

汽车周刊

H·车·热点

夏季达沃斯论坛畅想未来交通

自动驾驶 让车自己去找停车位

近期，在第十一届夏季达沃斯论坛上，“自动驾驶”作为未来交通的前沿话题，引发与会者讨论：技术何时成熟？监管能否到位？它将如何改变人们的生活？

“自动驾驶”通过智能信息交换与共享，使车辆具备对复杂环境的感知和智能化决策的能力，能够实现节能、环保行驶。其不需要人参与操作的特征，将颠覆汽车发明130多年来的使用惯性。

“大家都不愿意看到交通拥堵，但这在全球范围都是一个待解难题。”无人驾驶”代表了解决这一问题的方式。

夏季达沃斯论坛上，众多嘉宾展开了对“自动驾驶”带来生活变化的梦想：“有了‘自动驾驶’，我们的车辆在

闲置时间就能自己开出去赚钱”“以后汽车可以自己寻找泊位，我们不用再为停车难而发愁了”……

美国勒克斯研究公司曾发布报告称，2030年，无人驾驶汽车将形成一个价值870亿美元的市场，目前不少国家已经认识到发展无人驾驶汽车将拥有广阔市场前景。

随着各大汽车企业纷纷与互联网公司联手布局这一领域，多家科技媒体预计，全球有望在2021年迎来无人驾驶汽车元年。

随着各大汽车企业纷纷与互联网公司联手布局这一领域，多家科技媒体预计，全球有望在2021年迎来无人驾驶汽车元年。

上海科技大学创业与管理学院院长李校说。

雷诺集团亚太区主席福兰说，“无人驾驶”行业正在给交通行业和汽车行业带来深刻影响，汽车行业正加速跨界融合，在地图设计、软件工程、甚至城市规划领域都有了更广泛的合作。

与技术瓶颈相比，人们更热衷讨论“自动驾驶”面临的道德困境和监管纠结。“无人驾驶对保险这样的传统行业，都带来了不小影响。”有20多年保险业从业经验的苏黎世银行中国区首

席执行官于璐巍说，一旦无人驾驶汽车与普通车辆发生交通事故，如果按照传统思路，其责任归属以及保险赔付等问题很难分清。

“另外，对于无人驾驶车辆的设计者来说，是优先保护车内人员安全，还是优先避免与车外行人发生碰撞，类似问题也关系到伦理选择。”于璐巍说。

与会嘉宾认为，无人驾驶涉及汽车、IT、交通等多个行业，目前相关技术标准和法规仍不健全，一些地方对技支持、包容的措施还不到位。

“技术是需要数据的，数据是需要

在路上测试的。”来自中国南方一家整车企业的技术人员表示，他目前最期待的，是中国推出一批试点城市，允许“自动驾驶”车辆上路行驶和测试。

驭势科技创始人赵勇认为，“无人驾驶”技术是一个庞大的系统，政府应出台一个更科学、更专业的引导，制定出一个测试、评判的标准，来明确无人车技术什么时候可以达到政府、公众的期待。而在向社会推广之前，各国还需完善管理理念和治理手段，最大限度规避“无人驾驶”面临的伦理困境和监管纠结。

(据新华社)

