

无人驾驶船10年内将出海

大幅降低成本 减少人为事故 美军四艘在用

无人驾驶技术已经被成功用于飞机和汽车,无人驾驶船的出现也指日可待。美国、韩国等国家早已开始研制无人驾驶船。一些船业巨头甚至乐观预测:也许只需几十年,无人船将改写全球远洋运输的面貌。

大势所趋

“彻底改变海运业的时机已经来临,”英国罗尔斯罗伊斯公司(罗-罗公司)海运技术部副总裁奥斯卡·莱万德如此认为。

作为全球最大引擎制造商和造船供应商之一,罗-罗公司相信无人驾驶货船总有一天会取代人工驾驶船。公司计划十年内将第一艘无人货船投入使用。

“无人船的想法并不新鲜,它已经存在了几十年,”莱万德说,“不同的是,如今我们掌握了这项技术。”

罗-罗公司“蓝色海洋”项目负责人埃萨·约基奥伊内恩说,这种遥控系统可用于驾驶各种货船,包括载重高达60万吨的大型货轮。“船身各部位安装摄像头,用以采集全景图像,包括从船上方拍摄的周边鸟瞰画面。船长只需稳坐岸上某处,通过稳定的通信系统,接收传感器发回的实时数据。”

这意味着,船长即便身在美国内陆的堪萨斯州,也能将一艘货轮



未来无人驾驶船将投入远洋运输

本版图片 GJ

从中国香港“开”到美国洛杉矶。莱万德认为,随着无人驾驶技术日趋成熟,无人船时代的到来只是时间问题。“在不久的将来,无人船将与已经投入使用的无人机和谷歌正在试验的无人车并驾齐驱。”

多国尝试

与人工驾驶相比,无人船的优势显而易见。

首先,节省人力。有了无人驾驶技术,再大的货轮也无需配备大量船员。这能为海运企业节省一大笔船员薪水开支。据统计,远洋货运44%的成本支出与船员有关。

其次,节能降耗。少了驾驶室、船员休息区、食品仓库等,货轮将变得更轻,所需燃料更少。罗-罗公司

预计,如果采用无人驾驶技术,一艘货轮的运行效率将有望提高最多20%,同时减少20%的碳排放。

当然,安全是最重要的因素。莱万德说,目前多数海运事故是因为船员玩忽职守、操作不当等人为原因造成,无人驾驶技术的应用将使这类事故减少三分之二。而且,即便遇到撞船、触礁、海盗、暴风雨等危险,远程操控反而比人工驾驶更安全,至少可以避免付出生命代价。

这些可预见的优势,吸引不少国家和机构近年来投入资金和技术,推动无人船领域的研究和开发。

过去两年,欧盟投资480万美元开发一个“海上智能航行”合作项目MUNIN,以验证无人船的可操作性。美国《新闻周刊》报道,美国海军

已有四艘投入使用的无人舰船,由工业巨头德事隆公司研发。这支“无人舰队”也能从军用转变为商用。

韩国政府2011年宣布投资大约200亿韩元(约合1840万美元),与韩国海洋开发和研究院合作研制一艘无人船,用于海洋研究、不间断海上巡逻、监控非法捕鱼和事故。

业界人士预计,到2019年,全球无人驾驶船市场规模可能达到大约100亿美元。

难敌海盗

国际航运公会设于伦敦,其成员共计拥有8万艘货船,占全球运营货船总量的80%。公会外联主管西蒙·贝内特说:“真正实现货船无人驾驶,还需要大约20到30年。这期间,一些障碍必须跨越。”

贝内特说,目前国际航海法规对远洋货轮上的船员人数有严格要求,不能少于一定标准。

无人驾驶技术领域专家安托万·马丁说,不难预见,随着无人货船的推广,海盗袭击事件数量将会飙升。

对于种种顾虑和争议,罗-罗公司的莱万德认为,随着无人驾驶技术发展、社会接受度上升,部分地区的政府或许将更愿意批准无人船运行。无人船初期可用于运输散装货物或不会污染海洋环境的非危险货物。

张代蕾

相关链接

谷歌无人驾驶车将做全自动试验

谷歌公司今年5月底宣布,其无人驾驶汽车项目正在向完全排除人为干预的全自动方向发展,全自动无人车的样车测试即将进行,期望几年内能开展公路试驾。

谷歌无人车利用的是安装在汽车不同部位的摄像头、测距传感器和激光雷达等设备以及精确详细的导航地图,依靠计算机系统模拟人工智能实现无人驾驶。据谷歌介绍,已在测试中的无人车已自主安全行驶累计超过30万英里(约48万公里)。

目前,谷歌无人车还需司机在驾驶席上“坐镇”,随时处理紧急情况。谷歌希望未来的无人车实现无需人为干预的全自动驾驶。谷歌在其官方网站上介绍说,全自动无人车没有方向盘、油门、刹车踏板和换挡装置,完全通过软件和传感器实现自动驾驶。

谷歌说,目前正在制造大约100辆全自动无人驾驶汽车样车,预计今年夏季晚些时候由试乘员开始测试。

如果测试顺利,谷歌打算今后几年内在美国加利福尼亚州开展小规模试驾。包括加州在内,美国现有4个州允许无人驾驶汽车合法上路,但规定车上应有司机应对紧急情况。

张代蕾

相关链接

孩子“近墨者黑”

在近期举行的一次庭审上,布朗斯维尔W帮的几个成员被问及“入会”原因,其中一人回答:“就是一起出去玩玩。”另一人更直白:“求刺激。”

