

# 我国首批L3级自动驾驶车型获批上路试点运行 高阶智驾时代大幕开启

► 本报记者 于大勇

12月26日,中国首批L3级自动驾驶专用正式号牌车辆在重庆市上路,46辆搭载L3级智能驾驶辅助系统的深蓝汽车驶入城市道路。此前的12月23日,北京市公安局交通管理局正式发放L3级高速公路自动驾驶车辆专用号牌。

专家表示,这标志着我国自动驾驶车辆已由测试示范进入到正式量产阶段,L3级自动驾驶时代的大幕正在徐徐开启。

## 护航前沿技术安全落地

2025年12月中旬,工业和信息化部公布我国首批L3级有条件自动驾驶车型准入许可,两款分别适配城市拥堵、高速路段的车型将在北京市、重庆市指定区域上路试点运行。

专家表示,相关部门发出L3级“量产通行证”,把汽车自动驾驶产业从“封闭测试”直接推到“可交付、可运营、可追责”的新周期,监管逻辑闭环成形,社会资本、保险、运营主体有了明确合规依据,敢于大规模投入有利于加速推进汽车自动驾驶技术进步。

据了解,此次获得附条件准入许可的两款车型,分别来自长安汽车旗下重庆长安汽车股份有限公司和北汽蓝谷麦格纳汽车有限公司。其中,长安相关车型可在交通拥堵环境下,实现高速公路和城市快速路单车道内的自动驾驶功能,最高车速为50公里/小时;北汽相关车型则可在高速公路和城市快速路相对通畅场景下运行,最高车速为80公里/小时。两款车型均明确限定了启用路段和使用条件,仅在北京市和重庆市划定的特定道路区域内开展试点运行。

“此次发布让符合标准的产品接受市场检验,释放出‘有法可依、有路可跑’的量产应用红利,系贯彻‘制度先行、试点破冰、梯次推广’的总体思路。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋认为,此次正式许可自动驾驶车型产品试点运行,体现了政府支持创新探索的治理智慧。

付炳锋表示,智能网联汽车作为跨学

科、跨领域的复杂系统,其成熟度不仅依靠技术突破,更需商业闭环验证。由工业和信息化部牵头,会同公安、交通、住建等部门构建“产品准入+上路通行”双轨机制,联合制定规则、并行审查,为产业划定清晰的安全基线,为创新留足空间,这不仅体现了技术的发展,更是国家统筹高质量发展与高水平安全,包容审慎监管护航前沿技术安全落地、激发产业创新活力的生动实践。

“从政策层面看,为自动驾驶汽车商业化提供了明确的政策指引与合法依据,打破了此前在测试与实际应用间的政策壁垒,让企业有更清晰的方向推进商业化落地。”新智派新质生产力会客厅联合创始人袁帅认为,从市场角度而言,两款适配不同场景的车型上路试点运行,能收集大量真实路况数据,有助于相关企业不断优化自动驾驶算法,提升系统可靠性与安全性,增强消费者对自动驾驶汽车的信任,从而刺激市场需求。同时,这也将吸引更多资本和资源涌入自动驾驶领域,加速技术研发与产业生态完善,推动整个行业从技术研发向大规模商业化应用快速迈进。

## 商业化进程提速

2025年6月初,全国标准信息公共服务平台公示关于征求《智能网联汽车组合驾驶辅助系统安全要求》拟立项强制性国家标准项目意见的通知,这意味着L2级辅助驾驶的强制性国标或将落地。时隔半年,首批L3级自动驾驶车型获批上路试点运行。

专家表示,这预示着我国汽车自动驾驶的商业化进程加速,高阶智驾时代的大幕已然拉开。

按照工业和信息化部发布的《汽车驾驶自动化分级》标准,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。

“许可自动驾驶车型产品,不仅是对技术成熟度的专业认可,更是对社会各界关于未来智慧出行深切期待的有力回应。”付炳锋表示,L3级别自动驾驶的落地,是涵盖整车、零部件、软件算法、通信、数据服务等多主体协同的系统性工程。此次发布是在社会广泛关注和高度期待下,工业和信息化部等部门做出部署的重要步骤,将带动新出行、新保险等衍生业态发展,加速形成安全高效、融合开放的产业生态。

