

自动驾驶车大规模上路,还有多远?

近期,多地发布自动驾驶测试区域扩大的消息:浙江杭州开放八城区3474平方公里作为智能网联车辆测试应用区域,占全市面积超20%;广东深圳公布新增43条道路,使全市自动驾驶开放道路里程达944公里;北京开放首个高铁站自动驾驶测试,明确北京经开区往返北京南站自动驾驶测试范围……

很多消费者逛车展或买新车时发现,自动驾驶功能已渐成汽车“标配”。此外,越来越多物流、公交等功能型无人车也进入日常生活。自动驾驶车大规模上路,还有多远?

无人车应用场景增加 辅助驾驶拓展至中低价位车

安徽合肥,清晨6点多,一辆面包车装载约200件包裹,从高新区中通仓库站点出发,行驶7公里,稳稳停在一个小区门口。这是一辆无人配送车,车上没有司机。

快递员小李说,以前他每天取件,要去站点三四趟;现在,装载大件的无人车会自动送到投递区域附近的点,快递员只需带着轻小件出班,直接和无人配送车会合就行。

“这是国内自主研发的L4自动驾驶无人车,具备在城市公开道路场景每小时40公里的自动驾驶能力。我们已获20多个城市的无人配送车运营牌照,行驶里程超800万公里,还在城市安防巡逻、零售等场景使用。”新石器无人车联合创始人李子夷说。

这辆车的“L4”指什么?按我国实施的《汽车驾驶自动化分级》,驾驶自动化分6级。L0至L2为

驾驶辅助,驾驶员需全程监控驾驶;L3是有条件自动驾驶,驾驶员在紧急情况执行接管;L4为高度自动驾驶;L5为完全自动驾驶。

在北京市高级别自动驾驶示范区内,不仅有L4无人配送车,有智能网联乘用车和巴士,还有无人驾驶的接驳车、清扫车、巡逻车、零售车等超过800辆自动驾驶车辆,在各种场景服务百姓生活。

在武汉,几百辆萝卜快跑无人车在十多个区之间穿梭。百度智能驾驶事业群总裁王云鹏说,萝卜快跑的服务单量占武汉网约车单量的比重超过1%,在京、渝、深等地也运营,总单量超500万单。

从乘用车角度看,L2级及以上辅助驾驶功能在加速上车。乘联会报告显示,今年1至2月新能源乘用车L2级及以上辅助驾驶功能的装车率为62.5%,而去年新能源乘用车的装车率为55.3%,燃油乘用车的装车率为36.6%。

对于乘用车驾驶员而言,目前可以最大程度解放双手、缓解疲劳的技术是什么?不少车企给出答案:城市NOA。

NOA全称为Navigate on Autopilot,业界常译为“领航辅助驾驶”,通过NOA,用户可在特定道路范围实现点到点的导航辅助驾驶功能,车辆可在无人接管情况下到达目的地。截至2023年底,中国市场在售车型提供NOA标配或选装的超过70款,比上年增长160%多。

曾经,NOA是高端电动车的专属,但这一局面正在改变。

大疆车载负责人沈劲劫表示,NOA的痛点之一是价格高。

虽然30万元以上新能源车型几乎都有NOA功能,但占据我国乘用车市场更多份额的20万元以下车型很少搭载NOA。

今年以来,NOA功能开始向中低价位车型拓展。吉利、小鹏等车企已推出价格20万元以下搭载NOA功能的车型,大疆车载推出适用于油电两用车型、具有NOA功能的基础版智驾方案,硬件成本约7000元。

央地支持政策频出 企业技术创新加速

我国自动驾驶技术近年来快速向L2级以上发展,与国家政策支持密不可分。

去年11月,工信部等四部门发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》,支持开展L3级和L4级自动驾驶汽车的准入和上路试点。

去年12月,交通运输部发布《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》,引导规范自动驾驶技术在运输服务领域的应用,适用L3至L5级自动驾驶车辆。

从技术上看,深圳、上海、杭州等地已就自动驾驶开展地方立法,北京的自动驾驶汽车立法工作也已纳入2024年立法审议项目。

北京、上海、重庆等地已给至少7家车企发放L3级高速公路道路测试牌照,包括比亚迪、阿维塔、奔驰、宝马、智己等。

从技术上看,以华为、小米、大疆等为代表的信息通信、消费电子、科技等企业跨界进入汽车行业,带动自动驾驶技术的发展。

华为、小鹏已开发不依赖高精地图的NOA功能。华为的鸿

蒙智行与赛力斯、奇瑞、江淮、北汽蓝谷等车企合作,推出问界、智界、享界等品牌。

中国车企的创新也得到外国同行的认可。上月小鹏汽车与大众汽车集团签订战略合作框架协议。双方将基于小鹏的最新技术,开发新的电子电气架构,应用在大众为中国市场开发的CMP平台上,2026年开始量产装车,届时大众的两款车将采用小鹏NGP智能驾驶技术。

