

智能驾驶行业演进跟踪报告

时间口径：2026年4月 | 研究对象：政策环境、技术演进、市场渗透与竞争格局

摘要

本报告围绕智能驾驶行业是否已由技术验证阶段进一步进入规模化落地阶段展开跟踪。整体判断是，2026年已经成为一个值得单独观察的阶段节点：政策规则继续完善，城市NOA渗透持续提升，头部方案的竞争重点由“功能是否具备”逐步转向“复杂场景下是否稳定、是否可规模化落地”。报告同时对政策时间线、责任表述和部分易混淆的市场口径进行了重新梳理，以确保后续分析建立在更稳妥的事实基础上。

一、行业阶段判断

从产业节奏看，2026年的关键变化并不只是新功能或新车型继续发布，而是行业讨论重点开始明显转向规则边界、量产稳定性与能力下沉速度。相比前两年更多围绕“能力能否实现”的讨论，当前更值得关注的问题是“能力能否稳定进入更大规模的车型与用户群体”。

| 观察维度 | 当前变化 | 对产品判断的意义 |
|------|---------------------------|----------------------------|
| 政策环境 | 地方试点与国家层面规则继续推进 | 产品定义需要更关注责任边界、功能边界和用户教育表达 |
| 市场渗透 | 城市NOA从高端差异化配置向更广泛用户渗透 | 竞争重点由“有没有”转向“敢不敢用、稳不稳定” |
| 技术路线 | 多传感器融合、纯视觉、端到端、VLA等路线并行演进 | 需要从场景表现和量产可行性，而非概念热度判断路线价值 |

根据中汽协2026年1月发布的《2025城市NOA汽车辅助驾驶研究报告》，2025年1至11月搭载城市NOA功能的乘用车累计销量为312.9万辆，渗透率为15.1%。这一变化说明，城市NOA已不再只是极少数高价车型的象征性能力，而正在进入主流用户的可感知范围。

二、政策与制度环境

政策进展仍是判断智能驾驶能否进入下一阶段的核心变量之一。与原始材料相比，本版将相关事项按时间顺序重新整理，并避免将复杂责任认定简化为单一主体统一担责。

| 时间 | 事件 | 直接影响 |
|----------------|------------------------------------|--|
| 2025 年 4 月 1 日 | 《北京市自动驾驶汽车条例》施行 | 为 L3/L4 自动驾驶的地方管理提供制度基础，推动相关试点从企业探索走向更明确的监管框架。 |
| 2025 年 9 月 | 工信部等八部门发布《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）》 | 首次明确提出有条件批准 L3 级车型生产准入，释放更清晰的产业政策信号。 |
| 2025 年 12 月 | 首批 L3 级自动驾驶车型准入许可与专用号牌试点推进 | 推动 L3 从概念验证进一步接近真实道路应用。 |
| 2026 年 1 月 | 全国层面管理规则继续完善 | 行业关注点逐步从地方试点走向更统一的管理框架。 |
| 2026 年 2 月 | L3/L4 相关强制性国家标准征求意见持续推进 | 为后续准入、测试和责任认定提供更清晰依据。 |

需要特别说明的是，责任划分不宜简单概括为“制造商统一担责”。更稳妥的表达应当是：事故调查处理需按照国家有关规定和具体适用场景进行认定，系统状态、驾驶员接管义务和产品说明边界均会影响责任判断。对产品岗位而言，这意味着能力边界的定义和用户提示机制本身，也会成为产品设计的重要组成部分。

三、技术演进观察

1. 路线没有简单收敛，比较重点开始改变

模块化、端到端、VLA、世界模型等路线并非简单替代关系，而是在不同任务上逐步形成更明确分工。就量产产品而言，路线优劣最终仍要回到真实场景表现、算力成本、可解释性和量产节奏来判断。

2. 场景稳定性逐步替代功能覆盖，成为新的比较重点

过去的讨论更多集中在“是否支持城市 NOA”“是否具备无图能力”，当前更有区分度的维度已经变成夜间、雨雾、拥堵、施工、窄路和泊车等高频复杂场景下的表现。用户对高阶智驾的判断，也开始从“新不新”转向“敢不敢持续使用”。

3. 能力下沉是未来两年的持续主线

一方面，高阶方案会继续强化复杂场景稳定性和安全冗余；另一方面，主流市场会更关注智驾能力如何在 15 万至 20 万元甚至更低价格带落地。技术路线能否兼顾效果与成本，将直接影响市场扩张速度和产品普及节奏。

- 多传感器融合路线仍然在高阶方案中保持明显存在感，尤其在夜间、雨雾和复杂工况下更强调安全冗余。
- 纯视觉、端到端和 VLA 路线更强调复杂场景理解和模型迭代效率，但最终仍需要经受量产稳定性考验。
- 世界模型等方向更适合作为未来长期观察变量，而非直接作为当期量产产品能力优劣的唯一判断依据。

四、市场渗透与用户侧变化

城市 NOA 持续渗透后，用户关注点也发生了变化。原来围绕“有没有激光雷达”“算力多少 TOPS”的讨论，开始逐步转向“在复杂场景中是否稳定”“异常情况是否容易接管”“长期使用是否安心”。这意味着产品判断需要同时考虑技术能力和用户认知之间的距离。

- 从能力感知上看，夜间驾驶、雨雾驾驶、拥堵跟车和自动泊车等高频场景比概念功能更容易形成用户印象。
- 从信任建立上看，防御性驾驶、接管提示和异常处理逻辑会逐步成为高阶智驾体验中的关键变量。
- 从市场扩张上看，谁能更快地把“可用”转化为“敢用、愿意持续用”，谁就更可能在主流市场形成优势。

五、产业格局观察

当前市场大致可以分为第三方方案主导阵营和车企自研阵营两条线。与原始材料相比，本版弱化了未经统一口径验证的绝对份额判断，尽量将分析落回到合作广度、量产速度和路线控制力这些更稳妥的观察维度上。

| 观察对象 | 当前特点 | 值得持续跟踪的问题 |
|---------|----------------------------|---------------------|
| 第三方方案阵营 | 在合作车企数量、方案覆盖范围和量产推进速度上影响较大 | 能否持续扩大覆盖，同时保持体验一致性 |
| 车企自研阵营 | 更强调路线控制力、数据闭环和品牌表达一致性 | 能否在自研投入与量产回报之间形成平衡 |
| 主流价格带市场 | 成为高阶智驾竞争的新战场 | 能力下沉过程中，哪些功能会率先成为标配 |

未来竞争焦点不只是“哪家方案搭载更多”，而是不同方案能否在稳定性、体验一致性和规模化落地之间形成平衡。对产品岗位而言，产业格局分析的价值并不是判断谁会“赢”，而是判断哪些变量会真正影响接下来两年的产品路线和资源分配。

六、结论

综合来看，2026年智能驾驶行业的核心变化并不只是新功能或新车型的继续发布，而是规则、成本和体验三项因素开始共同推动产品进入更可落地的阶段。对产品岗位而言，真正值得持续跟踪的，是政策边界的明确速度、城市NOA的进一步下沉，以及新技术最终如何转化为用户能够感知的稳定体验。

参考文献来源

- 中国汽车工业协会：《2025城市NOA汽车辅助驾驶研究报告》发布稿，2026年1月。
- 北京市人民政府：《北京市自动驾驶汽车条例》及相关政策解读文件。
- 工业和信息化部等八部门：《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）》。
- L3/L4自动驾驶相关强制性国家标准公开征求意见资料及主管部门公开信息。
- 2026北京国际车展公开资料、车企官方技术发布与行业公开报道。