

智能汽车开进生活仍面临三道坎

专家表示,在任何情况下,对于无人驾驶行为准则的判断,都必须考虑其中涉及的驾驶场景

□本报记者 李娜 实习生 赵心仪

近年来,随着中国汽车保有量不断提高,安全隐患、能源短缺、环境污染、交通拥堵等问题越发严峻,汽车的智能化、电动化、联网化已经成为中国和世界各国汽车产业发展的大势所趋。根据业内预测,我国将于2025年迎来完全自动驾驶时代。

11月4日,记者在四川成都举办的第三届中国智能汽车国际论坛上获悉,在车载信息服务产业应用联盟主导下,智能汽车研究院集群正式落户成都,并成立了由40多个产业单位参与的车联网安全委员会,计划在“十三五”期间围绕信息安全、V2X(车对车信息交换)、ADAS(高级驾驶辅助系统)三个领域共建智能汽车新未来。

然而,不少行业专家认为,当前汽车智能化仍存在诸多技术难点和政策困境,其中尤以监管、法律、伦理为最难迈过的三道坎。

标准体系缺乏



法律法规尚无



据了解,关于智能网联汽车,我国还没有成文的法律体系,如何制定智能汽车的相关法律法规也成为一大难题。

公安部道路交通安全研究中心处长周文辉列举了一些法律制定的难题。首先是无人驾驶车辆应该如何进行登记管理,牌照是否应该与传统汽车分别开来;第二,智能汽车通过软件就可以改变汽车的性能,车辆的改装升级如何界定;第三,执法对象要重新考量,比如肇事逃逸是智能车做出的判断还是驾驶员本身的思想;还有高科技带来的新型犯罪方法,如黑客入侵等。

眼下,面对汽车智能化的大势所趋,长安、上汽、广汽、北汽等车企都制定了智能汽车发展战略和规划,乐视、博泰、百度等互联网企业在也在加速智能汽车布局。面对种种难题,周文辉表示:“行业中很多人在想智能汽车如何更吸引人眼球,而基础法律规则大家关注很少,法律不出台,汽车又该依据什么来设计呢?”北京大学中国精算发展研究中心常务副主任李克诚认为,智能汽车在设计、生产、投入市场等整个流水线中,管理方面是滞后的,管理部门一定要跟生产部门经常沟通,促进智能汽车的发展。

刘地表示,目前中国的法律禁止自动驾驶汽车正式上路。在推动智能汽车的发展过程中,应尽快消除相应法律障碍。乐视超级汽车(中国)自动驾驶副总裁倪凯认为,智能汽车的未来需要整个行业和国家相关机构来推进,但智能网联汽车相关法律的制定,还有很多现实问题需要考量。



视觉中国供图

面临道德伦理困境



相关资料显示,作为世界最大的汽车市场,近年来中国汽车产业持续保持上升势头,这为智能汽车及相关技术产业在中国的发展提供了广阔的空间和肥沃的土壤。业内和专家普遍认为,在无人驾驶汽车上市之前,必须要通过法律明确“行使权”和“驾驶权”问题,要修改包括刑法、道路交通安全法、保险法等一系列法律条款,以明确相关法律责任,为无人驾驶汽车上路扫除安全保障、法律等方面的问题。

即便如此,智能汽车带来的道德伦理问题仍是国内外争论不休的焦点。由于无人驾驶技术在设计程序中是将保护车辆和车内人员作为第一要务,但由于实际生活中的交通状况的复杂性及较强随机性,其带来的最大潜在风险就是交通事故。Google联合创始人谢尔盖·布林也承认,公司的无人驾驶汽车已发生了12起交通事故,而今年1月在河北邯郸也出现了全球首例因使用自动驾驶功能致死的交通事故。据事故后行车记录仪中的视频分析,事故发生时,特斯拉(电动汽车)处于“定速”状态,并未能识别躲闪前方的行人。对此,国际电气和电子工程师协会主席布鲁斯·克雷默提到:“假如前方有障碍物,另一条车道前方有行人,人工操控可以有自己的判断,那无人驾驶的机器会不会做出正确的反应呢?”

专家列举的类似难题还有很多。例如,车辆和行人/骑自行车的人,如若同其他汽车发生交通事故,计算机该如何判断先救谁?

