向上游供应商转移。

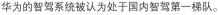
中国科学院院士、中国电动汽车百人会副理事长欧阳明高此前表示: "首先技术上厚积薄发,公路NOA(领航辅助驾驶)已经从能用到好用了,城市NOA马上大规模推广,这是技术的逻辑; DeepSeek对全民心智带来巨大冲击,公众对智能驾驶的热情自然会水涨船高,这就是市场的逻辑;政策的逻辑方面,现在国家大力提倡人工智能了,这三个逻辑时间点也重合了,所以整车智能化今年会开始爆发。"

## L2/L3, NOA/NCA, 谁来界定?

根据国际通用的 SAE (国际汽车工程师学会)标准,自动驾驶技术从 L0 至 L5,共被分为六个级别。级别依次递增,L0 是车辆没有任何自动化功能,完全由人类驾驶;L5 则是完全自动驾驶,即全场景、全气候自动驾驶,可在任何路况下替代人类驾驶。

此外,2021年9月,国家市场监管总局标准委发布了针对自动驾驶功能的《汽车驾驶自动化分级》国家推荐标准(GB/T40429-2021),于2022年3月1日正式实施。

与 SAE 的分级类似,国标将驾驶自动化系统划分为 0级(应急辅助)、1级(部分驾驶辅助)、2级(组合 驾驶辅助)、3级(有条件自动驾驶)、4级(高度自动驾驶)、5级(完全自动驾驶)共六个等级,并对不







周边环境感知是智驾系统的重要功能。

同级别的自动化驾驶进行了定义。0至2级为不同程度的辅助驾驶,3至5级则属于不同程度的自动驾驶。

整体来看,国标和 SAE 标准的等级基本一致,没有根本性区别。在当前各车企有关智驾的宣传文案中,有些称自家是 L2 水平,有些是"L2+",也有直接宣布达到 L3 水平。对于各家表述不一的现状,汽车市场分析师封士明接受《新民周刊》采访时指出,虽有国际通用标准作为参考,但当前对于车企智驾水平的认定,主要由企业自身作出,即"企业自己说了算"。

"按照 SAE 标准, 六个级别可以化为两个阶段, 前一个阶段是 L0、L1 和 L2, 后一个阶段就是 L3 至 L5。 两个阶段最直接的分界线在于驾驶的主导权。前一个阶段里, 都是由人占主导权, 后一个阶段则是机器占主导。"封士明说道。

在封士明看来,基于上述划分,L3之前的自动驾驶技术,都只能被视为"辅助驾驶"。从L3开始,才能称作"智能驾驶"。"L3及以上的阶段,整个系统作为驾驶的主导角色,拥有主动思考、判断以及执行能力,硬件和软件都达到更高阶的水平,相当于以机器为主,人类驾驶员反而是辅助角色。"封士明说道。

国际智能运载科技协会秘书长张翔告诉《新民周刊》, L2 阶段的自动驾驶技术, 能够实现一些基本功能, 比如车道居中、遇到障碍物紧急刹停, 但仍需要人