

安全强制性国标正式落地 自动驾驶行业驶入变革深水区

中经记者 郭阳琛 上海报道

告别营销驱动时代,中国自动驾驶行业迈入合规化高质量发展新阶段。

2026年7月以来,工业和信息化部先后发布《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》(GB 47955—2026)和《智能网联汽车 自动驾驶系统安全要求》(GB 44721—2026)两套强制性国标,

扫清L3/L4商业化制度障碍

两项强制国标落地后,安全要求具备法律约束力,把行业竞争从比拼硬件参数、开通城市数量,转向安全能力比拼。

2026年7月30日,工业和信息化部组织制定并归口的《智能网联汽车 自动驾驶系统安全要求》(GB 44721—2026)强制性国家标准由国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会批准发布,从企业全生命周期保障、系统动态驾驶任务、人机交互与用户告知、检验检测方法四个方面提出要求,拟于2027年7月1日起正式实施。

崔东树告诉记者,《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》(GB 47955—2026)已于此前发布,并将于2027年1月实施。GB 47955—2026 面向“人开车,系统辅助”;GB 44721—2026 面向“系统承担动态驾驶任务”。二者清晰切割辅助驾驶与自动驾驶边界,不交叉重叠,共同覆盖当前主流量产智驾产品,坚定坚持结果导向,不强制激光雷达等特定硬件,保留多元技术路线空间。

“过去市场充斥 L2+、L2++等非官方概念,部分企业刻意混淆辅助驾驶与自动驾驶,靠营销噱头拉动产品销售。”崔东树认为,两项强制国标落地后,安全要求具备法律约束力,把行业竞争从比拼硬件参数、开通城市数量,转向安全能力比拼。同时,厘清人机权责,降低

分别于 2027 年 1 月、2027 年 7 月实施,构建起从 L2 辅助驾驶到 L3、L4 高阶自动驾驶完整强制监管体系。

《中国经营报》记者注意到，在监管政策明确之前，车企早已提前布局，围绕自动驾驶开启新一轮技术竞速：一端夯实芯片、感知零部件等硬件底座，另一端探索舱驾融合智能体、无图智驾、Robotaxi、无人商用车多元落地

高阶智驾制度不确定性,明确L2模式下驾驶员全责;L3自动驾驶激活状态下,车企对系统安全承担主体责任,为交通事故认定、消费纠纷处理提供法规依据,扫清L3/L4商业化的制度障碍。

正因如此，车企纷纷布局自己的自动驾驶版图，提前储备技术。记者了解到，蔚来芯片子公司安徽神机技术有限公司（以下简称“神机公司”）于2025年6月成立，已完成近30亿元融资，依托产业资本加持，稳步推进全栈芯片自研与市场化布局，神机公司已形成由NX9031X、NX9031U、NX9031C等多颗芯片构成的完整产品序列，全面覆盖智能辅助驾驶、车身智能、AECV推理三大前沿AI赛道。

7月份,神玘公司首次独立参展世界人工智能大会(WAIC)。除了展出“神玘NX9031”芯片和车载域控外,还推出“睿动”具身智能开发平台、分布式智能体平台等AI新产品。

神玘公司方面表示,“睿动”具身智能开发平台搭载中档NX9031U芯片,5nm车规工艺,可用于运行机器人脑感知和自主规划所需的各种复杂模型。以优异的性能功耗表现,稳定的量

场景。

中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树表示,两项强制国标不是限制创新,而是给自动驾驶产业划定“安全跑道”。短期企业需要投入资源完成产品整改,承受合规阵痛;长期将重塑行业底层逻辑,推动我国智能网联汽车摆脱营销驱动,真正走向安全可控、技术扎实的高质量发展道路。

产出货品质和成熟的软件工具链,为各种高端机器人提供最好用的智慧超级大脑。

无独有偶,吉利汽车联合千里科技、阶跃星辰共同研发的汽车“超级智能体”超级Eva,搭载量产车型极氪8X已正式亮相。

此外,千里科技公布了未来ASD 4.1版本技术预览,聚焦三项突破:其一,实现零断点的全场景D2D通行——从地库到地面、从城区到乡镇,一键导航直达;其二,依托物理AI大模型,深度语义理解带来识别能力的全面升级,对小动物、特殊车辆及需特别关注人群采取更优交互策略;其三,舱驾深度融合,语音直接控车,车辆主动理解意图并执行。

