



品牌云集 技术革新 立法在即

实现“无人驾驶”还有多远？

■ 2018世界人工智能大会上的无人驾驶汽车展示体验 本版摄影 记者 李铭坤 刘歆

首席记者 姚丽萍

没有摸过轮盘,也想开车上路?这或许能成为现实。今年3月,上汽集团在沪拿到国内首张无人驾驶上路测试牌,目前测试里程超过5200公里;“十一”前又获得江苏省首批自动驾驶道路测试牌照。在上月举行的2018世界人工智能大会、工博会上,无人驾驶崭露头角,博得广泛关注,无人驾驶的立法问题也在此前提上日程,成为社会焦点。“无人驾驶”的春天,真的不远了?

1. 上汽集团乘用车技术中心

上汽集团乘用车技术中心位于上海市嘉定区,是国家五部委认定的国家级企业技术中心,是上汽自主品牌和新能源产品研发的主要基地,承担荣威、MG双品牌,30多款车型和多款高性能发动机/变速箱的自主开发工作。

围绕“自主创新”和“国际化运作”,技术中心通过统一的全球整车开发流程,聚集各方技术人才,协同上海、南京、英国三地工程研发资源,形成中国主导、跨国联动的上汽自主研发体系,研发人员队伍超过4000人。

2005年启动建设至今,技术中心已建包括设计造型楼、排放热试验室、结构试验室、NVH(噪声振动)试验室、热能风洞试验室、动力总成试验室、新能源试验室、底盘试验室、安全试验室、电子电器试验室、试制车间等在内的各类试验设施,是目前国内规模最大、功能完备,达到世界水平的乘用车技术中心。

技术中心三期建设正在积极筹划中,将新增空气动力学风洞、整车EMC(电磁兼容)、智能驾驶等试验室。

技术革命 汽车智能势不可挡

无论喜欢与否,技术总是不肯停步。当初《封神演义》脑洞大开的时候,土遁、飞天,都仅仅是神话是想象;但当人类进入了20世纪,飞机、地铁、航天、登月,让那些曾经的想象,都变成了现实。

无人驾驶,也是如此。智能化、互联化、共享化、国际化,让无人驾驶技术研发风靡全球,众多汽车制造商纷纷表示,将在近两年内推出具有无人驾驶技术的整车。如果说,马车变汽车,是第一次汽车革命——动力系统革命;那么,有人驾驶变无人驾驶,就是第二次汽车革命——控制方式革命,而且,势不可挡。

目前,无人驾驶技术开发,均采用在现有整车上加装设备后进行技术开发和测试。无疑,无人驾驶的技术研发,需要通过封闭环境、半封闭半开放环境,以及地面道路、高架道路及高速公路的各种测试,才能真正推广应用到整车。2017年6月,我国首个国家级智能网联汽车(上海)试点示范区封闭测试区启动,车企得以模拟100种复杂路况测试无人驾驶。迄今,上汽集团加快智能汽车研发测试,已完成两代智能驾驶整车平台开发,样车测试总里程超过7.8万公里。

立法保障 “无人驾驶”有法可依

无论有人驾驶,还是无人驾驶,上路都要依法行驶。尴尬的是,法律总是滞后于社会生

“AI大咖”打造响当当的“上海制造”

如果说,“上海制造”寻找发展新动能,就要推动互联网、大数据、人工智能和制造业的深度融合,打造出响当当的上海制造新品牌,那么,那些正在上海精耕细作的“AI大咖”们,已将武功修炼到几成?这里不妨展示一二——



2. 蔚来汽车

2014年,“蔚来”诞生,这是一家新兴的智能电动汽车公司,致力于通过提供高性能的智能电动汽车与极致用户体验,为用户创造愉悦的生活方式。目前,蔚来已在中国、北京、圣何塞、慕尼黑及伦敦等14地设立设计、研发、生产与商务机构,汇聚了来自超过40个国家和地区的5000多名人才。2018年底,蔚来将在中国46个城市设立运营团队,并在超过300个城市拥有服务用户能力。

2016年,蔚来发布全球最快电动汽车EP9,创造了纽博格林北环等国际知名赛道最快圈速纪录以及最快无人驾驶时速世界纪录。2017年,高性能智能电动7座SUV蔚来ES8亮相上海车展并于12月正式上市。目前,ES8的生产制造体系及供应链布局已搭建完毕,已于2018年上半年正式开始交付。