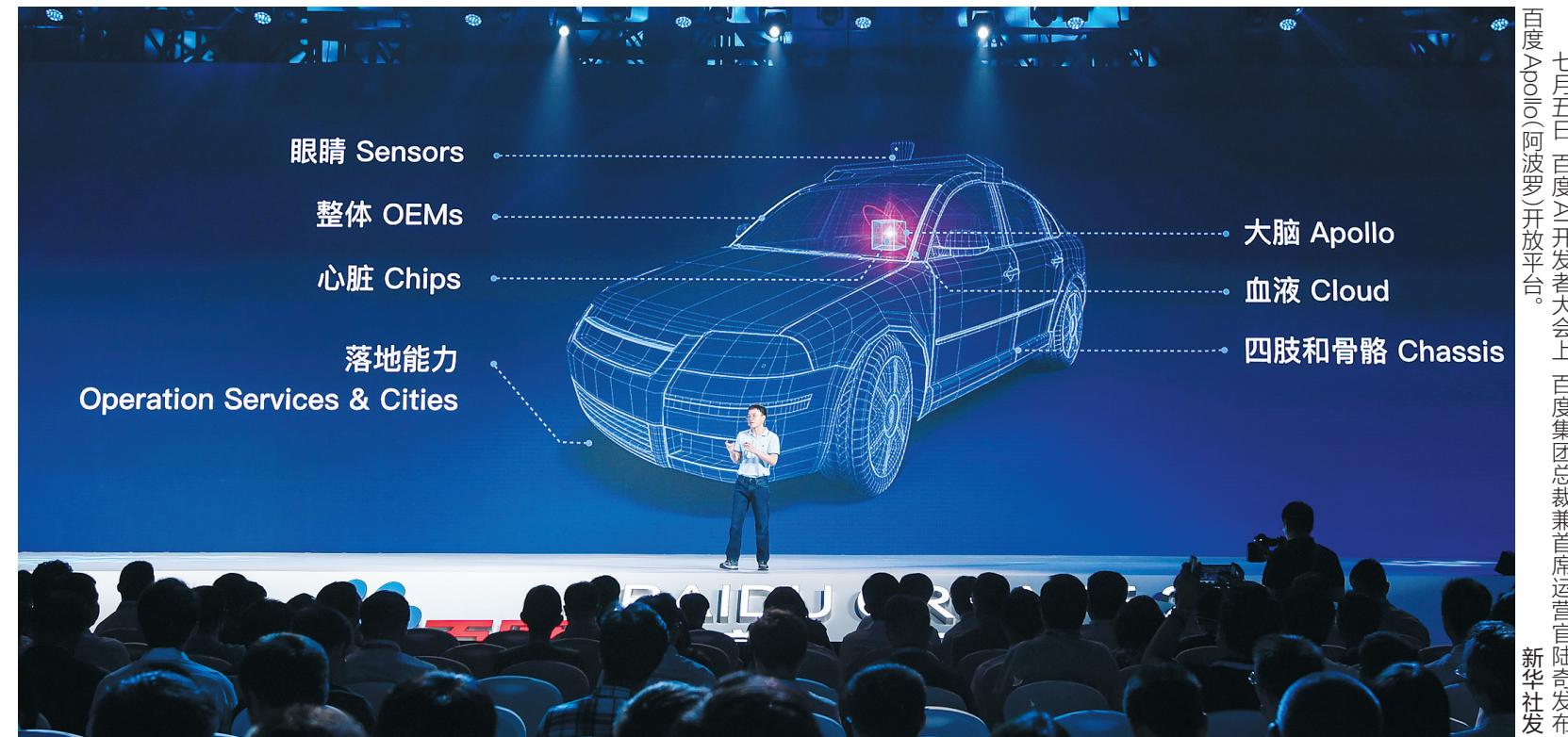
自动驾驶汽车上路
考验执法智慧

7月5日上午，2017百度AI开发者大会上，百度创始人、董事长李彦宏在北京五环上乘坐一辆自动驾驶汽车前往会场，李彦宏通过视频描述了乘坐的实时体验。此信息引发了广泛关注。北京交管部门表示已获悉相关情况，正在就此展开调查。

自动驾驶汽车是一个新生事物。我国道路交通安全法2003年公布，2007年与2011年两次修订，还没能将无人驾驶的问题纳入考虑。相关的配套法律体系也是如此。根据现行法规，机动车必须由合格的驾驶员按照规定进行驾驶。

如今，科技的发展日新月异，新生事物不断涌现，技术变革不仅深刻地影响着每个人的生活，也对现行法律适用提出了挑战。如何在严格执行法律的前提下，依法保护新生事物，鼓励科技创新？如何在法律规定相对滞后与科技研发的前瞻性之间达到适度平衡？这些都考验着执法者的法律智慧。

(检察日报)



七月五日，百度AI开发者大会上，百度集团总裁兼首席运营官陆奇发布

新华社发布

百度AI大会：“阿波罗”抢尽眼球

7月5日，百度AI开发者大会在北京举行，近5000名开发者和生态合作伙伴参会。百度集团总裁兼首席运营官陆奇在会上发布百度Apollo(阿波罗)开放平台。

大会进行中，百度董事长李彦宏与百度总裁陆奇连线时，正坐在一辆百度和博世一起开发的、基于Apollo(阿波罗)技术的自动驾驶汽车上。在北京的五环上，李彦宏向大家描述了乘坐自动驾驶汽车的实时体验：“现在车非常多，但是还是很平稳，感觉非常

