

自动驾驶距离全面落地还有多远



近日,汽车自动驾驶成了业内的热门话题。一方面,汽车自动驾驶开始商业化试点。交通运输部日前就《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》(征求意见稿)公开征求意见。随后,重庆、武汉两地发布自动驾驶全无人商业化试点政策,允许车内无安全员的自动驾驶车辆在社会道路上开展商业化服务。

与此同时,汽车自动驾驶发生事故的新闻也不断曝出,引发社会对无人驾驶技术的担心。业内专家认为,虽然目前汽车自动驾驶商业化成发展趋势,但离自动驾驶商业化全面落地还有很远距离。



■自动驾驶出租车行驶在道路上。新华社记者 刘大伟 摄

□本报记者 王力

自动驾驶试点运营

根据交通运输部日前发布的《征求意见稿》,从事运输经营的有条件自动驾驶和高度自动驾驶汽车应当配备驾驶员,从事运输经营的完全自动驾驶汽车应当配备远程驾驶员或安全员。

《征求意见稿》还指出,在保障运输安全的前提下,鼓励在封闭式快速公交系统等场景使用自动驾驶汽车从事城市公共汽(电)车客运经营活动,在交通状况简单、条件相对可控的场景使用自动驾驶汽车从事出租汽车客运经营活动,在点对点干线公路运输、具有相对封闭道路等场景使用自动驾驶汽车从事道路普通货物运输经营活动。审慎使用自动驾驶汽车从事道路旅客运输经营活动。禁止使用自动驾驶汽车从事危险货物道路运输经营活动。

在交通运输部的指导下,近日,重庆市永川区和湖北省武汉市相关部门分别发布《重庆市永川区智能网联汽车政策先行区道路测试与应用管理试行办法》及《武汉市智能网联汽车道路测试和示范应用管理实施细则(试行)》,允许获得通知书的示范应用主体开展车内无安全员的远程测试、示范和商业运营,为开展自动驾驶业务的企业提供详细的指导和支持。

另据报道,《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》8月1日开始施行。根据条例,完全自动驾驶的汽车可以不具有人工驾驶模式和相应装置,可以不配备驾驶人,在深圳交通管理部门划定的区域、路段行驶。

业内人士表示,根据要求,申请自动驾驶汽车无人化商业运营需要经历主驾有安全员、车内无安全员等阶段的道路测试。我国多地开启的车内全无人自动驾驶商业化示范运营服务,将进一步推进自动驾驶商业化进程。

多家企业布局自动驾驶

在国家政策的引导下,如今布局自动驾驶商业化的企业也越来越多,如百度、广汽集团、特斯拉、小马智行、苹果等。

作为较早布局自动驾驶领域的百度,目前自动驾驶测试总里程已经超过3200万公里。不久前,百度发布了第六代量产无人车Apollo RT6,它支持有方向盘、无方向盘两种模式,前排可根据不同出行场景配置座椅、售卖机、办公桌、游戏机等。按照计划,Apollo RT6将于2023年起投入使用,预计未来可在全国部署上万辆。

广汽集团与腾讯联合创投的创新移动出行平台如祺出行,也在加速推进自动驾驶商业化进程。在今年6月举办的“2022广汽集团科技日”上,如祺出行更是首次公开展示了如祺Robotaxi(自动驾驶出租车)运营科技平台,并与广汽研究院、小马智行等合作方完成系统与数据的对接,正在高效推进如祺Robotaxi车辆投放和示范运营落地。按照规划,广汽集团将于今年内组建一支规模超过200辆的如祺Robotaxi车队并投入示范运营。

特斯拉也在布局自动驾驶商业化。据透露,特斯拉将推出Robotaxi新车,这款新车不会有方向盘和踏板,将使用其完全自动驾驶(FSD)软件来驾驶。按照计划,特斯

拉将在明年举行该款自动驾驶出租车的揭幕仪式,并在2024年实现该款自动驾驶出租车的批量生产。

自动驾驶离全面落地还有距离

就在各家企业争相布局自动驾驶的同时,自动驾驶汽车发生事故的消息也被多次曝出,引发了社会对自动驾驶技术的担忧。

8月10日,在正常测试过程中,百度旗下自动驾驶出行服务平台萝卜快跑的测试车辆,被后方车辆追尾,导致交通事故;同日,小鹏P7车主驾驶车辆与前方检查车辆故障人员发生碰撞,车主表示事故时开启了ACC、LCC等辅助功能。