活,现行道路交通安全法均是在“第一次汽车革命”后才实施,规范的,都是“有人驾驶”,这让“无人驾驶”难免无所适从。

无人驾驶,法律法规亟待完善,不止中国独有,全球都处于探索阶段。2016年,联合国欧洲经济委员会发布《国际道路交通公约(维也纳)》修正案,这是无人驾驶首次在法律层面得到许可。修正案规定,在全面符合联合国车辆管理条例或者驾驶员可以人工选择关闭该功能的情况下,将驾驶的职责交给车辆的自动驾驶技术,可以应用到交通运输当中。

迄今,美国、德国、日本的无人驾驶技术研发及法律规范,也都在紧锣密鼓进行当中。

2017年12月,工信部、国家标准化管理委员会印发《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)》确立了95项无人驾驶标准。2017年12月,《北京市自动驾驶车辆的道路测试管理实施细则(试行)》发布。2018年3月1日,《上海市智能网联汽车道路测试管理办法》发布。

但无论细则也好,办法也罢,都面临着上

立法《道路交通安全法》相关条款的不兼容。

创新发展,制度保障,少不了。今年3月,来自上海代表团的全国人大代表陈鸣波已领衔向十三届全国人大一次会议提交议案,建议全国人大常委会修订现行《道路交通安全法》或提出临时保障措施,授权国务院及其相关部门,对经过改装并装载有无人驾驶控制系统的车辆给予临时上路许可,逐步开放半封闭、半开放公共道路测试,划定一定的城市道路及高速公路进行全开放测试。目前,这一议案已被大会列为正式立法案。

修法,不只在授予无人驾驶法律地位,更在于让无人驾驶真正为人服务,安全、可靠、便捷地为人服务。

制造品牌 瞄准高端以人为本

在中国,在上海,无人驾驶,不仅是汽车产业发展的新趋势,更是做强制造品牌,坚持往高端走,坚持往转型升级大方向走的时代新需求——在汽车消费市场,80后已占消费群体2/3以上,新生代消费者追求新技术、高

3. 小i机器人

小i机器人——上海智臻智能网络科技股份有限公司成立于2009年,是一家诞生、成长于上海的专业人工智能公司,总部位于嘉定区江桥镇,同时已经在北京、香港、广州、南京、贵阳、深圳等地设立子公司或分公司,员工近600人,其中技术人员占比大于2/3。

小i机器人以智能客服为基础,提供全栈式的人工智能技术和解决方案。目前,小i占据国内智能客服市场80%以上份额。

小i机器人潜心于自然语言处理、深度语义交互、语音识别、图像识别、机器学习、数据智能等人工智能核心技术的研发,并致力于将以上核心技术与通信、金融、政务、电商、医疗、制造等行业深度结合产生的解决方案和服务体系的落地推广。迄今,小i机器人已为上千家大中型客户、十多万开发者及中小企业提供服务,终端用户超过8亿,在AI的大规模商用落地上走在了业界前列。

品质、个性化,要满足消费新需求,寻找发展新动能,就要推动互联网、大数据、人工智能和制造业的深度融合,推动上海汽车产业成为数字化、在线化、智能化、定制化的新型产业,打造出响当当的上海制造新品牌。

事实上,发展新能源汽车,是我国从汽车大国走向汽车强国的必由之路。迄今,上汽集团是国内产销规模最大的汽车集团,2017年,实现整车销售693万辆,国内市场占有率为23.2%,连续十二年销量位居行业全国第一;也是国内唯一全面实施“纯电、插电、燃料电池”三条技术路线的企业,并已自主掌控电机、电驱动、电控“三电”核心技术。

智能网联汽车,打造“上海制造”新品牌,上汽集团在全球率先推出互联网汽车新品类——自2016年7月首款产品上市以来,互联网汽车累计销量突破70万辆,已成为市场主流产品;去年11月,在泰国推出首款海外互联网车型,市场反应也十分热烈。同时,加快智能网联技术的产业化落地,来自上汽集团的最新消息是——搭载“最后一公里自主泊车”功能的纯电动高端产品——荣威Marvel X将于年内上市,性能全面对标并超越特斯拉同级车型。

所有技术进步,所有发明创造,都是为了让世界更美好,无人驾驶,也不例外——无论是“无人驾驶”立法,“无人驾驶”技术研发,还是打造“无人驾驶”新品牌,所有点滴进步,都离不开也无法离开——无人驾驶,心中有人,以人为本。