斯坦福汽车研究中心的一位教授认为,通常情况下,司机只需对自己的驾驶行为负责。而对于一辆无人驾驶汽车,驾驶行为的责任就落在了设计无人驾驶系统的开发人员身上。在任何情况下,对于无人驾驶行为准则的判断,都必须考虑其中涉及的驾驶场景。

10月份国内汽车投诉同比增长27.5%

本报讯 国内缺陷汽车产品信息收集平台车质网近日发布统计数据显示,10月共接到车主有效投诉信息3944宗,环比增长11.3%,同比2015年10月更是大幅增长了27.5%。

具体来看,10月的有效投诉信息共涉及418个车系,14个轮胎品牌,相比9月,车系增加了26个,轮胎品牌数量减少了1个。

此外,在投诉榜单中,自主品牌上榜车型为10款,与9月份相比保持不变,占比依旧为三分之一;而美系品牌有10款车型上榜,与9月份相比增加了2款,且占据了排行榜前十名中的五席。

在10月份的投诉数据中,自主品牌占比43%,合资品牌占比55%,进口品牌占比为2%。与9月份相比,自主品牌投诉量增加380宗,占比提高5%;合资品牌投诉量增加5宗,占比降低6%;进口品牌增加15宗,占比不变。(卓君)

北京:今年已淘汰高排放老旧车34万辆

年均减排4万吨

据新华社电(记者王元虎 倪元锦)记者从北京市环保局获悉,截至10月底,北京市今年共淘汰高排放老旧机动车34万辆,年均可减少污染物排放4万吨。目前正在实施的车均8000元起报废老旧车政府补助方案将于年底到期。

据北京市环保局介绍,淘汰的34万辆老旧车,可实现年减排一氧化碳、氮氧化物、碳氢化合物、颗粒物共4万吨,其中氮氧化物减排3094吨,碳氢化合物减排4102吨。

环保局机动车处处长李昆生说,目前北京市机动车保有量达565万辆,年排放污染物总量约50万吨,排放的一氧化碳、氮氧化物、挥发性有机物,分别占到该类污染物全市排放总量的86%、56%、32%。在北京市PM2.5本地污染贡献中,全年机动车排放贡献比例达30%以上,非采暖季可达到40%以上。

目前《北京市进一步促进老旧机动车淘汰更新方案(2015—2016年)》正在实施,如车主提前报废1辆车龄10年的小客车,可获政府补助8000元,提前报废1辆车龄10年的大型客车,可获政府补助1.95万元。

方案规定“对2015年1月1日至2016年12月31日期间报废的老旧机动车,车主申请政府补助和企业奖励的截止日期为2017年1月31日,逾期不予办理”。相关政策咨询可登录“北京市老旧机动车淘汰更新管理信息系统”查询办理。

公路尽头现巨幅3D街景画



日前,山东滨州二公路尽头设置了巨幅3D街景画,远远望去让人产生似乎路面无限延伸的感觉,不少网友认为存在一定安全隐患,吐槽一不留神就把车开进画中。据了解,去年冬天该路段曾设置过同样内容的3D画,前段段时间画作不翼而飞,未曾想日前又重新设置了同样的一幅。

视觉中国供图

丰田计划量产纯电动汽车

据新华社电(记者钱铮)随着各国在汽车环保方面的要求不断提高,日本丰田公司拟将纯电动汽车纳入公司环保车的支柱产品。

据日本媒体7日报道,丰田首次披露了纯电动汽车生产的具体计划。丰田计划到2020年建立并完善纯电动汽车批量生产体系,正式进军纯电动汽车市场,目前丰田方面已朝这一目标着手准备,并计划在2017年初新设立一个负责纯电动汽车设计和研发的部门。

丰田环保型汽车战略一直以混合动力车和燃料电池车为核心,2012年至2014年曾与美国特斯拉公司合作开发过一款纯电动SUV并在美销售,但因电池成本和续航距离等问题,丰田判断纯电动汽车的正式普及很难。

不过,随着各国相继出台推动电动汽车普及的政策,电池性能和充电设施等制约电动汽车发展的问题不断得到改善,丰田也打算将其环保车战略升级为包含纯电动汽车在内的全方位战略。