“自动驾驶汽车发展前景极为广阔。”袁帅认为,随着技术不断进步,成本逐步降低,自动驾驶汽车有望在物流运输、共享出行、私人乘用车等多个领域广泛应用,改变人们的出行与物流模式。同时,自动驾驶与智能交通、智慧城市等概念的深度融合,将进一步提升城市交通效率,减少交通事故,创造巨大的经济与社会价值。

“当前,自动驾驶汽车的发展也面临挑战,如法律法规完善、安全责任界定、公众接受度等问题仍需逐步解决。”袁帅说。例如,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级自动驾驶车型的售价偏高,限制消费者接受度。

“智能网联汽车准入和上路通行试点工作的推进,为我国汽车技术创新和迭代升级注入了强劲动力。”付炳锋表示,下一阶段,中国汽车工业协会将充分发挥行业组织的桥梁与纽带作用,一方面积极配合政府部门做好政策宣贯与实施效果评估;另一方面,组织行业企业落实上路要求,搭建技术交流与经验共享平台,协助解决试点过程中的共性难题,并面向社会广泛开展科普宣传,增强公众对自动驾驶技术的认知与信任度。

“中国汽车工业协会将持续推动技术、制度、治理创新协同共进,与全行业一道共同谱写我国智能网联汽车产业高质量发展的崭新篇章。”付炳锋说。

码上读报

扫码阅读全文

## 再生纸浆“带病”进口 为何屡禁不止

今年9月,青岛海关查获746.78吨以“再生纸浆”名义申报入境的货物。该货物为压缩褐色絮状浆包,有异味,夹杂塑料片、金属等杂质。经专业机构鉴定,其属于国家禁止进口的固体废物。

2021年1月,我国全面禁止进口固体废物(俗称“禁废令”),其中就包括废纸。我国企业进口废纸等再生纤维造新纸由来已久。“禁废令”的全面实施,要求从进口“纸”转变为进口“浆”,意在避免把污染物输送到国内。

但是,目前国内部分造纸企业在海外通过干法制浆,把废纸“干磨”成“纸浆”再进口,实则进口的还是废纸。公开资料显示,2021年以来,全国发生多起海关查验出以“再生纸浆”名义进口固体废物并退运的案例。

业内人士呼吁,应加强对进口再生纸浆监管,提高进口干法纸浆标准,加强技术创新,从而解决造纸原料供应紧张、原料利用率不高等问题。



《科技日报》2025.12.25 李禾

## 元宇宙产业园为何不温不火

2022年前后,元宇宙这个“前沿热词”掀起了一波“科技热潮”。

据不完全统计,截至目前,全国有137家在建及已建成的元宇宙产业园,东中西部均有布局,经济发达地区分布数量较多。然而部分已经投入运营的园区,其发展状态不温不火,引资能力弱,入驻企业获得感不强。

专家表示,园区不是简单的物理集合空间,聚合分散资源、集中市场需求,才是园区建设初衷。反之,如果园区空置率较高,不仅无法产生经济效益,还会造成土地资源浪费,增加地方政府的管理成本和财政负担。

产业发展应遵循“早期单点突破—中期产业渗透—远期实现与经济社会深度融合”的科学规律,这个过程无法一蹴而就,“短期捞一把走人”的想法要摒弃。专家认为,元宇宙产业应转向需求导向的发展模式,可通过设立创新基金支持企业进行长期研发,从而降低试错成本并且避免资源过度集中。



《经济日报》

2025.12.23 王霖 王明昊 孙潜彤



12月22日,中国科学院在北京举行A类先导专项“种子精准设计与创造”(以下简称“种子专项”)系列科研成果新闻发布会,系统展示专项通过创建精准设计育种新范式,在水稻、小麦等主要农作物和鱼等动物的育种方面取得的系列突破。“种子专项”于2019年11月由中国科学院联合院内外30家单位共同启动。

左图:发布会现场展示软鳍新光唇鱼“墨龙1号”。

右图:中国科学院院士、植物研究所研究员种康介绍研究成果。

新华社记者 金立旺/摄