大规模社会化应用仍有 很长的路要走

业界公认,实现自动驾驶是一个极其复杂的系统工程,政策法律、应用场景、软硬件技术等对其发展都有重要影响。

展望未来,自动驾驶汽车正从测试区驶向更广阔的实际应用场景。

今年6月,北京高级别自动驾驶示范区将从目前的160平方公里拓展至600平方公里。北京市自驾办相关负责人说,随着条件成熟,北京将逐步开放更多场站,实现北京南站、丰台站、朝阳站、清河站、城市副中心站及大兴机场、首都机场“五站两场”开放接驳,打造更多自动驾驶应用场景的标杆案例。

有了更广阔的空间,自动驾驶汽车跑起来愈发顺畅。

以自动驾驶乘用车为例,安全员逐渐从主驾移到副驾,再到后排,最后到远程操控、彻底实现车内无人化;原本的道路测试,也在里程积累中走向载人、商业化试点。

专家认为,AI大模型可重构自动驾驶技术架构、合成模拟场

景数据、预测自动驾驶车队安全风险,加快自动驾驶技术开发和应用落地。

同时,近年开启自动驾驶后产生的交通事故偶有发生,引发关注。

“尽管自动驾驶在一些场景接近甚至超越人类驾驶水平,但距离大规模社会化、商业化应用仍有很长的路要走。”中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟说。

自动驾驶的商业化安全应用,需要更多数据积累和场景训练。中国工程院院士张亚勤表示,百度L4自动驾驶测试车辆累计行驶近1亿公里,但极端工况数据仍不足,且数据分类、标注、处理、合规等存在挑战。大模型在汽车行业的应用对数据资源的流动与共享提出更高要求。

小米集团创始人雷军认为,当前行业内的智能驾驶产品在功能定义、安全性能、人机交互、运行条件、数据应用等方面仍有较大差异,存在驾驶安全和数据安全隐患;需尽快推进相关法规标准和产品监管办法落地,规范智能驾驶产品的安全应用。

记者注意到,随着智能网联汽车产业的快速发展,工信部及相关部门正积极推进完善智能网联汽车和自动驾驶相关法律法规制度建设。

工信部表示,下一步,将加快推进道路机动车辆生产准入许可管理条件制定,明确智能网联、自动驾驶、网络安全、数据安全等要求,继续推动修订道路交通安全法,在法律层面明确自动驾驶汽车上路通行、交通事故处理及责任分担等内容。 据新华社

“民意调查”

——美国操纵民意的工具

近日,美国皮尤研究中心又搞了一次有关中国好感度的民意调查,抽样数据显示多数美国人对中国持“负面看法”。这一调查也被美国媒体广泛报道。但是由于美国所谓的民调日益被政治化工具化,或许人们在采信之前还应该问一问,这是真实的社情民意,还是在帮美国一些政客“误导”舆论?

理论上,民意调查是基于抽样数据,相对客观地了解公众对某个问题的看法的一种手段。然而,仔细研究美国几家知名民调机构的报告就会发现,其民调结果基本上是以意识形态划线,只要涉及到国际形象、人权、国际关系、体制等议题,包括中国在内的非西方国家永远是负面多于正面。以皮尤研究中心为代表的美国民调机构紧贴美国政府的外交政策,精心设计民调议题,打着“客观”的旗号操纵民调结果,实际上已经成为美国“误导”国际舆论的重要工具。

随着美国加大对中国的打压围堵力度,像皮尤、盖洛普这些民调机构契合美国政府外交需要,为美国霸权制造有利舆论,包括经常性推出针对中国的民调,引导公众对中国产生错误认知。例如,当美国政客在非洲、太平洋岛国等地频频出

言抹黑中国,试图挑拨这些国家与中国的关系时,皮尤研究中心“适时”发布调查报告,题目就是“美国人认为美国对发展中国家的援助比中国的援助更有益”。在另一项关于来自美国和中国的投资比较的调查中,结果是多数美国人认为美国的对外投资对当地有益,而中国的对外投资则给当地带来损害。其实质是为了配合美国渲染所谓中国“债务陷阱”的虚假记载。