不错。我们的车处在自动驾驶的状态。”

百度是国内少有的能构建自动驾驶领域开放生态的企业。今年4月，百度正式发布了“Apollo(阿波罗)计划”。据了解，该计划将向汽车行业及自动驾驶领域的合作伙伴提供一个开放、完整、安全的软件平台，帮助他们结合车辆和硬件系统，快速搭建一套属于自己的完整的自动驾驶系统。

本次大会上，陆奇除了宣布Apollo(阿波罗)开放平台首期将开

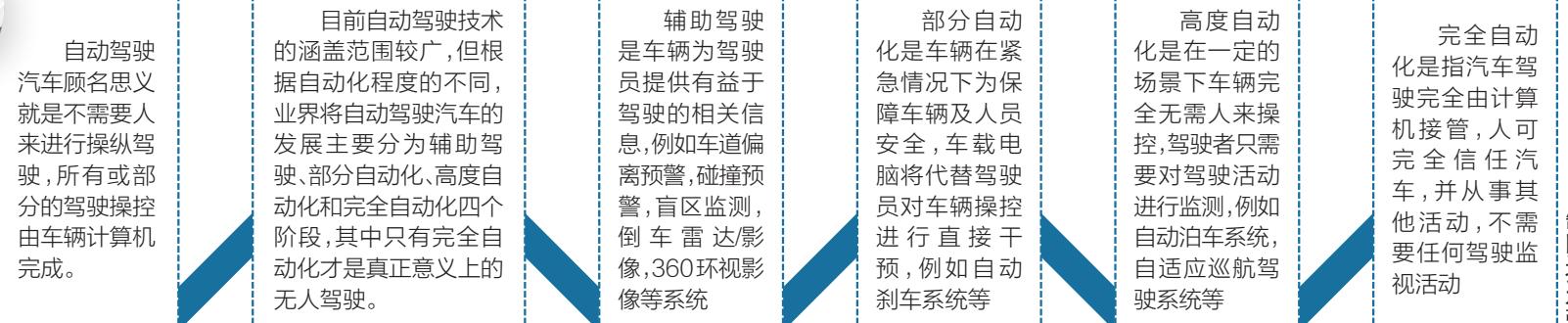
放Apollo(阿波罗)1.0封闭园区自动驾驶能力，还完整披露了Apollo(阿波罗)开放平台的具体开放细节和路径图。陆奇通过“开放能力，共享资源，加速创新，持续共赢”的十六字宣言描绘了Apollo(阿波罗)的未来生态布局。

从陆奇演讲PPT透露的信息来看，百度Apollo生态目前已经囊括了超过50个初始合作伙伴，包括十三家中国汽车制造商和两家世界汽车制造商福特和戴姆勒，世界一流的供应商

和晶片公司、传感器公司、地图公司、云服务公司、创业公司、研究机构，中兴通讯、长安汽车、长城汽车、福田汽车、东风汽车、路畅科技、金龙汽车等A股上市公司以及新三板挂牌企业神州优车。

陆奇还宣布，Apollo(阿波罗)美国子公司和新加坡子公司已经成立。“我们将和当地合作伙伴一起，马上启动自动驾驶汽车的业务和发展。”

