



随着自动驾驶技术的快速发展,“聪明”的车对道路的要求越来越高 自动驾驶汽车来了,路准备好了吗?

本报记者 北梦原

4月1日,国内首份自动驾驶路测报告出炉。过去一年,54辆自动驾驶汽车在北京道路上测试安全行驶超过15万公里,初步具备从研发测试向示范运行与商业模式探索的基础。而在汽车市场上,众多车企也纷纷发力,争先恐后地推出搭载L2级自动驾驶技术的量产车型。业内预计,今年L2级自动驾驶普及之后,明年将成为L3级自动驾驶汽车量产的元年……

在技术、资本和政策的共同推进下,曾经充满科幻色彩的自动驾驶正加速转变为现实。然而,没有路,再好的车也跑不起来。随着自动驾驶技术的快速发展,“聪明”的车对道路的要求越来越高,车路协同成为摆在自动驾驶汽车面前的一道新课题。

自动驾驶想象空间有多大?

人工智能、5G、物联网、智慧交通……近年来,新技术带来的新概念层出不穷。但像自动驾驶这样,能把各领域热门技术悉数收入囊中,并同时站上技术、资本、政策等多个

高地和风口产业并不多。

自动驾驶的想象空间到底有多大?长安汽车股份有限公司总裁朱华荣认为,它不仅将带来汽车产品形态的根本性变化、颠覆传统汽车技术体系和产业格局,还将引发消费者出行和生活方式、信息技术和通信方式、信息和交通基础设施的变革。

根据国家此前发布的《智能汽车创新发展战略(征求意见稿)》,2020年,中国智能汽车新车占比将达到50%。而麦肯锡的一份研究报告则预测,未来10年,中国很有可能成为全球最大的自动驾驶市场。至2030年,中国将有800万辆自动驾驶汽车,自动驾驶相关的新车销售及出行服务创收将超过5000亿美元。

在自动驾驶的“新赛道”上,传统车企纷纷瞄准市场,筹划着L2和L3级别自动驾驶汽车的量产,造车新势力则更多将目光锁定在更高级别自动驾驶技术的研发上,互联网巨头们也在围绕打造“智能网联汽车生态”排兵布阵。

除了产业层面,资本市场丝毫不掩饰对自动驾驶的青睐。去年,自动驾驶领域的融资事件多达203起,融资总额超过1297亿元。

在产业风口面前,政策也不甘落后。从

2017年下半年开始,全国多个城市开始了自动驾驶道路测试的竞争,上海、北京、重庆等10个城市相继规划自动驾驶路测路线区域、颁发路测牌照,出台相关自动驾驶路测政策,并展现自己的政策和环境优势,吸引产业落地。

自动驾驶汽车能上路了吗?

在各方的共同努力推进下,自动驾驶驶上了“快车道”。《北京市自动驾驶车辆道路测试2018年度工作报告》(以下简称《报告》)正式发布。《报告》显示,过去一年,54辆自动驾驶汽车在北京道路上测试行驶超过15万公里。路测场景覆盖各种驾驶难度,未出现安全事故,未对测试道路周边交通环境造成不良影响,已经初步具备从研发测试向示范运行与商业模式探索的基础。

但自动驾驶汽车距离真正上路仍有一段距离。根据《报告》,自动驾驶汽车在北京封闭测试场内暴露出了百余种问题,主要包括交通规则不健全、障碍物识别或漏识别、控制延迟超出范围、定位偏差较大、低温下性能不稳定等。

按照美国机动车工程师学会的分级,

自动驾驶共分为L0-L5六个等级。最低等级L0代表没有自动驾驶加入的传统人类驾驶,L5则代表自动驾驶系统可替代驾驶员,能应付所有道路环境,实现完全自动驾驶。

而目前,产业层面落地的自动驾驶技术多为L2级别,即车辆可以自动控制实现加速、减速,并能在限定车道自动转弯。各企业集中瞄准攻关的L3、L4级别自动驾驶也需要限定在一定的应用场景内。即便技术上实现了突破,在安全第一的要求下,自动驾驶车辆还需要进行大量的道路测试。

路能不能给车“补聪明”?

