

中国制造新观察

互联网大厂跨界汽车不是盲目跟风

充电

在日前举行的北京车展上,华为、字节、小米等互联网大厂的身影格外抢眼。有的亮相自研车型,有的展示了从芯片到智驾系统的全栈技术矩阵,有的布局“汽车大脑”,有的聚焦线上售车。互联网大厂纷纷跨界汽车不是盲目跟风,而是顺应产业升级、时代发展的战略选择。

互联网大厂跨界汽车,主要动力来自寻找新的增长引擎。一方面,移动互联网行业进入存量竞争时代。我国互联网普及率已超80%,用户增长见顶,电商、短视频、社交等核心业务增速放缓,广告、增值服务等传统盈利模式面临增长瓶颈,互联网大厂亟需寻找新的赛道。另一方面,汽车市场空间广阔,2025年汽车类商品零售额近5万亿元,汽车后市场规模也非常可观,成为互联网大厂突破增长瓶颈、提升盈利空间的极佳选择,还能实现业务多元化布局,进一步扩大品牌影响力。

汽车产业向智能化、网联化转型,为互联网大厂跨界带来了更多机会。在新能源与智能化时代,软件、AI、大数据、云计算等成为汽车的重要竞争力,这恰好是互联网大厂深耕多年的核心优势,为其跨界提供了关键的技术支撑,可以通过提供软件服务、算法支持等方式深度参与产业链。互联网大厂的优势还在于消费端流量、生态整合与快速迭代能

当前,移动互联网行业进入存量竞争时代,拥有广阔空间的汽车市场成为互联网大厂突破增长瓶颈、提升盈利空间、实现业务多元化布局、进一步扩大品牌影响力的最佳选择。不同互联网大厂走出的差异化路线,既避免了同质化竞争,也为汽车产业注入了新的活力。

力,可通过大数据精准洞察消费者需求;成熟的云服务、大模型技术能快速适配车载场景;完善的线上运营与生态整合能力,能打通“看车—选车—用车—养车”全链条,联动旗下内容、支付、生活服务等业务。

汽车也是互联网大厂全场景生态的关键一环。时至今日,汽车已不仅是单纯的交通工具,也是大号的“移动智能终端”,成为继手机之后的重要流量入口。互联网大厂布局车载服务、智能驾驶、车载内容等领域,不仅能将自身的技术、流量优势落地变现,抢占下一代智能终端入口,避免被新的行业变化淘汰;还能借助汽车场景拓宽自身业务边界,形成从居家、办公到出行的全时段、全场景覆盖,提升用户黏性,增强品牌渗透力,开辟新的增长曲线。

在这场博弈中,各家互联网大厂走出了差异化路线。有的直接下场造车,自建工厂、自主研发,从硬件到软件全链条布局,打造自有汽车品牌;有的坚守“不造车”原则,聚焦软件和技术服务,为传统车企提供智能座舱、智驾算法等解决方案;有的侧重业务联动,将自身线上服务、内容资源与汽车场景深度融合,主打车载服务和出行生态布局;还有的从销售端切入,搭建线上售车渠道,打通汽车交易全流程服务。这些差异化路线,既发挥了各家的核心优势,也避免了同质化竞争,让互联网大厂在汽车领域实现了多元布局。

当然,互联网大厂“卷”汽车,也不是那么容易的。汽车产业重资产、长周期的属性,与

互联网行业“快速迭代、轻资产运营”的逻辑存在显著差异。造车需要持续的资金与技术投入,线上售车有待解决线下交付与售后服务的短板。同时,车载系统的同质化、语音交互的不稳定、数据隐私保护等问题,也成为制约互联网大厂布局汽车的关键。但不可否认,互联网大厂的入局,为汽车产业注入了新的活力。互联网逻辑和汽车产业属性的有效融合,推动行业转型,倒逼传统车企加快数字化升级,提升了产业竞争力,消费者也因此受益。

未来的汽车方向盘,将在更懂用户、更懂数据、更懂生态的创新者手中。这场跨界擦出的是智能出行的火花,点燃的是万亿级新赛道,“卷”出的是中国制造的升级底气,跑出的是车轮上的中国速度。



□ 本报记者 吉亚娇 潘卓然

国家能源局近日发布数据称,截至2026年3月底,我国电动汽车充电基础设施总数达2148.1万个,同比增长46.9%。其中,公共充电设施486.3万个,额定总功率达到2.34亿千瓦;私人充电设施1661.8万个。充电基础设施快速增长,有效保障了电动汽车出行需求,护航新能源汽车产业发展。

节假日是检验充电设施保障能力的重要节点。国家充电设施监测服务平台数据显示,今年春节期间,高速公路充电次数共计602.10万次,充电量达14976.75万千瓦时,日均充电量1664.08万千瓦时,创历史新高。

面对陡增的充电需求,国家能源局电力司副司长刘明阳表示:“我们指导地方和企业加强节前巡检、节日值守和充电引导,有效保障了电动汽车大规模出行充电需要。”

