

长安汽车L3级车型落地 重庆打造智能网联汽车第一城

中经记者 赵毅 重庆报道

2026年1月5日下午5点,在重庆市内环快速路上,一辆深蓝汽车以低于50公里/小时的速度行驶,坐在主驾的安全员松开了方向盘,只见方向盘在无人操作的情形下自动旋转,车辆在单车道上平缓行驶。包括《中国经营报》记者在内的3名乘客体验了一次L3级有条件的自动驾驶。

2025年12月15日,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,长安汽车成为首批获准的车企。12

月20日,全国首块L3级自动驾驶专用正式号牌“渝AD0001Z”在重庆诞生,并安装于深蓝汽车的车型上。

一直以来,长安汽车积极响应国家号召,推动智能网联汽车向产业化、规模化发展。随着重庆市着力打造“33618”现代制造业集群体系步伐加快,长安汽车深度锚定重庆“智能网联新能源汽车之都”建设目标,深化城企协同,在技术突破、产业协同、场景落地三大维度持续发力,成为区域产业集群升级的核心引擎,重庆正在加速打造智能网联汽车第一城。

全国首批智能网联车牌诞生

此次试点的核心目的在于为技术迭代与制度建设提供真实场景与实证数据支撑。

“安全是第一位。”在与长安科技测试验证与数据应用部总监杨果共同乘坐“渝AD0001Z”牌照深蓝汽车过程中,他多次提到这句话。

记者了解到,这块编号“渝AD0001Z”的L3级自动驾驶专用正式号牌,率先安装在了深蓝汽车产品上,并获准在重庆市内环快速路、新内环快速路(高滩岩立交—赖家桥立交)及渝都大道(人和立交—机场立交)开展上路通行试点。

这些路段为重庆市民主要出行道路,其典型的车辆密集拥堵、车流频繁汇入汇出、事故高发、道路施工等复杂路况,成为长安L3级自动驾驶系统实战训练、迭代升级的“考场”。

据介绍,当前试点主体仅可在限定路段、限定车型范围内使用。该车型暂时不面向普通消费者,仅限试点使用单位运营,后续消费者可通过打车方式体验自动驾驶功能。

杨果对记者表示,随着国内首批L3级有条件自动驾驶车型获准入许可并启动上路试点,商业化进程

迎来关键突破。

“当前阶段的核心目标是通过试点积累技术与制度基础,待法律法规完善、产业生态协同等条件成熟后,再推动自动驾驶系统正式面向C端用户规模化销售使用。”杨果表示。

据悉,此次试点的核心目的在于为技术迭代与制度建设提供真实场景与实证数据支撑。试点车辆在限定道路、天气及速度条件下的运行数据,将助力车企完善系统对复杂路况的应对能力,弥补测试阶段难以覆盖的长尾场景验证缺口。

“大家今天看到的单车道0—50公里/小时自动驾驶功能,背后是一整套全新构建的安全体系——涵盖网络安全、数据安全、上路通行安全等多个维度,这不是单一产品能独立实现的,必须靠企业整体能力做支撑。”杨果透露,此前工业和信息化部、公安部、交通运输部等部门对该项技术进行了多轮现场审核,组织了大量专家评审,一步步通过严苛选拔,最终择优进入试点名单。

驾驶员不能完全脱离驾驶责任

从L2到L3的升级,是车机系统从辅助驾驶迈入自动驾驶的迭代。

“尽管首批L3级车型已获批,但目前没有任何主机厂承诺对驾驶辅助系统的全部责任‘完全兜底’。”杨果认为,即便对于新晋落地的L3级车型,其自动驾驶功能也仅限定在特定道路、天气条件和速度范围内激活,超出设定场景后,驾驶责任仍需回归驾驶员。

这一表述与公安部此前的官方定调一致。2025年7月23日,公安部在国新办新闻发布会上明确指出,当前市面上所有汽车搭载的“智驾”系统均属于辅助驾驶范畴,并非真正意义上的自动驾驶,驾驶员始终是行车安全的第一责任人。若驾驶员在使用辅助驾驶功能时出现“脱手脱眼”等危险行为,一旦发生事故,可能面临民事赔偿、行政处罚甚至刑事追责的三重法律风险。

“L2与L3两者最本质的区

别在于责任划分。从分级定义来看,L2属于驾驶辅助范畴,而L3是有条件自动驾驶。在L2及以下级别,系统仅起到辅助作用,驾驶员始终是第一责任人。”杨果表示。

北京市安理律师事务所合伙人律师郭庆直言,从L2到L3的升级,是车机系统从辅助驾驶迈入自动驾驶的迭代。“到了L3级别,责任划分以车辆控制系统为主导,在设计运行条件内,若因软件故障引发事故,由车企承担主要责任;仅在系统发出接管请求后驾驶员未及时响应导致事故,才由驾驶员担责。”