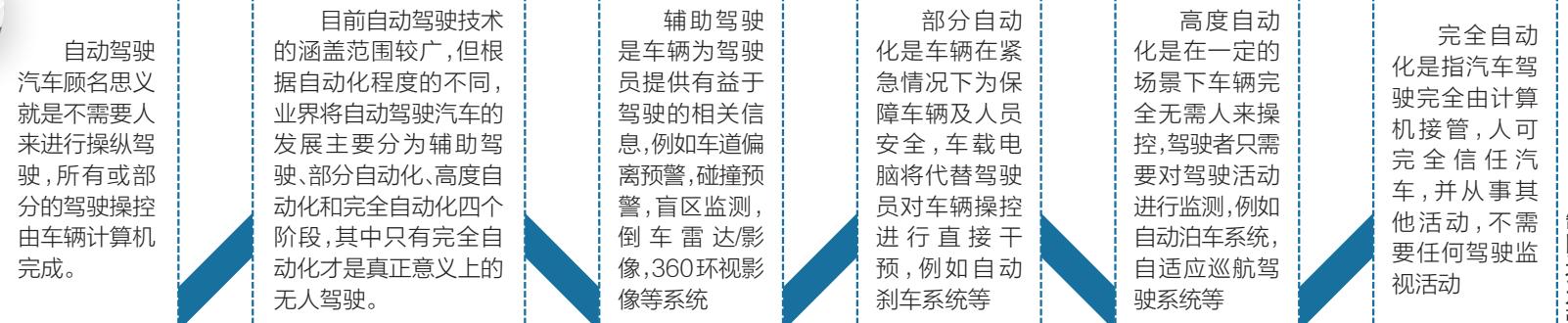
(综文)



制图孙发强



自动驾驶汽车知多少？



制图孙发强

智能驾驶产业加速推进
全球智能驾驶将现两大阵营

ULSee公司智能驾驶事业部总经理吴易达表示，ULSee已成功将人工智能技术无缝集成到行车系统中，并在实际操作及应用中成功落地，目前一些中外知名汽车厂商已安装这一智能驾驶集成方案。

智能驾驶技术的应用将显著提升驾车安全性。记者在現場看到，ULSee车内驾驶员疲劳侦测与示警系统能通过对驾驶员人脸的识别、监测、跟踪，以及驾驶员眼球的凝视追踪和瞳孔精密预算，来判断驾驶员是否存在走神、疲劳、偏离车道等行为，并在第一时间发出警报，确保行车安全。

越来越多的汽车厂商也正在把智能化和自动驾驶技术作为新的“卖点”。在今年的上海车展上，大众推出了自动驾驶体验，日产展出了可在高速公路上无人驾驶的概念车……

这一切无疑都预示着，智能驾驶风口已至。

面对智能驾驶市场的诱人商机，均胜电子、拓普集团、双林股份、万安科技等多家上市公司争相布局这一“蓝海”。在专业研究机构看来，智能驾驶产业接下来将加速推进。

全球市场将现两大阵营

前段时间，一起“天价收购”成为业界焦点：全球芯片巨头英特尔宣布，将以153亿美元(约合人民币1000亿元)的价格收购以色列自动驾驶公司Mobileye。

对此，英特尔首席执行官科再奇表示，这次收购对汽车工业乃至消费者来说都是一大进步。英特尔收购Mobileye后，能够以更低的成本为汽车制造商提供从云到车的高性能解

决方案，加快推进智能驾驶。

“Mobileye被收购意味着全球智能驾驶将分为两大阵营”。吴易达表示，一个是NVIDIA和特斯拉阵营，另外一个就是Mobileye和英特尔阵营。这两阵营的一个共同点就是，他们的运算都必须用到高阶加速器。

对国内智能驾驶行业来说，百度推出的“Apollo(阿波罗)”新计划或许更具意义。日前，百度向汽车行业及自动驾驶领域的合作伙伴提供了一个开放、完整、安全的软件平台，帮助他们快速搭建一套属于自己的完整自动驾驶系统。作为全球无人驾驶领域的参与者之一，百度成为首个从系统级高度开放无人驾驶技术的企业。

在吴易达看来，如同手机市场的安卓操作系统，百度的智能驾驶系统

开源后，将吸引更多的研发人员利用百度平台来进行个性化订制，行业未来会朝着这个方向发展，但这么多公司究竟谁会胜出，关键要看企业有没有自己的核心技术。

据了解，智能驾驶未来有望开启万亿市场。汽车电子已成为未来汽车产业核心，预计2020年全球汽车电子占整车价值比重将达50%。个性化、智能化的汽车消费需求和供给端厂商的积极布局，将共同催化智能驾驶风潮到来。

“在智能驾驶领域，中国企业未来有巨大的发展机会”。ULSee公司首席执行官叶舟向记者表示，未来智能驾驶一定会出现，和海外发展多年的汽车厂商相比，中国企业不用承担以前的包袱，再加上政策的扶持，中国企业将具有很好的发展前景。