尽管L5级别的自动驾驶看起来仍遥遥无期,但业内普遍认为限定在特定区域、特定路线给予特定场景的L3、L4级别的自动驾驶汽车是可以逐步产业化落地的。

然而,从单车智能技术的发展情况来看,仅仅凭借车辆来实现自动驾驶,成本太高,稳定性也无法满足实际需要。从事自动驾驶技术研究的博世相关负责人曾向媒体表示,在全球跟进了解了超过100多家激光雷达企业后发现,能够满足稳定性和探测距离要求的企业很少。

去年下半年以来,破解单车自动驾驶的难题找到了新“路”。有业内人士指出,车路协同是一个非常好的工具。“一方面,通过车路协同突破智慧道路,更强的感知能力和冗余能力促使车辆技术更加可靠;另一方面,车端部分计算转移到路边,可降低单车成本。”

根据测算,有了车路协同,自动驾驶的研发成本可以降低30%,接管数会下降62%,解决54%单车智能遇到的问题,预计让自动驾驶提前2-3年在中国落地。

“与单车智能相比,这是一种群体智能。有的功能可能车辆不具备,但是路测设备可以告诉车辆。”北京智能车联产业创新中心副总经理吴琼举例说,“比如说很多企业都花了很大的力气来识别红绿灯,但是真的需要识别吗?通过车路协同,红绿灯信号可以直接告诉车辆,不仅降低了单车识别的困难,还提高了准确率。”

记者了解到,很多地方已经开始着手用路给车“补聪明”。目前,国内已有9个省市在规划建设智慧高速,其中包括京雄高速和杭绍甬高速等重点项目。还有多家互联网公司与地方展开合作,共同打造适应智能汽车的智能道路。

两部门:

坚决打好互联网金融和网络借贷风险专项整治攻坚战

新华社北京4月3日电(记者李廷彦)记者3日从人民银行、银保监会获悉,互联网金融风险专项整治工作领导小组、网络借贷风险专项整治工作领导小组近日召开专题会议,认为当前行业风险持续得到缓释,2019年要进一步加大风险处置力度,有力有序化解存量风险。

会议认为,2018年专项整治工作取得积极成效,有关部门、各地网贷整治办主动作为、多措并举,做好已出险机构的风险处置,有序化解存量业务风险,积极引导违规机构主动退出市场,依法打击和取缔违法机构,顺利实现了在运营网络借贷机构总数、业务规模和借款人数的“三降”目标,行业风险持续得到缓释。

会议强调,2019年是网络借贷风险专项整治的攻坚之年,要充分把握时间节点,在实现存量风险化解、机构转型方面取得重大进展。要压实属地整治责任,有力有序化解存量风险。要完成符合一定条件的在营机构接入有关信息系统,加大数据监测和信息披露力度。要稳妥有序推进分类处置,引导机构转型或良性退出,要严格标准,稳步推进备案准备工作;要严厉打击严重违法违规平台。

会议要求进一步加大风险处置力度,持续加大已出险机构追赃挽损力度,最大限度保护投资者的合法权益。要及时回应投资者关切和诉求,畅通投诉和维权渠道。要加强投资者教育,培育理性投资观念。

会议表示,凡是从事金融业务的机构,必须设置准入门槛,所有金融业务都要纳入监管。各地要做实网络借贷机构合规检查,对合规检查基本合格的机构,在坚持信息中介定位的基础上,继续提高合规审慎经营能力,结合本地情况逐步探索推动备案工作。

紧急灭火,确保铁路行车安全

本报讯4月2日上午,中铁二十二局集团二公司杜佳项目部安质部长李静强、测量队技术员陈朋按照惯例巡察工地。当来到所负责的杜佳高铁佳富1号特大桥转体梁现场时,猛然发现,旁边的既有佳富铁路左侧田地中失火,火势凶猛,浓烟弥漫至既有铁路线路及正在紧张施工的杜佳高铁现场。

