兴趣日益浓厚,特别是在城市交通拥堵、长途驾驶疲劳等问题日益突出的背景下,L3级自动驾驶能够提供更安全、舒适的驾驶体验,满足市场对高科技、智能化汽车产品的需求。

全面普及尚需时日

按照工业和信息化部发布的《汽车驾驶自动化分级》,驾驶自动化从L0-L5按6级划分:

L0级为驾驶员驾驶,L1、L2级分别为驾驶员主导、系统辅助;从L3级别开始,车辆控制权逐渐交由自动驾驶系统,L3级为有条件自动驾驶,L4级为高度自动驾驶,L5级为完全自动驾驶。

“L3级自动驾驶的优点主要体现在3个方面。”中国民协新质生产力委员会秘书长吴高斌介绍说,一是减轻驾驶员疲劳。在高速公路等特定场景下,L3级自动驾驶可以接管车辆,让驾驶员得到充分休息。二是提高行车安全性。自动驾驶系统可以实时监测周边环境,降低交通事故的发生概率。三是提高行车效率。自动驾驶系统可以根据路况自动调整车速和行驶轨迹,减少拥堵现象。

“L3级的最大价值在于,首次实现‘由系统承担驾驶责任’的历史性转变。”努曼陀罗商业战略咨询董事长霍虹屹表示,在L2级及以下等级,驾驶员始终是主控方,系统只是辅助;而L3级则意味着在特定条件下驾驶任务可交由系统完成,驾驶员可以真正“脱手脱眼”,这对改善驾驶体验、提升安全性是一次质的飞跃。

值得关注的是,虽然相关车

企纷纷加码L3级自动驾驶并规划了时间表,同时技术的进步也使得L3级自动驾驶进入发展“快车道”,但仍有难题待解。

“目前,L3级自动驾驶仍面临技术稳定性、安全性、法规完善性及消费者接受度等多方面的挑战。”中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅说。

“L3级自动驾驶能否全面普及,取决于两个关键条件:一是法规环境的统一与完善,二是高可靠、低成本的技术规模化能力。”霍虹屹认为,当前L3级自动驾驶更可能率先在高阶车型、高价值场景中落地,如高端家用车、高速通勤等,逐步“由点及面”扩散。

中国投资协会上市公司投资专业委员会副会长支培元也认为当前L3级自动驾驶的全面普及仍面临挑战。技术方面,极端天气、复杂路况等特殊场景下,系统可靠性有待提高;成本方面,高精度传感器等硬件成本高昂,导致搭载L3级自动驾驶的车型售价偏高,限制消费

展望L4级

目前L3级自动驾驶尚处推广初期,但已有企业开始布局L4级自动驾驶。例如,在长安的系列智能化计划中,2028年将实现全场景L4级功能;广汽则计划到2026年年初,成为国内首家稳步推进L4级自动驾驶产品规模化运营的车企。

“从L3级到L4级自动驾驶,需要实现多方面的技术跨越。”袁帅说,首先,L4级自动驾驶需要更强大的传感器和更精准的算法,以应对更加复杂多变的道路环境和交通场景。其次,L4级自动驾驶需要实现更

更程度的自动化,几乎在各种条件下都能实现自动驾驶,而无需驾驶员干预。第三,L4级自动驾驶还需要解决事故责任认定、车辆成本、保险风险评估等关键问题。

“从L3级到L4级的跨越需要多方面的技术进步和创新,涉及环境感知、决策规划、冗余处理等多个方面。这些技术的进步和创新将推动自动驾驶技术不断向前发展,最终实现L4级乃至更高级别的自动驾驶。”高泽龙说。

西安高新区打造新能源汽车“智造硅谷”

