

上路测试!“无人”驾驶加速“驶向”现实

——《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》发布

新华社北京4月12日电“无人”驾驶迎来全国性道路测试管理规范。工信部、公安部、交通运输部12日发布《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》,明确上路测试的一系列要求以及交通违法行为依据。

随着道路测试放开,产业发展也“驶人”新的里程。“无人”驾驶离我们还有多远?还需“驶过”哪些“关口”?记者进行了调查。

“无人”驾驶“驶向”发展快车道

12日发布的《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》,对测试主体、测试车辆、测试路段等明确一系列要求。专家认为,管理规范的出台是行业发展的关键一步,必将推动“无人”驾驶加速“驶向”现实生活。

管理规范不仅对车,对人同样提出要求。“人们常说的‘无人’驾驶包含了不同程度的自动驾驶。在国际上,只有达到最高级别完全自动驾驶汽车方能实现无人。”工信部副部长辛国斌说,目前我国所测试的大部分汽车属于有条件自动驾驶,不仅不能离开人,还要对测试驾驶人进行严格要求。

管理规范要求测试驾驶人需满足签订劳动合同或劳务合同、经过自动驾驶培训、无重大交通违章记录等条件,并在测试期间始终处于驾驶位置上,随时准备接管车辆。

公安部交管局副局长李江平说,为确保安全可靠,在申请实际道路测试号牌前,测试车辆必须经历封闭场地充分测试。

做好标准认定和规范要求的同时,管理规范将测试路段、号牌申请等权限交给地方,这意味着更多企业、城市 and 地区的路段可进入测试。之前,上海、重庆等地已开放自动驾驶上路测试。

“只有在复杂环境中不停学习才能提升技术和性能,而我们要做的就是提供好的‘学习’环境。”辛国斌说,在真实交通环境中全面验证,实现与道路、设施及其他交通参与者的协调是研发应用的重要环节。不仅车企,政府部门也将从中发现问题完善管理。

“无人”驾驶前方“路况”如何?

据专家介绍,“无人”驾驶所依赖的自动驾驶技术可分为5级。从全球看,跨国车企已实现部分自动驾驶(L2级)汽车的批量生产,少数推出有条件自动驾驶(L3级)汽车,以谷歌为代表的新技术力量在开展全自动驾驶技术(L4、L5级)的研发测试。我国目前进入路测的汽车处在L2级和L3级。

从实际道路测试情况看,“无人”驾驶也非“一路畅通”,需解决好数据、网络等多方问题。

“没有庞大的数据支撑,很难实现应用演进。”李江平说,谷歌“无人”驾

驶汽车上路前经历近10年的封闭场地测试,积累大量数据。我国产业面临的核心问题之一仍是数据不足,包括实际路况、地图精度、道路参与方信息等。

构建高速可靠网络和城市智能体系也是挑战。交通运输部科技司司长庞松说,当前城市“智慧”程度尚不足以支撑“无人”驾驶汽车大范围应用,仍需构建与之相配套的智能交通系统和道路管理体系,包括对车速、位置等感知和路径规划等智能控制。