几乎就在同一时间,正在杜佳高铁太忠村大桥检查架梁施工的中铁二十二局集团杜佳高铁项目经理林吃也发现了这一火情。

李静强、陈朋沉着冷静,边加强现场火势观测,边紧急组织十余名项目管理人员成立抢险救灾突击队,并准备好灭火器、消防锹、消防桶等。

大火很快穿过既有铁路硬隔离防护网,往佳富既有线方向燃烧。因铁路护网内干枯杂草厚实,火势越来越大,距既有线路已不足2米。

李静强果断启动了火灾应急预案,身穿黄马甲的十余名现场管理人员手持灭火器,排成一排,向着火区包围式推进,后方补给人员紧随其后。为了防止万一,李静强还紧急向施工现场调来起重机,吊装起盛满水的养护水桶,以备不时之需。

经过迅速有序的扑救,10分钟后,火灭了。“此次灭火,我们足足用掉了25只干粉灭火器!”李静强说。就在大火被扑灭2分钟后,一列车车拉着长长的笛声从他们身边顺利通过。(孔祥文 贺宇君)

取消高速公路省界收费站不只是物理拆除

本报记者 杜鑫

每逢假期,高速公路省界收费站都是容易拥堵的点。今年的政府工作报告提出,两年内基本取消全国高速公路省界收费站,实现不停车快捷收费,减少拥堵、便利群众。

这个近年被热议的话题终于有了“实锤”,可谓是众望所归。做好这项工作对于提高高速公路的通行效率,降低物流成本,减少群众的负担,推进高速公路适应新形势高质量发展,都有重要的意义。

值得一提的是,交通运输部新闻发言人吴春耕此前透露,经多次研究部署,交通运输部明确把这项工作作为今年交通运输的重大政治任务和头等攻坚工程来抓。

实际上,去年交通运输部就已经进行了相关试点工作,去年底取消了江苏和山东以及四川和重庆之间的15个省界收费站。

尽管从试点结果来看,效果良好。但是撤销高速公路省界收费站是一个复杂的事情,不只是物理拆除那么简单。此举涉及收费模式的改革创新,也涉及大量的硬件工程建设和软件升级改造以及相关政策的统一、人员的安置等。

从工程建设来看,全国目前还有229个主线站,在短时间内撤销,并完成标识站龙门架建设、省界虚拟收费站建设等,工程量并不小。此外,在车流量较大的高速公路施工,工程施工安全管理难度也较大。此前的试点中,川渝交界的一些收费站也是采取保留实体、抬杆放行的过渡性办法,待前期工作完成及相关安全措施到

位后,才会逐一快速拆除实体站。

从技术层面来看,还有一系列的软件升级要做。因为过去很多路段都是按路段、按省分段分省建设的,一些模式和一些软件格式都不兼容,需要全国统一的软件研发。此外,高速公路都是以省为单位建设运营的,涉及很多经营主体和一些经济组织,他们都是依法按合同进入的,要撤站,就会涉及资金结算,体现公平,协调量非常大。

不过,从试点来看,只要劲往一处使,攻克技术难题并不算太难。川渝两省在3个月内,就完成了软件升级,在技术上实现了“分省计费,统一收费”。

从人员安置来看,目前200多个主线站大概有3万人需要在一定时间内妥善安置。针对这些难点,交通运输部已成立了由主要领导挂帅的专项工作指挥部,下设9个工作小组,研究制定具体的工作方案,细化工作目标,明确实施的路线和相关的技术方案。

相信在各界的通力合作之下,两年内基本取消全国高速公路省界收费站可以如期实现。但是,需要提醒的是,取消高速公路省界收费站并不是取消收费。从试点来看,车辆在省界处不再需要停车交费,可以直接通行,在高速公路出口一次性交纳通行费。