杨果认为,新落地的L3级车型在规定运行条件下,可由系统承担驾驶责任,但这并不意味着驾驶员可以完全脱离驾驶任务,仍需在系统发出接管(由人驾驶)请求后在一定时间

智能网联新能源汽车先行探路

重庆市提出要着力打造“33618”现代制造业集群体系。

凭借汽车产业硬实力出圈的重庆,正以政策为牵引、技术为支撑、场景为载体,开展一场涵盖自动驾驶商业化、出行服务便捷化、交通治理智能化的全方位“智慧出行”试验。

按照《深入推进新时代新征程新重庆制造业高质量发展行动方案(2023—2027年)(征求意见稿)》,重庆提出立足现有基础,放大特色优势,构建“四梁八柱”,推动全市制造业形成上下游协作、高中低端协同的融合集群发展,培育高级别的“33618”现代制造业集群体系。瞄准培育世界级产业集群目标,重庆将做大、做强、做

优智能网联新能源汽车产业。

此外,《重庆市建设世界级智能网联新能源汽车产业集群发展规划(2022—2030年)》中提出,要建成世界级智能网联新能源汽车产业集群。2025年,初步形成世界级智能网联新能源汽车产业集群雏形,智能网联新能源汽车产销量占全国比重达到10%以上。到2030年,建成世界级智能网联新能源汽车产业集群,智能网联新能源汽车产销量在全国的占比进一步提升,产业规模达到全球一流水平。

中国社会科学院工业经济研究所研究员、中国社会科学院大学教授赵英指出,智能网联

首块L3级自动驾驶专用正式号牌



首块L3级自动驾驶专用正式号牌“渝AD0001Z”在重庆诞生

企业供图

内响应。

据了解,当该系统超出限定的工作范围,系统会立刻向驾驶员发出接管请求。驾驶员需要在10秒内完成车辆操控的接管,这是保障行车安全的硬性要求。

尽管该功能已经实现在一定条件下车辆自动驾驶,但杨果强调,司机仍要严格遵循当前的交通法规,酒驾、无证驾驶以及边开车边睡觉绝对不行。

广东宏力律师事务所合伙人律师何雁英在接受记者采访时表示,消费者在体验新技术的同时,需清晰认知辅助驾驶与自动驾驶的边界,摒弃“完全解放双手”的误区,牢记驾驶员的核心责任,避免因误用功能引发安全风险。目前,相关部门正推动细化配套法规,进一步明确不同级别自动驾驶的责任划分,为行业健康发展筑牢制度基础。

张永伟:2026年车市预计增长2% 下沉市场将是重要增长引擎

中经记者 陈茂利 张硕 北京报道

2025年是“十四五”收官之年、“十五五”谋篇布局之年,也是进一步全面深化改革、推动中国式现代化行稳致远的关键一年。汽车产业进入新旧动能转换和发展新质生产力的关键窗口期

和机遇期,全行业企业凝心聚力、砥砺前行,创造出令人瞩目的业绩。

纵观2025年,汽车“以旧换新”、免征新能源购置税、新能源汽车下乡等政策,以及行业“反内卷”与规范竞争的倡议,对销量的拉动直接且高效,不仅有力对冲

下沉市场成新增长引擎

在谈到市场增长动力时,张永伟认为来自三个方面:政策支持、海外市场拓展以及下沉市场的潜力释放。

张永伟强调了政策的重要性,认为新能源汽车产业的发展仍然需要消费端政策的支持。“新能源汽车经历了一轮靠补贴换规模,到市场驱动的转型,这两年消费端的政策对新能源汽车起到了重要的支撑作用,2026年产业的发展仍然需要政策的支持。”

同时,张永伟也指出了下沉市场的巨大潜力。他认为,10万元左右的高性价比车型将带动下沉市场的机动车化进程,为市场增长提供新的动力。

汽车出海拓增量

2020—2024年,中国汽车市场持续增长,销量于2023年历史性地突破3000万辆大关,并在2024年以约3190万辆再创新高。

过去5年,新能源汽车与汽车出口是驱动市场增长的双重引擎。特别是在出口方面,中国汽车年出口量从“百万辆级”迅速攀升至“600万辆级”,使得中国在2023年、2024年连续两年稳居全球汽车出口首位。张永伟认为,海外市场的深入拓展将继续成为2026年车市增长的关键动力。

然而,中国汽车出口在经历高

了市场下行压力、确保全年增长目标达成,更关键的是,它引导行业从短期“价格战”转向长期“价值战”。展望2026年,专家指出,行业将进入以“平稳增长”为预期的战略调整期,市场化并购重组将成为优化资源配置、引领产业走向集约高效与可持续未来的关