工信部总工程师陈因说,我国正在加速突破先进传感器、车载操作系统等关键技术,安排车联网测试无线频率频段,并建设国家智能交通综合测试基地,加快自动驾驶系统布局。

此外,立体安全防护体系正在建立。“以百度为例,在仿真环节制造很多复杂场景,构建网络安全体系,以防‘无人’驾驶汽车被黑客攻击。”百度自动驾驶技术总监陶吉说。

“产业还需探索多领域联动的创新发展模式,加快走向成熟。”陈因说,工信部预计,2025年高度和完全自动驾驶汽车开始进入市场。

“无人”驾驶不能无人驾驭

对于未来的探索不会一帆风顺。随着“无人”驾驶汽车“驶向”发展快车道,在安全、法律、伦理上的热议也将其推到了“风口浪尖”,这是其“上路”前必须跨越的。

完善的法律政策体系是前提。对“无人”驾驶我国尚无明确法规,也出现过车企“打擦边球”甚至违规进行测试的情况。

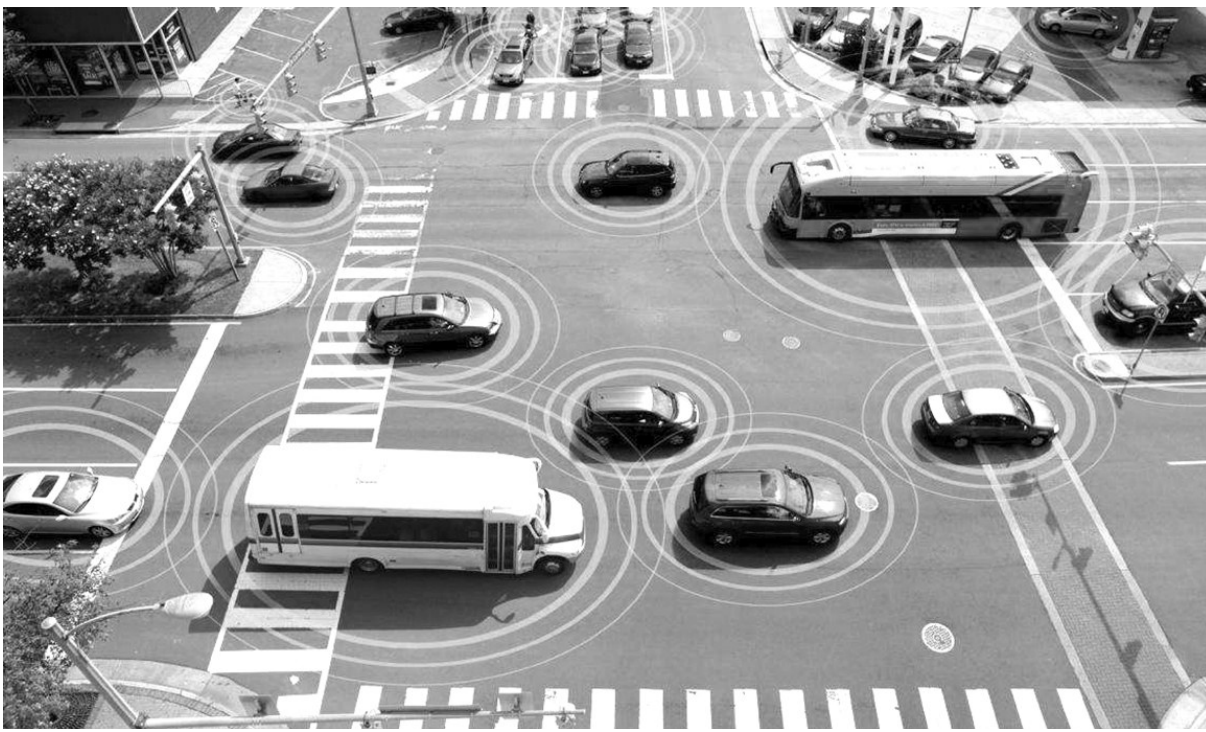
“产业的发展愿景之一就是提高安全水平。在发展过程中更要通过构筑法律政策体系筑牢安全底线。”辛国斌说,要建立包容产业发展、交通安全等一系列政策法律体系,避免出现真空地带,也要对现在测试以及未来实践严格管理。“工信部正联合相关部门抓紧研究制定测试评价规范以及一系列有针对性的实施细则。”他说。

李江平说,公安部正配合立法部门修改《道路交通安全法》,将根据其技术发展、测试、商业化应用的进程适时向立法机关提出相应的修订建议。

正确的价值观是任何商业的基础,“无人”驾驶也是如此。比如,在设置系统时如何更加公平保护行人和司乘等,都将充分探讨,划出道德伦理边界,让产业充满“善意”和“责任”地发展。这既有政府的努力,也是企业的责任。

“‘无人’驾驶最终会以一种更加成熟的形式‘上路’。这要经过多年努力,希望政府、社会能给予空间,一起来完善这个新领域。”中国智能网联汽车产业创新联盟研究员李娜说。

(新华社记者 张辛欣)



资料图

智能网联汽车产业迎“新风口” 成都如何捕“风”?