千里科技董事长、阶跃星辰董事长印奇认为,“智能体”将成为AI下一阶段最重要的关键词,它不仅是一个聊天的机器人,而是能感知外部物理世界,理解用户深层记忆与偏好,综合决策和执行,完成用户交予的各项任务。智能体时代,终端将带着智能走进物理世界。智能体模型和下一代终端产品的结合,将成为人工智能技术和产业发展的下一波爆发点。

探路智驾量产新模式

自动驾驶正经历从“辅助驾驶”向“具身驾驶”的范式跃迁。

“AI+车”的融合将驶向何方？千里智驾CEO陈奇指出，自动驾驶正经历从“辅助驾驶”向“具身驾驶”的范式跃迁。“AI+车”的融合进程将历经三个阶段：第一阶段，是当下正在发生的汽车智能化，即L2+、L3级辅助驾驶与座舱智能体的协同演进；第二阶段，是汽车共享化，当L4级自动驾驶规模化落地后，汽车将从“私人消费品”转变为“移动出行服务载体”；第三阶段，是具身驾驶，车不再被动等待指令，而是主动理解、主动服务和主动行动，真正成为与人类共处的智能体。

陈奇认为,智能汽车是当下商业化最成熟、规模最大的具身智能载体,是通往具身智能最务实的路径。千里科技的核心路径,就是用具身智能的方式,打造车和解决方案。

因此,自动驾驶方案和应用场景也成为各大企业聚焦的重点方向。不久前,九识智能宣布实现L4级自动驾驶无图方案规模化量产,成为全球首个实现L4级无图方案量产的企业。

“我们在轻地图方案基础上完成了新一代L4级无图自动驾驶方案的技术升级,并率先实现规模化量产。”九识智能联合创始人、CIO朱伟铨表示,“相比轻地图方案,无图方案又实现了进一步的成本大幅降低,同时将车辆部署周期缩短至1天以内,实现真正意义上的‘即买即用、交付即运营’。”

享道出行则宣布启动上汽 Robotaxi 量产定制车项目,新车计划于 2027 年亮相。记者了解到,作为上汽集团多场景智慧出行综合体,享道出行本次从乘客和运营



吉利汽车联合千里科技研发的汽车“超级智能体”超级Eva,已搭载极氪8X量产交付。

本报资料室/图

的“双视角”出发主导Robotaxi量产定制车项目的产品定义,将是上海市首款高级别自动驾驶前装量产定制车,也是首款前装量产Robotaxi车型。

据介绍,这款Robotaxi定制车,有望成为上汽集团推动高级别自动驾驶技术产业化落地的关键举措。享道出行将以上海为起点,持续发挥车企L4级自动驾驶运营平台的先发优势,以量产定制车项目为新起点,深化产业生态共建,为上海市打造高级别自动驾驶引领区,全面加速建设世界级智能网联汽车创新高地贡献力量。

自动驾驶在商用车领域的应用则更为成熟。7月底,上海西井科技股份有限公司(以下简称“西井科技”)在国内首次发布升级版ReeWell全场全要素智能调度管理平台。

据西井科技方面介绍,在公司的“双智”体系中,“物理AI”以自研无人驾驶新能源商用车(Q-Truck、Q-Tractor等)及自动化起重存储设备为载体,让设备在海

港、陆港、空港、智慧工厂及多式联运等复杂大物流场景中实现自主、精准作业,宛如智慧物流网络中的“肌肉与手脚”;而“运营 AI”则以 ReeWell 全场全要素智能调度管理平台为中枢,基于世界模型与智能体决策群技术,搭建起覆盖全场的智能调度与协同网络,如同智慧物流的“智慧大脑”。

西井科技相关负责人表示,在海港场景,西井科技全栈式智慧物流解决方案已在泰国、阿联酋、英国、埃及、马来西亚、墨西哥等多个国家落地运营,完成多地域、多复杂工况下的规模化商业验证,2025年全球吞吐量前20的集装箱港口中70%与公司有合作。

“在沿边陆路口岸场景，西井科技落地国内首个无人驾驶跨境运输项目——策克口岸无人运输项目，并助力满都拉口岸实现常态化高效智能通关，内部测算无人驾驶车辆海关卡口通行时间压缩至30秒以内，单程运输时长较传统车辆缩短近60%，整体通关效率提升3倍以上。”上述西井科技负责人阐释道。

