

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，国家市场监督管理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

华为的智驾系统被认为处于国内智驾第一梯队。



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