2025年,我国充电设施发展持续提质升级,总体呈现三方面特点:一是规模增长更快,从2006年我国建成首座充电站到2019年6月充电设施数量突破100万个,用了13年;从100万个到2024年6月突破1000万个,用了5年;但从1000万个到2000万个仅用了18个月。二是充电效率更高,大功率充电设施加快布局建设。全国公共场站单枪平均充电功率达46.5千瓦,充电效率同比提高33%,充电服务体验明显提升。三是设施覆盖更广,全国高速公路服务区累计建成充电桩7.15万个,覆盖了全国超98%的服务区,19个省份实现了充电设施“乡乡全覆盖”。

充电设施规模增长的同时,正从“单向供电设备”升级为“双向能源节点”,助力新型电力系统建设。4月28日,国内首座集运营服务、技术验证、产业培育三大功能于一体的国家级车网互动规模化应用示范站,在安徽省合肥市正式建成投运。国网合肥供电公司市场营销部主任徐伟刚介绍,站点布局了72个新能源汽车充电车位,其中53个车位具备车辆与电网双向充放电功能,车主不仅能给车充电,车辆富余电量还能反向供给电网。

值得注意的是,示范站将量子技术与车网互动深度融合,运用“5G+量子加密”通信技术,构建起安全的调度指令传输通道,让参与互动的车辆实现“秒级”精准响应,保障充放电全过程安全可控。同时,示范站试点安装量子精密测量设备,成功解决大功率充电计量不准的问题,为车网互动的市场化结算提供技术支撑。从设备性能校验到通信安全检测,从技术难题攻克到标准体系完善,示范站通过全方位的技术验证,让车网互动从“试点尝试”走向“稳定实用”,为规模化应用扫清技术障碍。

刘明阳表示,将依托首批车网互动试点建设,不断探索市场化推进路径,指导地方完善价格激励政策,组织企业研究制定技术标准,加大反向充电设施建设改造,开展大规模实测应用,不断挖掘电动汽车与电网互动潜力,实现技术创新和模式机制有效“破题”。

随着我国充电基础设施体系加快建设,充电设施发展主要矛盾从供给不足向布局不均转变,行业竞争从“扩规模”向“重服务”转变。为进一步提升充电服务能力,2025年9月,国家发展改革委、国家能源局等6部门联合印发《电动汽车充电基础设施服务能力“三年倍增”行动方案(2025—2027年)》,明确了今后一段时期充电设施发展的目标和行动路径。方案提出,到2027年底,将在全国范围内建成2800万个充电设施,提供超3亿千瓦的公共充电容量,满足超过8000万辆电动汽车充电需求,实现充电服务能力的成倍增长。

国家能源局有关负责人表示,下一步,要通过完善设施、提升服务、强化安全,扎实推动电动汽车充电设施服务能力“三年倍增”行动方案落地见效,加快构建高质量充电基础设施体系。完善充电基础设施服务网络,提升居住区、农村地区等重点场景充电设施覆盖率;优化充电基础设施服务效能,推动大功率充电设施规划建设;着力提升充电运营服务品质,切实维护消费者权益;加快培育健康向上的产业生态,深入推进车网互动规模化应用试点。

本版编辑 李和风 美编 夏祎

产业聚焦

智能驾驶迈入稳步落地阶段

2026北京国际汽车展览会(以下简称“北京车展”)集中呈现了全球汽车产业电动化、智能化、网联化的最新成果。智能驾驶无疑是本届车展最受关注的技术赛道。L3级有条件自动驾驶规模化量产上车、智能驾驶芯片密集发布、多模态大模型等前沿技术全面落地……北京车展展示了中国智能驾驶从技术研发、产业链配套到商业化落地的完整链条。

2025年12月,工业和信息化部正式公布我国首批L3级有条件自动驾驶车型准入许可,北汽极狐、长安深蓝各有一款纯电动轿车入选,分别在北京、重庆的指定区域开启上路试点。2026年被业内公认为“L3级自动驾驶元年”,智能驾驶从单一技术比拼,升级为政策体系、安全标准、生态协同的综合发展。



4月26日,参观者在蔚来汽车公司展台观看ET9天行全主动悬架系统展示。新华社记者 鞠焕宗摄

限公司)等在内的第三方技术供应商也为全球智能驾驶产业提供了“中国方案”,吸引了来自德、美、日、韩等国家的知名汽车品牌与中国科技企业深度合作,推动中国智能驾驶技术走向世界,提升我国在全球汽车产业价值链中的话语权。

安全可控是关键

“我国智能网联汽车发展未来可期,但是绝对不能忽视其中的风险和挑战,尤其是安全。”工业和信息化部装备工业发展中心副主任刘兆旺强调。当前,全球汽车产业的竞争已经超越企业和产品的较量,升级为国家产业生态的博弈,人工智能日益成为推动汽车产业高质量发展的核心驱动力和关键变量,规划、标准等制度成为推动经济高质量发展

和提升国家竞争力的重要手段。张伟认为,随着技术日趋成熟和产业结构不断优化,自动驾驶逐渐回归理性发展,行业泡沫基本出清。企业不再以参数为噱头,而是将安全、创新和自主可控作为行业发展的核心。