综合来看,美国一些民调机构的常见套路主要有以下三种:

第一个也是最常用的手段,是有针对性选择民调对象。比如皮尤每年例行的《全球民意调查》,发放问卷的24个国家中,有16个是发达国家,几乎都是美国盟友,只有8个国家是发展中国家。在中东这个重要地区,中国的形象积极正面,但只有美国的盟友以色列入选。这种样本选择存在明显倾向性,难以体现调查数据的客观平衡性,其结果自然也无法令人信服。

第二个重要手段是议题设置。美国民调机构进行的国际性调查具有明显政治化倾向,近年来针对中国的民调明显增多,而大多数美国民众对中国缺乏了解,这恰好为民调机构

提供了操纵民意的空间。他们设计的问题往往具有极强的诱导性,受访者大概率会按照他们设计的思路回答问题,从而得出他们想要的答案。

第三个重要手段就是偏颇解读民调结果。例如,皮尤去年7月发布了一项民调结果,标题和导语故意突出受访者对中国在某个方面的负面看法。实际上,这次调查中的多个子项目结果是受访者对中国的看法偏正面或非常正面,如超过一半的受访者认为中国的科技进步很好,有40%的发展中国家受访者认为中国的科技进步是世界上最好的。在经济方面,所调查的6个发展中国家里大部分人认为自己国家因中国的投资受益,在尼日利亚、肯尼亚和南非,这一数字均超过70%。但这些有利于形成全面认知的子级内容往往在新闻报道时被刻意忽略了。

可以看到,美国民调机构配合政客抹黑中国的行为严重误导公众,不仅损害其多年形成的商业信誉,而且会对中美关系发展和民间交往产生负面影响,甚至可能导致美国有关政策制定者产生幻觉而出现偏差。这些年来中美关系经历波折,固然有复杂的国际政治经济因素,但民调机构推波助澜节奏,值得警惕。 据新华社

中国馆亮相法国“科技万岁”展

新华社电 法国“科技万岁”科技创新展近日在巴黎开幕。作为此次展会的重要组成部分,中国馆展示了人工智能、虚拟现实、智能出行等前沿科技领域的最新成果,受到广泛关注。

在当天举行的中国馆开幕式上,“科技万岁”科技创新展国际部主管朱莉·拉芒说:“中国馆的加入不仅丰富了本届展会的国际元素,也提供了了解和学习中国最新科技成果的宝贵机会。”中国贸促会驻法国代表处副总代表李文国强调了中法科技交流与合作的重要性。他表示:“中国馆的设立,是中法科技创新合作的新篇章,期待双方在更多领域展开深入合作。”

中国馆组委会秘书长张井介绍,此次展会上,有近20家来自国内的科技企业在中国馆展示了

人工智能、数字化、虚拟现实、智能出行等前沿科技领域的最新成果。通过“科技万岁”科技创新展这一平台,中国企业不仅展示了自身的产品技术以及国际化的对接需求,也与全球科技界建立了更紧密的联系,推动中法乃至全球层面的科技创新与合作。

在中国馆内,一辆小鹏G9纯电SUV凭借流畅的外形和智能座舱吸引访客频频驻足。小鹏汽车法国市场负责人强顺强对记者说,小鹏G9本月正式进入法国市场,定位于建立智能科技的标签,将国内电动汽车的智能座舱、智能驾驶等科技体验带给法国乃至欧洲消费者。“小鹏汽车和中国车企的一项重要使命,就是通过更加高端的智能科技产品,改变以往欧洲消费者对中国产品的刻板印象。”

广西县域内基本实现“大病不出县”

新华社电 记者从近在广西南宁市举办的广西推动优质医疗资源扩容和均衡布局新闻发布会上获悉,广西县域内就诊率超过90%,基本实现“大病不出县”。

近年来,广西壮族自治区卫生健康委员会在开展“千县工程”、“组团式”帮扶、三级医院对口帮扶等工作中,立足县级医院实际,综合考量当地常见病、多发病,着力提升县级医院

医疗服务能力和危急重症患者救治能力,促进优质医疗资源下沉。截至目前,受帮扶的县级医院累计建成胸痛、卒中、创伤、危重孕产妇救治、危重儿童和新生儿救治等急诊急救五大中心95个,健康管理(体检)中心33个,新建临床专科34个,受帮扶的县级医院全部建设成二级甲等医院。其中灵山县、博白县等5家县医院达到三级甲等医院水平。