按照技术成熟度由低到高,业内一般将自动驾驶分为L0至L5六个级别。其中,L3到L4的跨越意味着将驾驶权交给车辆,甚至完全不需要人类驾驶员接管车辆。目前,市面上的乘用车所采用的自动驾驶功能大多处于L2。有统计数据显示,今年一季度,国内采用L2的新车渗透率为23.2%,L3在少数车型中规划量产,L4和L5的大规模商业化应用仍然相对遥远。

业内人士表示,自动驾驶技术目前仍未完全成熟,安全服务指南依然要求自动驾驶技术提供方全程跟车,也说明了监管层对自动驾驶技术安全性的重视。任何技术发展都需要时间和技术测试,随着各地政策陆续出台和不断完善,相信其风险可控,无人驾驶行业大趋势不会因上述事件而被改变。

进一步规范健全新能源汽车售后服务

前不久,中消协分析消费者投诉时发现,部分新能源汽车售后服务问题,特别是电池质量问题,成为消费者投诉集中点。这既给消费者购买、使用新能源汽车带来困扰,也影响了消费者的购车热情和使用体验。

近年来,随着技术进步,我国新能源汽车市场蓬勃发展。截至今年6月底,我国机动车保有量超4亿辆,其中汽车3.1亿辆;新能源汽车保有量达1001万辆,占汽车总量的3.23%;纯电动汽车保有量为810.4万辆,占新能源汽车总量的80.93%。这表明,我国新能源汽车市场已经步入市场化发展的新阶段。

但与快速发展的市场相比,新能源汽车的售后服务市场发展相对滞后。随着大量新能源汽车进入维保高发期,售后服务需求增长与售后服务能力不足的矛盾将愈发凸显。

从发展阶段来看,国内新能源汽车产业发展还不到10年,作为新生事物,在技术研发、产品生产、流通渠道、服务体系、法规标准、消费者权益保护机制等方面还不完善。一些企业将时间与精力都花在造车、卖车等售前、售中环节,建立健全配套的用户售后服务体系并未得到足够重视。

进一步规范新能源汽车售后服务已成为行业

发展的一道“必答题”。据相关部门介绍,新能源汽车售后服务规范团体标准正在紧锣密鼓地往前推进,在吸收行业各方面意见进一步修改完善后,计划在今年年底前正式发布。要以新能源汽车售后服务规范的研制为契机,抓紧开展充分的市场调研,努力提升全行业的售后服务水平。

具体而言,要鼓励车企以自建、合作以及独立第三方等多种服务模式,优化服务内容、规范服务流程,提高服务水平,让车主消费更便利,也给车企品牌形象加分。随着新一轮新能源汽车下乡活动深入开展,在广大县域地区,有关车企要加强特色服务,在研发满足乡村场景和农民需求的车型的同时,积极布局县乡销售网点及售后服务站,加快充换电基础设施建设,做好销售和服务保障工作。

期待随着售后服务的规范健全,新能源汽车消费者的权益将得到更好保护,真正实现选得开心、买得放心、用得安心,新能源汽车行业也将迎来新的更快的发展。

人民日报



扫一扫了解
更多汽车信息

2022世界智能网联汽车大会9月举办

据悉,2022世界智能网联汽车大会将于9月16日至19日在北京中国国际展览中心(顺义馆)举办。大会将举办主论坛、主题峰会、特色专场以及展览会,全力打造全球规模最大、级别最高、影响力最强的世界智能网联汽车平台,为世界智能网联汽车发展提供中国方案。

本届大会以“智能加速度 网联新生态”为主题,围绕高端化运行、国际化布局、专业化解构、互动性体验四个特色亮点展开。在大会召开期间集中呈现1场开幕式暨主论坛、7场主题峰会、6个特色专场(包括2个顺义专场论坛)、2场闭门会、1个展览会。

大会同期举办中国国际新能源和智能网联汽车展览会,是今年在北京举办的首个大型国际专业车展。今年展会将以更具科技感的创新手段展示智能网联汽车产业新技术、新产品、新模式和新业态。

此外,大会走进百姓生活场景。会议馆区设立“侃车”直播间与现场展示台;将举办“走进顺义”活动,组织专家等赴顺义参加试乘试驾和互动体验,增强产业界与地方部门之间的交流互动;借鉴“元宇宙”,采取虚拟现实、扩展现实等技术,举办“智联未来科技秀场”,全景展示前沿技术及应用场景。

中国新闻网