四川经济日报讯 4月12日,工业和信息化部、公安部、交通运输部联合正式对外发布了《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》(简称《管理规范》)。

《管理规范》对测试主体、驾驶人及车辆等作出明确规定,并明确省、市级政府相关主管部门可以根据当地实际情况,依据本规范制定实施细则,具体组织开展智能网联汽车道路测试工作。

《管理规范》的出台,意味着国内更多城市有望开放自动驾驶汽车道路测试,也意味着我国的智能网联汽车产业将迎来“新风口”,对于成都而言,如何捕“风”?

前不久,中德智能网联汽车四川试验基地正式落户成都市龙泉驿区,这是国内唯一的国际合作智能网联

汽车自动驾驶试验基地。根据规划,该试验基地包含了智能网联汽车、车联网标准及测试验证等内容,预计整体投资300亿元,从1.2平方公里的封闭测试场逐渐扩展到5平方公里的半开放式体验区、50平方公里的综合示范区,最终于2025年建成200平方公里的智慧交通生态圈。

实际上,工信部、国家标委会在去年底共同组织制定了《国家车联网产业标准体系建设指南》,计划到2020年,制定30多项智能网联汽车重点标准,初步建立自动驾驶及低级别自动驾驶的标准体系。到2025年,制定100项以上智能网联汽车标准,形成高级别自动驾驶的标准体系。

自动驾驶汽车离开实验室,驶上道路进行测试,这是各大车企和地方政府的发展智能网联汽车产业的重要目标

之一。目前,成都汽车产业已拥有百万级整车产能规模,聚集了一大批国内外知名整车龙头和关键零部件企业。

“在此产业基础上,四川站位智能网联汽车产业的制高点,赢得了国内唯一的国际合作智能网联汽车自动驾驶试验基地落户成都经济经济技术开发区,并全方位规划智能网联汽车和车联网技术试验基地。”四川省经济和信息化委员会相关负责人说。

有专家表示,虽然目前成都在智能网联汽车测试基地建设方面落后于北京、上海等汽车产业发达城市和地区,但凭借雄厚的汽车产业规模基础、发达的电子信息产业、多元的汽车市场、开放的消费心态,以及对智能网联汽车消费认可度等优势,将会在智能网联汽车未来的竞争中取得后发优势。

(赵泽宇)

新闻链接 >>

京沪渝深等地已制定智能驾驶规范

2017年12月,北京率先发布《北京市自动驾驶车辆道路测试管理实施细则(试行)》及相关文件,确定33条、共计105公里开放测试道路,已发放首批试验用临时号牌,并对测试主体、测试车辆、测试人员、事故处理等主要方面作出了要求。

2018年3月1日,上海发布《上海市智能网联汽车道路测试管理办法

(试行)》,在政策基础上发放了全国首批智能网联汽车开放道路测试号牌,划定第一阶段5.6公里开放测试道路。

2018年3月14日,重庆发布《重庆市自动驾驶道路测试管理实施细则(试行)》,规范和支持自动驾驶车辆上公共道路开展道路测试。对测试要求做出具体规定,包括测试车辆驾

驶位上配备有该车通过审核的测试驾驶员,测试驾驶员连续工作时间不超过2小时,间隔休息时间不低于0.5小时,每天工作时间不超过6小时等等。

2018年3月16日,深圳发布《深圳市关于规范智能驾驶车辆道路测试有关工作的指导意见(征求意见稿)》的公告。(据新华社)

中国品牌力指数(C-BPI)出炉 招商银行信用卡第7次问鼎信用卡类“第一品牌”