► 本报记者 叶伟 通讯员 张静攀

新能源汽车产业是西安高新区的主导产业之一,也是西安高新区两个千亿元级产业之一。

近年来,西安高新区抢抓全球汽车产业向电动化、智能化、网联化加速转型的发展机遇,锚定“百万辆整车、千亿级集群”目标,构建起“整车制造为核心、创新研发为引领、全产业链协同”的发展格局,积极打造新能源汽车产业“智造硅谷”,推动新能源汽车产业实现从跟跑到领跑,成为全国新能源汽车产业版图中极具竞争力的重要一极,书写中国汽车产业换道超车的时代篇章。

铸就千亿元级产业集群

近年来,西安高新区紧盯汽车产业转型“风口”,以“政府推动+龙头带动+市场运作”模式,运用投行思维、链式思维、增量思维、闭环思维,深耕新能源汽车整车、零部件、后市场“三位一体”生态,新能源汽车产业发展动能强劲。

2024年,西安高新区新能源汽车产量突破107万辆,占陕西

省总量的89.3%、全国的8.3%,成为全球重要的新能源汽车生产基地。西安高新区动力电池、汽车电子等关键配套产业同步扩张,联合汽车电子、弗吉亚、延锋、东风李尔、双英汽车等知名配套企业落户,聚集汽车产业上下游企业180余家,产业规模约2600亿元,其中工业企业80余家,产值约2300亿元,服务及商贸业企业100余家,营业收入超300亿元。

目前,西安高新区已形成涵盖整车制造、电池材料、汽车零部件、服务体系的本地化供应链,成功跻身“千亿元级产业集群”行列,为陕西省乃至全国新能源汽车产业发展注入强劲动能。

引领产业发展潮流

创新是西安高新区汽车产业的核心基因,更是高新区新能源汽车产业蓬勃发展的重要引擎。

据统计,目前西安高新区已累计建成20余家国家级、省级、市级汽车产业创新平台,涵盖动力电池、智能驾驶、底盘架构等关键领域。

法士特汽车传动工程研究院突破高效变速器技术瓶颈;芯派智能电源电驱系统创新中心推动电控技术国产化;比亚迪西安汽车及零部件检测中心构建起覆盖整车、系统、零部件、材料的全链条检测验证体系,成为技术迭代的“硬核”支撑……

创新的关键在人才。近年来,西安高新区创新“校招共用”“订单式培养”模式,联合西安交通大学、西北工业大学等高校建立人才定向输送机制,形成“研发有平台、转化有通道、成长有空间”的创新生态,为新能源汽车产业发展培育肥沃土壤。

构筑一流产业链生态

龙头企业是产业集群的领跑者。近年来,西安高新区充分发挥比亚迪、法士特等链主企业引领带动作用,聚焦汽车核心零部件和关键增量部件两大重点



比亚迪工厂

领域,实施“一企带一链”工程,围绕链主龙头企业开展链式招商,形成“整车制造-核心部件-后市场服务”全链条闭环。

在补链上,北极雄芯、富特科技、泰孚集团、杰华特等一批项目落地西安高新区,有力补齐了车规级芯片、电池、内饰、汽车电子等核心零部件短板,比亚迪新能源整车零部件本地配套率达到60%,形成涵盖整车制造、电池材料、汽车零部件、服务体系的本地化供应链。

在延链上,西安高新区布局新能源微网产业,落地奇点能源、领充创享、麦格米特等项目,构建“分布式电源+储能+能量转

换”新赛道。奇点能源在强链上推动链主龙头企业实施智能化技改,引入仰望U8、宋Plus等高端车型,建设全球研发中心及中科创达智能座舱基地,推动产业向电动化+智能化“双轮”驱动升级。

面向未来,西安高新区正以全球视野谋划产业升级,聚焦智能网联、氢燃料汽车、车规级芯片等前沿领域,加快引进新整车企业及核心部件项目,推动“三电”系统、智能驾驶技术向国际领先水平迈进,加快建设具有国际影响力的新能源汽车产业高地,为我国从汽车大国迈向汽车强国贡献高新力量。