据报道,丰田计划研发充电一次能行驶超过300公里的纯电动汽车。目标市场是2020年将举行奥运会的日本市场,以及正推广电动汽车普及的世界其他主要市场。

据国际能源机构数据,2015年纯电动汽车全球销量为32.8万辆,不到新车销售总量的0.4%,但预计到2030年,这一比例将达到8%。

武汉公共自行车站点推电动汽车充电服务



11月4日,不少居民在公共自行车武汉凤凰城社区站点看到,在公共自行车站点中控柜上设有充电桩,有市民正在为新能源汽车充电。据了解,充电桩设在公共自行车站点的中控柜上,可直接给停泊一旁的新能源汽车充电。

视觉中国供图

我们到底还需要多少汽车新品牌

推出一个新品牌很容易,但真正做到让这个品牌名副其实,与原本设定的市场定位相符,往往还有很长的一段路要走

□舒年

据《经济观察报》报道,中国汽车市场目前已经出现婴儿潮,从今年年初开始,如果不算上层出不穷的互联网汽车,已经有超过十个新品牌诞生。

先不考虑各种“互联网造车”概念,仅仅传统汽车企业的新品牌,就已经超过10个,这着实令人眼花缭乱。

一般而言,由于汽车行业从设计、生产再到销售,往往周期漫长,成本不菲,所以品牌培养不容易。正因如此,即便是大型车企,往往也不会同时推广过多品牌。

因此,如果一家车企突然推出与过去品牌内涵相差较大的新品牌,那么,企业往往是要打算借此转型,就如同当下扎堆推广新品

牌的诸多本土车企一样,而仔细观察便会发现,许多车企推出的新品牌,定位多为中高端、家用型。

长期以来,自主品牌一直被消费者和“中低端”联系在一起。不过,这对本土车企而言实则有难言之隐,在自身竞争力不足的情况下,但凡想在一个大市场中获取到一席之地,从中低端做起往往是一个不错的选择。其它行业尚且如此,工序更为复杂的汽车行业更是这样了。

如今,本土车企的实力已经不容小觑,因此要想甩掉过去的中低端品牌形象,再造一个新品牌不失为一个好办法。因为这些车企如今面对的是一个分化更大的市场。

在中小城市和乡村,本土车企的旧有品牌仍旧具有不小的挖掘价值。在这些

地区,希望“拥有一辆车”的消费者仍然数量众多。而在大城市,市场需求则不尽相同,更多的消费者是希望“拥有一辆好车”。

如果消费者花了8万多元拍到了沪牌,或者“摇号许久”才得到一张京牌,那么车主大概不会去考虑购买售价还不及牌照钱的汽车。

本土车企试图用各种各样“炫酷”的新品牌来征服改善型消费者的购买选择,就好比是一家制衣厂,贴个洋名字,衣服从超市升级到专卖店。

但是,买车和买衣服是不一样的。

车辆在使用中,安全性问题会让消费者深思熟虑;车辆在持有过程中,日常会有成本消耗,这也会直接关系到钱袋子;最重要的是,当消费者掏出积攒已久的买车钱时,

他的首要考量是,这辆车,真的值这个价位么?

汽车产业具有技术密集度和资本密集度大,规模效应显著的特征,在不同领域的细分市场,进入壁垒和退出壁垒都比较高。如果只是把原来的车型重新包装一下,增加一些附带功能,改个名称便推向中高端市场,显然难以同经营已久的海外品牌一较高下。而一旦市场反响不如预期,对企业整体战略的不利影响便会持续扩大。

也就是说,我们需要的不是有多少新品牌,而是有多少具有竞争力的品牌。

推出一个新品牌很容易,但真正做到让这个品牌名副其实,与原本设定的市场定位相符,往往还有很长的一段路要走。

城市路侧停车场乱象“病根”何在

□新华社记者 邹明仲 胡林果 马剑

城市道路两侧划定的停车位,因其便利性而广受欢迎。近年来,为规范道路两侧的停车行为,不少城市对此类停车位如何划定、收费标准等作出明确规定。但实际操作过程中,私划停车位、随口要价、收费不看护等情况,均不同程度存在。

这些乱象的“病根”何在?如何治理这一顽疾?新华社记者对此进行了调查。

2元停车费收15元,路侧停车收费随口要价

沈阳市最近开始对经营性停车场违法问题开展专项整治,对违规停车场下达责令限期整改通知书。但记者连日在沈阳北站、中街、太原街等车流密集区域的路侧停车场走访发现,收费员基本未按照沈阳市物价局规定的19座以下汽车白天2元/次、夜间3元/次的标准收费。