近日,2018年中国品牌力指数(C-BPI)品牌排名在北京权威发布。在一众信用卡品牌中,招商银行信用卡以523分的绝对优势,再次获得中国信用卡行业品牌力第一名。

据悉,中国品牌力指数(C-BPI)实施8年来,招商银行信用卡7次问鼎第一。业内人士分析,在市场持续变动和白热化竞争环境下,招商银行信用卡品牌力指数第一,这离不开与用户的情感沟通及品牌年轻化战略等因素。

罗马建成非一日之功,品牌打造也非一朝一夕。成立之初,招商银行信用卡就十分注重打造品牌形象,并每年与时俱进。除了与时俱进的品牌理念,招商银行信用卡也加强与用户的情感互动。品牌年轻化,是招商银行信用卡一贯的战略。招商银行信用卡对年轻客群做了不少情感价值沟通。

品牌是企业的无形资产,承载的是用户的认可,品牌做得好,对业绩大有裨益。在今年刚公布的年报中,招商银行信用卡交易额2.97万亿,同比增长

30.56%;信用卡贷款余额4,912.38亿元,较上年末增长20.10%;流通户数和流通卡数分别较上年末增长25.86%和37.27%;信用卡收入544.51亿元,同比增长24.85%;不良贷款率下降0.29个百分点至1.11%。

分析认为,招商银行业绩增长的背后,离不开智能化的风控、多元化的营销、智能化的客服、金融科技的助力,特别是品牌对用户心智的占领。品牌对用户心智的占有率越高,客户粘性也越大,各项业务指标自然水涨船高。

中国品牌力指数(C-BPI)是中国首个品牌价值评价制度,被纳入工信部品牌政策体系,受工信部专项资金的扶持。随着竞争环境和营销方式的不断改变,用户与品牌之间的互动关系也在发生持续变化,品牌力的保持是一个长期积淀的过程。招商银行信用卡7次问鼎中国品牌力指数信用卡类“第一品牌”,充分反映出招商银行信用卡在用户中的高持有率、高使用率和高认可度。(杨文)

中信建设与中信银行成都分行合作 助力四川最大PPP项目

4月9日,中信集团旗下中信建设有限责任公司与中信银行成都分行签订了支持天府国际机场临空经济区产业新城PPP项目银企合作协议。

天府国际机场临空经济区产业新城PPP项目总投资规模约490.6亿元,是四川省目前投资规模最大的PPP项目。成都天府国际机场是我国“十三五”规划建设的最民用运输枢纽机场项目,四川省委、省政府以天府国际机场建设重大机遇,规划建设临空经济区。根据四川省政

府印发的《成都天府国际机场临空经济区规划纲要》,天府国际机场临空经济区规划面积298平方公里,其中成都片区199平方公里、资阳片区99平方公里。

此次天府国际机场临空经济区产业新城PPP项目银企合作协议的签订,标志着中信集团将发挥旗下“金融+实业”并举的独特优势,积极践行“金融回归本源”的要求,助力四川地区经济和社会发展,实现政银企三方合作共赢。(苏俊)

即时配送“超速”发展 监管亟待跟上

新华社上海4月12日电(记者何欣荣 王殿玲)近期,阿里以95亿美元收购饿了么,成为市场关注焦点。作为新零售基础设施,即时配送行业近年来持续高速发展,由此带来的交通违法和行业监管问题亟待引起重视。

服务新零售 从送外卖到送生活用品

寄一份快递,需要两到三天。点一份外卖,只要30分钟。即时配送行业的最大特点,就是一个“快”字。速度快,或许是阿里巨资收购饿了么的主要原因之一。正如饿了么创始人张旭豪在公开信中表达的那样:无论是传统的餐饮外卖,还是方兴未艾的新零售,目前的市场渗透率仍然非常低。“未来的趋势将是新零售和餐饮外卖的协同作战。”