光伏板下养鹅人

4月2日,杨凤祥在亿利治沙光伏电站基地内放养鹅群。

2018年4月,内蒙古自治区杭锦旗独贵塔拉镇杭锦旗村的风光村和妻子杨绿女结束多年的外出务工生活,在当地政府和企业的扶贫政策帮助下,来到位于独贵塔拉镇的风光村光伏电站,开始在光伏板下养鹅。一年来,夫妻俩的纯收入达到4万多元。

新华社记者 刘磊摄

中国环境监测总站联合中央气象台等多家专业机构会商预测 4月中上旬全国空气质量以良为主

本报讯(记者王冬梅)近日,中国环境监测总站联合中央气象台、全国6大区域空气质量预测预报中心和北京市环境保护监测中心,开展4月中上旬全国空气质量预报会商。

4月中上旬,全国空气质量以良为主。其中,4月3日至6日,京津冀中南部、长三角北部、华南北部和东北区域可能出现轻度污

染过程,京津冀中南部局地可能出现短时中度污染,首要污染物为PM2.5;4月7日前后,西北和京津冀及周边部分地区受沙尘天气影响,可能出现短时中度及以上污染过程,首要污染物为PM10;4月14日前后,西北地区可能再次出现沙尘过程。受生物质燃烧影响,东北和西南局地空气质量在现有预报基础上可能略有偏高。此外,考虑可能受清

明祭扫影响,部分地区空气质量在预报等级基础上可能增加1-2级。

京津冀及周边区域,4月中上旬,区域北部空气质量以优良为主,其他地区以良至轻度污染为主。其中,4月2日至6日,太行山沿线和南部地区个别城市可能出现短时或全天中度污染;4月7日至8日,区域个别城市受西北地区沙尘传输影响可能出现短时中度污染。

具体到北京,4月2日,空气质量优良。4月3日至5日,空气质量以良至轻度污染为主。6日,大部以轻至中度污染为主。4月7日至9日,空气质量优良。4月10日至12日,空气质量以良为主。4月13日至16日,可能出现一次轻度污染过程。

江、潮州、凉山的热度提升最为明显。其中,晋中、上饶、九江的预订量同比增速超过了20倍,三四线城市的出游订单数量持续增长。

由于今年清明假期为周五至周日,游客拼假出游的计划较少,两天一夜的订单行程占比超过60%。近郊游、踏青成为小长假的首选。以北京为例,新国展中心、八达岭长城、顺义温泉、十三陵、北京植物园是清明期间周边热门景点。

伴随着出游小高峰的是民宿间夜价格的增长。从预订数据来看,今年清明假期的民宿间夜均价相对于去年增长了10%左右。随着假期的临近,价格仍有上涨可能,游客出行计划应尽早确定。

清明小长假民宿预订量增长50% 三四线城市增速最快

本报北京4月3日电(记者杨召奎)4月5日至7日将迎来今年的清明小长假,也将迎来游客出行的小高峰。民宿短租平台途家网今天发布的数据显示,今年清明节小长假民宿预订量相对于去年同期增长50%左右,游客集中在4月5日出游。北京、成都、重庆、武汉、西安、上海、杭州、厦门、苏州、南京热门目的地前10名。

“尽可能抓住机会出门旅游,已经成为当前大多数都市家庭的生活方式。清明节假期期间除了要进行传统祭扫活动之外,也给很多人提供了踏青、出游的机会。尤其是今年的清明节前后,全国多数地区气温舒适宜人,是出游游玩的好时节。”马蜂窝旅游研究中心负责人冯尧介绍说。

从民宿预订增速来看,晋中、上饶、九

打造支撑高质量发展的“学习工厂”

——解读《建设产教融合型企业实施办法(试行)》

新华社记者 安蓓

国家发展改革委、教育部3日发布《建设产教融合型企业实施办法(试行)》,明确了我国建设产教融合型企业的原则、条件和支持政策等。

建设产教融合型企业的意义是什么?如何激发企业内生动力?如何监管?记者采访了业内人士。

激发企业内生动力 深入参与产教融合

深化产教融合是党的十九大报告明确的改革任务。国家发改委有关负责人说,建设产教融合型企业,是推进教育链、人才链和产业链、创新链有机衔接,推进经济高质量发展的必然要求;是深化推动教育改革,重塑我国人力资源优势的实践创新;是培育市场主体、打造产业核心竞争力的内在需求。