在沈阳北站附近的北站一路,见记者驾车准备停靠,一位身穿蓝色夹克的收费员就迎了上来,得知记者停靠3小时后,向记者收取了15元钱,比规定多收了13元。收费员向记者提供的发票上,盖有“北京世纪美泰物业管理有限公司沈阳分公司”的印章。

记者在部分居民区附近的路侧停车场,发现不按线停靠,晚上只收费不看护、包月收

费等违规问题。

对此,不少专家认为,如果有一个部门真

正负起责任,公共停车资源也许就能够相对管起来。而现实的情况是,“九龙治水”分散了执法力量,也分散了管理责任,造成了“谁都管但谁都不愿意管”的现状。

利用技术创新破解监管难题

中央财经大学财政与公共管理学院院长马海涛认为,加强对路侧停车场管理的初衷无疑是正确的,但地方政府在制定停车收费标准时,应广泛听证,将收费标准、承包公司资质等信息及时公示,让相关各方享有充分的知情权。

针对城市路侧停车场存在的问题,沈阳市公安局表示,今后将加强全市经营性停车场的管理工作,明确停车场业主应履行的责任和义务,一旦违反承诺按严重程度处罚;同时制定停车场经营企业质量信用等级评定考核办法,下一年度审验停车场资质时,企业的上一年度评定级别将作为招投标的审核条件。

此外,还可广泛利用技术手段加大监管工作力度。为避免收费过程中产生过多的人为因素,杭州、合肥、济南等地均实行了POS机刷卡收费制度,让停车收费员成为停车场管理员,停车场管理员只负责引导服务、拍照取证等工作。

一些专家认为,在监管上下工夫的同时,还可利用大数据在解决车位的“源头”上下工夫。如杭州市城管委数字城管信息处置中心已完成杭州市396个对外开放的社会公共停车场库中9万余个停车位的实时数据接入工作,智慧停车诱导服务覆盖泊位总数扩展到10.4万余个。

数读车市

0.42%

全国成品油价格指数小幅下行

据新华社(大庆)国际石油资讯中心发布的报告,截至11月4日,全国成品油价格指数指

数为679.97,跌幅0.42%,全国成品油价格指数小幅下行。

全国成品油价格指数运行结果表明,上周93#汽油平均价格报收于6121元/吨,较前一报告周期下跌14元/吨(折合0.01元/升);0#柴油平均价格报收于6059元/吨,较前一报告周期下跌31元/吨(折合0.02元/升)。综合来看,全国汽柴油平均价格均下跌,带动全国成品油价格指数小幅下行。

分析认为,当前国内市场悲观情绪升温,中下游需求疲软薄弱,市场成交量低位运行,中间贸易商延后补货。

1/4 上海交通大整治让交通事故降低

今年的3月25日,一场号称“最严标准”的道路交通违法行为大整治在上海拉开序幕。上海市公安局日前透露,工作开展以来,全市道路交通事故数、死亡人数、受伤人数同比分别下降24.27%、13.62%、46.69%,其中机动车违反交通信号、超速行驶引发的事故数分别下降70.73%、65.08%。

上海市交通委的一份综合评估称,市区主干高架路、核心商圈拥堵时间日均减少1小时以上,高峰时段公交专用道普遍提速1倍以上。

值得一提的是,在大整治期间,上海市公安局打破各警种之间的界限,授权多警种参与交通执法。而在以往,此类职权掌握在交警手中。

58.79% 武汉前10月小排量车增幅大

据武汉市国税局车购税分局介绍,今年前10个月该市新增纳税申报车辆突破30万辆,其中小排量汽车销量逐月上升。

统计显示,前10月,武汉市共办理车购税纳税申报车辆313462辆,比去年同期下降1.90%。虽然从前10个月来看同比仍有所下降,但降幅已由1月至7月的6.45%降至1.9%,车市回暖明显。

此外,前10月,该市共办理1.6升及以下排量乘用车减税车辆184276辆,占征税汽车总量的58.79%,减税8.38亿元,平均每台车减税4550元。前10月,武汉市共办理免税车辆5900辆,免税1.3亿元。

(王群根据媒体公开报道编辑整理)