当前,餐饮外卖占据了即时配送行业近7成的业务量。要实现协同作战,意味着主要平台将引导用户的配送需求,从外卖扩展到水果、生鲜、药物、日用品等生活消费的方方面面。

对于这一点,饿了么在2017年年会时就提出,将打造“30分钟便利生活圈”。饿了么的竞争对手美团外卖,2017年也上线“跑腿代购”业务,服务门类包括酒水、药品和日用品等。

外卖平台构建的即时配送网络,正是新零售体系急需的。无论是阿里旗下盒马鲜生的“半小时达”,还是天猫超市的“一小时达”,都离不开线下物流能力的支撑。

智慧物流平台菜鸟网络总裁万霖表示:“过去,大家觉得物流市场的限时达已经很快了。现在新零售催生了

一大批即时物流,都是小时级,甚至分钟级的送达。”

瞄准“宅”和“忙” 吸引众多玩家竞速

招商证券的报告指出,即时配送的兴起,背后有“宅”“忙”两大驱动因素。前者指相当多的年轻人社交生活逐渐转移到移动平台,外出需求减弱。后者指白领人群由于工作节奏紧张,乐于尝试外卖和生鲜食材配送。

“即时配送服务的距离范围,一般是3到5公里。寄件人和配送员之间,可以通过互联网平台实时对接,像网约车一样就近提供服务。这是即时配送在物流业态上的革新之处。”国家邮政局发展研究中心研究员方玺说。

艾瑞咨询发布的《中国即时物流行业报告》显示,2016年我国即时物流行业订单量超过56亿单,2017年和2018年订单量预计分别为89亿单和124亿单,同比分别增长59%和39%,明显高于同期的快递行业。

迅猛发展的即时配送,吸引了诸多“玩家”的进入。目前,主要的“玩家”分为三类:

电商系。在投入阿里怀抱前,饿了么旗下的蜂鸟配送,宣称注册的配送员达到300万人。与美团外卖配送和京东体系的达达一起,构成了即时配送行业的第一阵营。

快递系。顺丰最新公布的年报显示,2017年该公司切入同城即时配送领域,当年实现营业收入3.66亿元。独立第三方,包括创业公司闪送、

UU跑腿等。

痛点仍不少 行业监管需跟进

虽然前景向好,增长迅猛,但即时配送行业目前尚处于发展初期,仍有不少痛点待解。

最明显的,就是为追求更好的客户体验,即时配送强调“快”,由此衍生出一系列问题,比如频频出现的外卖骑手交通违法行为。

今年3月底,公安部交管局会同中国物流与采购联合会召开视频会议,提出严查严管配送员闯红灯、逆行、占用机动车道等交通违法行为。包括沈阳、深圳、南宁等城市相继开展专项整治行动,上海浦东交警还尝试“外卖骑手交通安全文明记分卡”,对违法较多人员,要求企业将其调离骑手岗位。

配送员为何频频违章?这和主要平台的运行机制有关。饿了么配送员于师傅告诉记者,白天送一单外卖可挣6元钱。“如果赶时间出现交通违法行为,交警抓到一般会批评教育,屡次再犯罚款50元。可如果超时引起客户投诉,情节严重时会被罚款500元。”

其次是行业监管问题。目前,我国的快递行业由邮政部门负责监管,但即时配送行业并没有明确的监管部门。方玺认为:“随着新零售的壮大,即时配送会逐步达到和快递一样,每天上亿订单的体量,由此带来的安全监管、用户信息保护问题不容忽视。考虑到快递和即时配送的边界日益模糊,建议在鼓励创新、包容审慎的原则下,将对即时配送的监管尽快提上日程。”

一季度快递日均业务量达1.3亿件

新华社北京4月12日电(记者 赵文君)国家邮政局12日发布今年一季度快递数据,一季度快递业务量增速趋稳,累计完成快递业务量99.2亿件,日均1.3亿件,支撑网络零售额接近1.5万亿元。