教育部学校规划建设发展中心主任陈锋说,近年我国推进产教融合取得较大进展,但在产教融合需求端,由于缺乏具体制度设计和政策支持,出现企业有积极性但学校对接不上,或者学校抱怨校企合作“一头热、一头冷”等问题。

“实施办法着力推动需求端和供给端深度融合,将产教融合型企业建设作为现代企业制

度建设的重要方向,采取政策组合拳引导、激励企业深入参与产教融合改革,进一步打通人才培养供需和科技创新链条,形成加快人才供给侧结构性改革的强大动力。”陈锋说。

截至2017年,我国规模以上工业企业共37.2万个,其中大中型工业企业5.89万个,此外还有数以万计的生产性服务业和社会性服务业企业。

“建设产教融合型企业政策设计的出发点和落脚点,就是有效引导和充分激发企业内生动力,在鼓励企业率先探索的同时,积极加大政府支持引导,形成‘先行者先受益’的政策激励效应,把数以万计产教融合型企业打造成为支撑高质量发展的‘学习工厂’。”国家发改委有关负责人说。

明确建设重点 给予政策激励

根据实施办法,将重点建设培育主动推

进制造业转型升级的优质企业,现代农业、智能制造、高端装备、新一代信息技术、生物医药、节能环保等急需产业领域企业,以及养老、家政、托幼、健康等社会领域龙头企业。优先考虑紧密服务国家重大战略、技术技能人才需求旺盛、主动加大人力资本投资、发展潜力大、履行社会责任贡献突出的企业。

国家发改委有关负责人表示,纳入产教融合型企业建设信息库的建设培育企业,由省级政府按要求落实国家支持企业参与职业教育的各项优惠政策,实行定期跟踪、跟进服务,确保已出台政策落地。各地在试点中采取的建设培育政策,被实践证明行之有效的,国家发改委、教育部等将在全国范围内复制推广。进入产教融合型企业认证目录的企业,由国家按规定给予“金融+财政+土地+信用”的组合式激励,具体办法结合试点工作进展,另行制定。

中国船舶工业集团有限公司党组书记、董

事长雷凡培说,近年来,通过创新人才管理机制、探索产教融合实践,企业利用自有的6所职业学校,形成“厂中校”现代学徒制模式,培养了一批具有工匠精神的高技能人才。实施办法为企业实施产教融合创造更有利的政策环境,下一步将与50余所院校联合成立产教融合联盟,在更大范围上实施产教融合,推动产业结构和人才素质优化升级,打造企业高质量发展新引擎。

不搞“点球”式定向支持 激励措施与实际工作挂钩

企业是深化产教融合的重要主体。在深化产教融合中,如何处理好政府和市场的关系?国家发改委有关负责人说,一是坚持平等自愿普惠,明确公布建设培育条件,鼓励符合规定条件的企业自愿报名,在注册上不搞“点球”式定向支持,对我国境内注册成立

企业,不区分所有制性质均等对待,并提供普惠性政策支持。

二是推进放管服改革,不附加设置行政审批要求,注重发挥中央政府在标准制定和政策引导方面的作用,由省级政府按属地管理原则具体组织实施。

三是激励措施与企业投资兴办职业教育、接收学生实习实训、接纳教师岗位实践、开展校企深度合作、建设产教融合实训基地等实际工作相挂钩。通过建立年报制度、实施动态认定,鼓励企业持续加大教育投入。

陈锋建议,将产业和民生重大问题作为产教协同发展的主攻方向,促进学校和企业各自根据比较优势精准定位,发挥所长,实现创新要素资源高效结合和叠加放大。各级政府要站在创新体系建设的战略高度,统筹产业、教育、科技资源,着力加大对产教融合协同创新的支撑力度。(据新华社北京4月3日电)