键路径。

“2025年,国内汽车乘用车市场销量将超2760万辆,2026年,国内汽车乘用车市场将实现2%的微增长,达到2820万辆。”近日,在一场沟通会上,车百会理事长张永伟向《中国经营报》等媒体记者分享2026年行业发展趋势。

张永伟强调,当前最重要的

预期是行业保持平稳增长,避免大起大落。过快增长可能引发企业行为变形,而过快下滑则会压缩发展空间。因此,维持产业平稳增长,特别是在“十五五”期间,是行业健康发展的基础,也是企业最重要的机遇。



张永伟认为下沉市场将是2026年重要增长引擎。

略咨询公司发布的《新物种新理

念新趋势——新能源汽车消费洞察与预测(2024—2025)》显示,2024年,在三线及以下城市的下

沉市场,新能源汽车销量虽然增幅达63%,但渗透率较一、二线城市仍低10个百分点。

里斯战略咨询中国区合伙人何松松向记者指出,从发展趋势看,三线及以下市场已占据了可观的新能源汽车销售规模,但其整体渗透率仍低于30%,这意味着下沉市场在未来较长阶段内,仍具备广阔的发展空间。

车企也在加速布局下沉市场。记者注意到,大众、丰田、比亚迪、零跑等车企均在推动现有4S店网络向县域延伸,推出更注重实用性、性价比高、维保成本低的车型,并可能针对路况、充电条件进行适应性改进。

产业发展新机遇:L3试点

此前,工业和信息化部正式附条件批准两款L3级自动驾驶车型的产品准入申请。对此,张永伟指出,产业发展需要逐步验证,这是自动驾驶产业迈向成熟的重要一步。他认为,L3试点不仅是技术验证,更是监管体系、保险政策、交通责任等配套制度的“压力测试”。

张永伟分析,智能驾驶是汽车智能化的核心标志。当前全球竞争格局中,中美走在前列,欧洲正全力追赶。他强调,我国必须抓住窗口期,通过持续自主研发巩固领先优势。这就需要实现技术创新与监管体系的同步推进,构筑坚实壁垒。

“当前我国智能辅助驾驶无论从市场份额到创新技术都处于领先地位,智驾下一步就是发展自动驾驶,L3级是有条件的自动驾驶,此次放开L3试点意味着智驾竞争真正开始。”张永伟表示。

在张永伟看来,技术落地需要循序渐进、稳扎稳打。国家及时放开L3试点,是推向产业化的重要步骤,通过试点把技术跑通,并不断优化技术,才可以进行产品认证。张永伟强调,L3车辆上路后,将系统性检验交通、保险、政策适配及责任界定等复杂问题。只有上述环节及法规体系、标准都跑通后,技术验证才能纳入监管体系双准入试点。

“上路准入、产品准入都是必经之路。”张永伟表示,“两款L3自动驾驶车型产品标志着产业发展迈入‘量产应用’阶段,但这只是第一步。要遵循科学的发展模式,让自动驾驶进入到稳妥的发展轨道上,才能助力行业实现真正高质量可持续发展。”

“产品出口”和“产业的全球化布局”这两件事有机结合起来。

张永伟结合欧洲调研经验指出,当地汽车工业对中国电动化、智能化技术的合作意愿已从不了解转向主动,中国车企可通过技术合作、存量工厂盘活、代工生产等轻资产模式,实现“帮你升级就是自我发展”的共赢。

张永伟呼吁,车企要抓住这个机会,利用好欧洲车企意愿和中国合作的意愿来解决其在欧洲发展遇到问题。他指出,当前,欧洲市场上一些产品和中国市场现在的

主流产品,在电动化、智能化方面确实存在代差。我们要把更电动、更智能的车送到欧洲消费者面前,满足他们的期待。同时,我们不能只满足于“卖车”。欧洲的汽车工业同样是他们的经济支柱。所以我们出海的另一个重要任务,就是思考怎么把两个区域的产业优势捏合在一起,实现协同合作。

在张永伟看来,出海不仅是车企扩大销售规模的必然选择,更是其主动变革盈利模式的内在驱动。他指出,完全依赖国内市场的车企,与成功开拓海外业务的企业

相比,其利润水平存在显著差异。由于海外市场通常能提供更高的单车利润,因此,部分车企正积极推动国际化战略。

张永伟认为,市场机会将青睐那些有能力开拓海外市场的企业,能够提前在海外站稳脚跟、实现国内国际两个市场互补发展的企业,将更具韧性和稳定性。单纯依赖海外市场易受外部波动冲击,仅聚焦国内则可能面临盈利压力。依托两个市场,保持互补式发展、协同发展,这样的企业机会会比较大一点。