国家邮政局市场监管司快递管理处处长余艳介绍,一季度快递时效提升明显,72小时准时率同比提高超过4%。这得益于上一年四季度加强业务储备,主要品牌快递企业“春节快递不打烊”,春节后各快递企业迅速全面恢复正常生产运营。

统计显示,今年3月份,国际及港澳台快递业务完成1.1亿件,同比增长56%,增速比快递业务整体增速高出近26个百分点,成为快递业增长亮点。

国家邮政局发展研究中心市场监管研究处副处长耿艳介绍,国际及港澳台快递业务量增速已经连续10个月高于快递业整体增速,有望保持加快发展态势。

随着快递发展系列利好政策法规密集出台,完善了快递管理的体制机制,提出了促进快递发展的各类重大举措,资本市场对快递增长预期明显上升,环比提高6.5%。

中信银行成都紫荆支行荣获“中国银行业文明规范服务百佳示范单位”

日前,中国银行业协会第七届会员大会四次会议在北京隆重召开,中国银行保险监督管理委员会副主席王兆星,民政部党组成员、国家社会组织管理局局长詹成付、中国银行业协会会长田国立出席会议。中国银行保险监督管理委员会有关部门主要负责人、各金融机构主要负责人共计400余人参加了会议。

会议举行了“银行业文明规范服务百佳示范单位授牌仪式”,由中国银行保险监督管理委员会副主席王兆星,银保监会八届理事会新任会长、中国建设银行董事长田国立,中国银行业协会专职副会长潘光伟和8家主要银行机构领导为12家“百佳”示范单位代表进行了授牌。

中信银行总行孙德顺行长也出席了此次大会。中信银行成都紫荆支行作为四川省银行业唯一代表获颁“中国银行业文明规范服务百佳示范单位”荣誉,充分展现了该行近年来在深化经营转型,提升服务品质,用心回馈社会方面迈上了新的台阶。(苏俊)

招商联合英国文化教育协会发布《英国寄宿高中白皮书》

4月11日,招商银行联合英国文化教育协会,在英国驻华大使馆官邸发布了《英国寄宿高中白皮书》,旨在为低龄留英家庭提供公正、严谨、实用的择校信息参考。这也是英国文化教育协会首次针对中国低龄留学家庭提供全面的英国寄宿学校报告。

发布会上,中国教育国际交流协会副秘书长宗瓦先生,英国文化教育协会中国区战略总监、英国大使馆文化教育处一等秘书博安格先生,英国文化教育协会中国区教育总监吴媛媛女士,招商银行总行副行长刘建军先生等嘉宾致辞。

刘建军说:“教育,从来都是最大的民生工程,是对中华民族伟大复兴具有决定性意义的事,值得所有国人为之努力。《英国寄宿高中白皮书》的诞生不仅仅只是为了解决留学家庭的择校痛点,更是促进中国和英国国际教育交流的重要举措,是招商银行为国家教育事业所尽的绵薄之力。”

据悉,白皮书彰显四大特性,为中国低龄留学家庭量身定制。一是权威机构编写奠定白皮书公正性;二是深入访谈中国留学家庭增强实用性;三是多维度指标深入剖析彰显全面性;四是展现学校特色闪光点凸显创新性。

发布会上,招商介绍了一系列留学金融特色产品。留学财务规划可以测算留学资金缺口,帮助家长提前储备留学所需外币资金,为客户子女教育财务规划及资产配置提供整体性的解决方案;留学质押闪电贷可以盘活因办理留学签证而冻结的存款理财资金;留学快汇改进了复杂的境外汇款单要求,客户只需选择学校、填写金额就可以方便快捷地完成学费汇款。

据悉,作为一家有着高度社会责任感的银行,招商高度关注客户的子女教育需求,招商从2008年起连续举办六届“金葵花”全国少儿钢琴大赛,还举办了“金葵花”财商教育主题活动、“金葵花”少儿绘画大赛、“寻找改变世界的中国少年”境外高端游学等各种丰富多彩的教育主题活动,以期青少年的发展提供更好的服务。(杨文)