当前L2级辅助驾驶车型渗透率快速提升,L3级有条件自动驾驶进入准入试点,L4级完全自动驾驶开展示范应用。今年1月份至2月份,我国具备L2级组合驾驶辅助功能的乘用车新车渗透率达到69.15%,较去年同期提升10个百分点。中汽智能科技党委书记、副总经理杨正军表示,随着AI技术与智能驾驶结合日益深入,端到端等技术成为智能驾驶开发新范式,但也带来新的安全挑战:代码增加、故障类型增多,网络攻击暴露面扩大,功能安全、网络安全、数据安全风险日益凸显。

中国第一汽车集团有限公司研发总院首席师刘斌表示,自动驾驶技术正从传统的规则驱动向AI赋能、世界模型演进,但现有AI模型与人类多感官跨模态认知仍存在偏差,亟需构建多模态感知模型。智能驾驶的发展需要循序渐进,这是确保技术安全落地、产业行稳致远的关键路径。引望智能产品线总裁李文广介绍,

L2级辅助驾驶、L3级有条件自动驾驶、L4级完全自动驾驶存在量级差距。当前常规辅助驾驶的事故接管间隔仅数十公里至数百公里,L3级需达到几十万公里安全标准,L4级技术门槛相较L3级再提升10倍。高阶自动驾驶无须人工接管,可自主应对交警手势等复杂交通场景,对环境识别精度、系统安全冗余有着极高要求。

“中国汽车产业正从智能化的先行者迈向自动驾驶的深水区,自动驾驶的终极竞争拼的是体系能力。”岚图汽车科技股份有限公司副总经理谢文云认为,L3级量产是驱动数据闭环的商业化载体,为用户提供了必要的驾驶权过渡期,为法规与保险体系的完善预留了空间。L3级不是可选项,而是通往高阶自动驾驶的必经之路。

统筹创新和监管

北京车展现场,无人重卡、无人配送车、无人接驳车等多款新品亮相,智能驾驶正在重构交通与物流生态。张伟建议,未来要进一步重视自动驾驶技术和产业,统筹好创新和监管的关系,处理好自动驾驶和车路协同的融合关系。

通信网络是智能驾驶的重要基础设施。中国移动上海产业研究院智慧交通部总经理蒋亚佳表示,当前自动驾驶已迈入规模化商用关键阶段,产业对网络服务的可靠性、算力服务的高效性、智能服务的专业性需求日益迫切。5G以及未来的6G技术,能够提供低时延、高可靠、广覆盖的网络能力,有效支撑车路协同、远程管控、海量数据传输等核心需求。

在政策与国际合作方面,中外自动驾驶产业各有优势,可双向借鉴、优势互补、共谋发展。国家邮政局政策法规司原一级巡视员

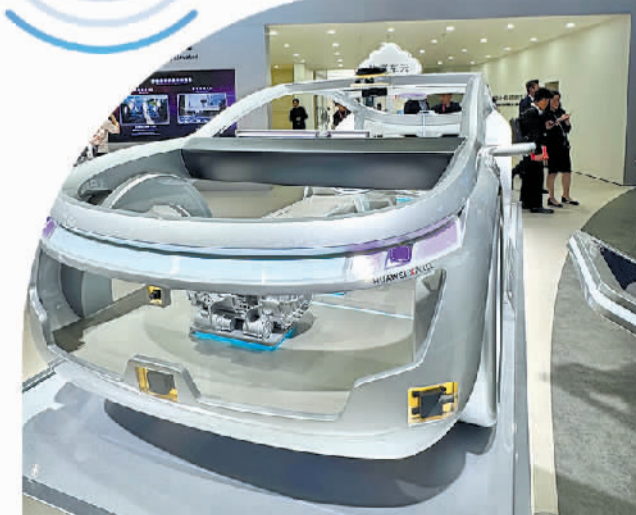
2026北京国际汽车展览会官方数据显示,本届车展展车总数达1451台,其中,首发车181台,概念车71台。

新能源车占比超八成

员、副司长靳兵认为,我国可参考海外成熟经验,适度放宽硬件限制、优化市场准入机制,加快责任立法进程。我国在统一行业标准、深耕车路协同、推进全场景落地等方面的成熟实践,也可供其他国家借鉴。

在靳兵看来,接下来要打通相关数据,海量有效数据是AI+应用的基础;持续更新迭代车端智能,在坚持车路云协同大方向的同时夯实车端智能这一基础且可靠的核心能力;加大路权开放与上路运营力度,加快技术实落落地。

面对技术迭代与治理体系的适配问题,重庆长安汽车股份有限公司智能驾驶高级总工程师潘屹峰建议行业联合主管部门、科研机构搭建统一、完备、权威的自动驾驶评测体系,标准化界定安全等级与技术门槛。同时,依托车路云一体化特色技术路线,打造更严谨、更贴合本土路况的安全体系,形成差异化国际竞争力。



图为2026北京车展上展出的华为公司产品。本报记者 吉亚娇摄