W帮的“帮主”名叫安德烈·穆尔,被捕时19岁。穆尔17岁时开始拉帮结派,他的一个弟弟后来也加入W帮。这期间,他的父亲杜普雷·邓巴,外号“威力”,因非法持枪、抢劫等罪名五度入狱。警方认为,邓巴是一个老帮派团伙成员,他使得穆尔“近墨者黑”。“威力”在家里很有影响力,警官格拉斯伯格说,“他和孩子们大谈街头义气、抢占地盘。他希望他的儿子们像他一样。”

纽约市长誓言结束“双城记”

纽约市新市长比尔·德布拉西奥今年初宣誓就职时,誓言缩小这座美国最大城市的贫富差距,打破“双城”局面。

根据德布拉西奥的施政纲领,市政府拟对年收入超过50万美元者增税,享受带薪病假的范围将扩大,大型开发商将有义务建造更多价格适中的住房,改革“拦截截身”的警察做法。

纽约住着近40万名百万富翁和3000名千万富翁,同时,21.2%人口生活在贫困线以下。

青少年寻刺激结帮派 打打杀杀“家常便饭”

纽约市里有个“谋杀之城”

布朗斯维尔位于美国纽约市布鲁克林区,是一个少数族裔贫困人口聚居的“城中城”。这里的暴力犯罪率常年居高不下,被美国媒体称为纽约的“谋杀之城”。对这里出生和长大的孩子而言,加入帮派、枪杀朋友、入狱服刑,似乎是生活里的“家常便饭”。

帮派不同 朋友也杀

萨伊娅·戴维斯和纳撒尼尔·沃尔科特都是在布朗斯维尔长大的孩子,两人的交情始于童年,却在一声枪响中戛然而止。

戴维斯又高又瘦,在布鲁克林的一所职业中学上学,喜欢跳舞,还是校篮球队成员。

沃尔科特与戴维斯同岁,长相帅气,爱好厨艺。

进入青春期,两人开始出现相同的问题。“她脾气暴躁,常跟人打架,和在这里生活的其他好多女孩一样。”戴维斯的父亲詹姆斯说。

沃尔科特的姐姐称呼他是“被宠坏的宝贝”,因为“一旦有事不顺他的心,他必定大闹”。14岁时,沃尔科特因殴打老师和同学遭开除,被送到外地一所管教学校学习。

15岁时,沃尔科特加入一个朋友邻居组建的帮派“胡德斯塔尔兹”(H帮)。戴维斯当时也是这个帮派的成员,但第二年转投“浪潮帮”(W帮)。为表达她对W帮的“忠心”,戴



布朗斯维尔的青少年

维斯决定枪杀一名H帮成员。

2011年4月25日晚上,16岁的沃尔科特不幸“撞”到戴维斯的枪口上。

目击者说,沃尔科特当时骑自行车经过布里斯托尔街,遇到戴维斯和一帮男孩。沃尔科特向戴维斯喊:“Cho!”这是H帮的问候语。但后者回复他“Woo!”当地孩子一听就明白,这是W帮在表达不满、挑衅之意。戴维斯和男孩们迅速把沃尔科特团团围住。她举起枪,对准沃尔科特开火。一颗子弹从他后背射入,穿过躯体而出,他摔下自行车,倒地身亡。

戴维斯2012年初被捕,受到谋杀罪名指控。法庭上,她与同属W

帮的另一名被告人时而窃窃私语,时而冲着听证席里的熟悉面孔打招呼,惹来辩护律师们恼怒的目光。

纽约警官格拉斯伯格对此早已见怪不怪。从2007年起就负责布朗斯维尔青少年犯罪干预工作的他深知,在这些生于“谋杀之都”的孩子看来,庭审或入狱似乎等于他们的“成人礼”,是值得期待的环节。

犯罪年龄 越来越小

从曼哈顿行车45分钟,便可到达布朗斯维尔。与高楼林立、富人云集的曼哈顿相比,这里是另一个世界,挤满了外观脏乱、空间狭小的廉租房,居民多为非洲裔和拉美裔。纽约市长比尔·德布拉西奥曾借狄更

斯笔下的“双城记”来形容这里与曼哈顿之间的贫富差距和种族鸿沟。

管辖当地的纽约市警察局第73分局统计,过去6年里,这里平均每年报告23起凶杀案。

警官格拉斯伯格说:“犯罪者的年龄越来越小,有些孩子从十二三岁就开始。青少年之间的帮派斗争是导致第73辖区犯罪率居高不下的主要原因。”

这些少年帮派并不是贩毒黑帮的分支或演变。帮派成员多是中学生,往往只是因为居住街区或家庭条件不同而各立帮派,互相仇视。他们之间的打打杀杀并不是为了争夺某种物质利益。

不甘沦落 尝试改变

也有些年轻人不愿卷入帮派之争,尝试脱离恶性循环的生活方式。

泰利克·海登和好友德温·亚德组建了一个说唱乐队,创作和演出饶舌歌曲。歌曲内容大多取材于布朗斯维尔的帮派故事,近期成功推出首张单曲唱片。他们坦言,乐队的终极目标是“出名,离开布朗斯维尔”。今年6月初,为录制一段音乐视频,他们租来几辆高档车当道具。第二天,他们的两个朋友就在其中一辆宝马中遭枪击,一人在送到医院后死亡。

“这里仍然像是伊拉克。”海登说。

张代蕾