(经济参考报)

H·车·时评

动力电池报废
回收利用刻不容缓

■ 王凌方



据中国汽车技术研究中心预测，到2020年前后，我国纯电动(含插电式)乘用车和混合动力乘用车动力电池累计报废量将达到12万吨—17万吨，并且随着新能源汽车的发展，动力电池的回收利用需求会越来越大。

动力电池的回收利用不仅能够保护环境，而且由于资源的稀缺性，电池材料的回收利用对电动汽车的可持续发展具有积极影响。

为了规范动力电池的报废回收，从去年开始，相关政策密集出台，但实际收效甚微，动力电池的回收量增长缓慢。数据显示，2015年报废动力电池累计为2万吨—4万吨，但对应的电池回收率仅为2%；2016年实际进入拆解回收的动力电池不足1万吨，超过80%的报废电池仍滞留在车企处。在笔者看来，造成这一问题的原因主要有以下三个方面：

首先，动力电池回收难度大。动力电池作为汽车的一部分，随着汽车的出售，其所有权已经转移至消费者手中，消费者享有处置权，能否流入正规渠道难以把控。

其次，动力电池回收规模不足，企业积极性不高。从2015年开始，新能源汽车市场才开始呈爆发式增长，无论是新能源汽车还是动力电池，尚未进入大规模报废阶段，因此相关企业回收动力不足。

再次，电池回收、拆解经济效益不足，整体投入远超回收价值，且拆解危险性较大。退役电池来源复杂，拆解工艺各不相同，不同类型电池制造和设计工艺的差异性、串联成组形式、电池使用时间、所应用车型和使用工况的多样性等都会对拆解提出不同要求，从而导致拆解成本较高。

因此，笔者建议，首先有必要提高消费者的参与积极性。例如，可采取收取押金的方式，在消费者购买电动汽车的价款中包含电池押金，当消费者把废旧电池送回时，可退回押金。

其次，要提升企业参与的积极性，鼓励拆解企业健康发展。例如，对电池生产企业征收环境治理税或对废旧电池处理企业进行减免税等。虽然目前报废电池数量相对较小，但前期投入却很大，国家可以采取适当政策，扶持电池回收企业发展。

第三，加快动力电池的标准化工作。国内锂电池品种繁多，电池构造复杂且没有统一标准，退役电池要想梯次利用，需要通过拆解、分拣和二次成组，过程复杂，而回收的电芯来自于不同的厂家，规格也不尽相同。这意味着电池成组可能需要各种不同设计方案，会增加二次成组设计成本和加工成本，导致拆解回收工艺复杂，难以形成产业化经营。

第四，对电池回收设定相应的指标，对不达标企业设立惩罚措施。明确的奖惩措施有助于督促相关企业完成回收任务，提高电池的回收利用率。

(中国汽车报)

H·车·锦囊

雨天开车悠着点

雨水连连的季节给很多车主出行带来麻烦。有关人士提醒，雨天驾驶，需要注意保持车距，低速慢行。

1.保持安全距离。雨水会使刹车盘片摩擦力明显下降，雨天行车要保持足够安全距离。雨中跟车、超车、会车时，与其他车辆及道路边缘应适当加大安全距离。

2.下雨天行车一定要缓踩刹车，尽量避免紧急制动。不要高速驶过积水路段，这样容易造成发动机进水。见到水就左躲右闪或者马上踩刹车减速，都是十分危险的驾驶习惯。

3.多使用灯光。驾驶员可以打开示廓灯，如果遇到暴雨天气，还可以打开双跳灯来增加车辆的醒目度。

4.雨天容易导致驾驶员前方视野模糊，要注意避让雨中的行人和骑车者。遇到大雨时，不要冒险行驶，应选择安全地点停车，打开示宽灯，待雨小后再行驶。

5.行车过程中，遇到积水路面时首先要观察水的深度，如果水漫过车轴就不宜继续行驶。在进入漫水区前，要注意与前面车辆保持较大车距，对不熟悉的路面，沿着前车走过的路线行驶，以免水中遇到障碍。入水后要用较慢的速度匀速前进，在水中不要停车。

(广州日报)

广告
联系

林明岳 15109805678