

从进入商用业务到 L3 级别车型量产

# 自动驾驶规模化普及离我们还有多远?

资本助推下,自动驾驶技术不断进步,国家政策层面也连续释放出支持信号。从滴滴出行首次面向公众开放自动驾驶服务,到头部车企纷纷制订 L3 级别自动驾驶车型量产计划,自动驾驶发展即将迎来“黄金时代”。但与此同时,实际上路暴露出的安全隐患也让其备受公众关注,场景覆盖不彻底、系统偶发性故障成为消费者顾虑的主要因素。

■新快报记者 张磊

## 政策加持

### 我国自动驾驶发展驶上快车道

今年以来,中央和地方出台各项政策大力发展智能交通。今年2月,国家发改委等11部委联合发布《智能汽车创新发展战略》,明确了智能汽车的愿景和主要任务,提出到2025年,实现有条件自动驾驶的智能汽车达到规模化生产,实现高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用。而在此前的2017年,我国发布的《汽车产业中长期发展规划》中也明确提到,到2025年国内汽车驾驶辅助系统、部分自动驾驶以及有条件自动驾驶的新车装配率达到80%,这都意味着我国汽车产业智能网联领域正在加速推进。

除了对智能汽车发展的大力扶持,相关政策也对汽车驾驶自动化作出了具体要求和愿景。今年3月底,工信部公示了《汽车驾驶自动化分级》国家标准(报批稿),该文件对我国的驾驶自动化系统分级的标准进行了定义。4月26日,交通运输部起草《公路工程适应自动驾驶附属设施总体技术规范(征求意见稿)》,据了解,该意见稿是我国首次出台的与自动驾驶相关的公路技术规范,规定了公路工程适应自动驾驶附属设施的总体技术要求。

根据中国汽车工程学会发布的《节能与新能源汽车技术路线图》显示,2020年驾驶辅助/部分自动驾驶车辆的市场占有率将达50%,2021年到2025年,力求高度或完全自动驾驶汽车能够上市;2026年到2030年,每辆车都应采用无人驾驶或辅助驾驶系统。

华泰证券分析师认为,政策驱动下,2020年—2030年将迎来自动驾驶发展的“黄金十年”,国内车企的L3级别可量产车型有望在2020—2021年逐渐推出。

## 商用业务提速

### 滴滴首次上线自动驾驶服务

6月27日,上海智能网联汽车规



模化载人示范应用启动,滴滴出行首次面向公众开放了自动驾驶服务。用户可通过滴滴APP线上报名,审核通过后,将能在上海自动驾驶测试路段,免费呼叫自动驾驶车辆进行试乘体验。据了解,目前滴滴在上海的开放测试道路覆盖了汽车会展中心、办公区、地铁站和酒店等核心区域。

记者从滴滴官方了解到,滴滴的自动驾驶研发团队从2016年开始组建,目前团队人数在400人左右。滴滴已获得北京、上海、苏州、美国加州等地路测资格,并在去年9月获得上海颁发的首批载人示范应用牌照。滴滴出行首席运营官孟醒表示:“目前一辆滴滴自动驾驶车辆的成本在100万元以上。到2030年,滴滴出行的平台将拥有100万辆全自动驾驶的无人驾驶汽车。”

除了滴滴出行,国内其它涉足自动驾驶的企业也在不断推进其商用化步伐。日前,加利福尼亚州公用事业委员会(CPUC)公布了加州范围内获得自动驾驶车辆载人许可的企业车辆季度

运营状况。数据显示,来自国内的小马智行 Pony.ai 在加州范围内运营12辆自动驾驶汽车,在2月1日至4月30日期间共完成4253个订单,总运营里程接近3万英里。

事实上,国内多家上市公司在无人驾驶领域动作频频。作为国内布局较早的企业,以文远知行、百度为代表的企业也正在广州、长沙等城市面向公众提供自动驾驶汽车载客服务,百度无人驾驶平台成员之一的华阳集团也很早就以高精度位置定位等与阿里展开合作。

业内专家分析认为,国内自动驾驶商用业务在稳步推进,但与国外相比存有一定差距。国内还未形成自动驾驶企业相对规模化运营的地点,也还没有能统一公布企业运营数据的机构。

## 传统车企“合纵连横”

### 今年将推 L3 级别智能驾驶量产车型

近期,在自动驾驶领域的重磅消息

中,除了亚马逊收购头部企业 ZOOX 引发关注,传统车企方面各厂商的“合纵连横”也成为焦点。

6月19日,戴姆勒集团宣布终止与老对手宝马的自动驾驶合作项目,合作期仅仅维持了15个月。而在4天之后,戴姆勒便迅速宣布已经与英伟达公司达成合作协议,将共同研发车载操作系统、L4级自动驾驶、深度学习算法等一系列前沿技术。根据戴姆勒首席执行官康林松的规划,戴姆勒今后的高级驾驶辅助和自动驾驶功能将建立在英伟达的DRIVE平台之上。

双方共同宣布,奔驰品牌车型将从2024年开始,搭载基于英伟达最新一代芯片的自动驾驶系统。值得一提的是,这款芯片就是英伟达刚刚发布的AGX Orin,计划于2022年量产。

此外,沃尔沃也在近期宣布与Waymo达成战略合作,Waymo将成为沃尔沃汽车集团以及旗下品牌L4级别自动驾驶技术的合作伙伴,双方致力于将自动驾驶应用至网约车服务在内的应用场景和商业模式。而在很早之前,东风启辰与科大讯飞也基于双方各自优势资源,在智能人机交互技术车载智能化、大数据分析、智能网联平台等业务领域展开深度合作。

与此同时,国内自主厂商关于自动驾驶量产车型研发方兴未艾。记者统计了解到,包括广汽集团、上汽集团、长城、吉利、长安等国内头部车企均在今年计划推出L3级别智能驾驶量产车型或应用。其中配备L3级自动驾驶技术的长安汽车UNI-T在重庆公开实测道路中,完成了双手解放、双脚解放、双眼解放三个重要指标;广汽新能源也在日前公布了L3自动驾驶最新进展,旗下搭载ADiGO自动驾驶3.0的埃安LX车型先后完成120000公里上路测试,可实现高精地图覆盖下的国内全高速及城市快速路下0—120km/h全速域自动驾驶。

## 记者观察

### 自动驾驶规模化普及,需要政策和技术共同发力



自动驾驶究竟何时才能实现规模化普及?记者认为这主要取决于法律法规和安全性两大重要因素。

从目前的国内法律法规大环境来看,我国已经将汽车驾驶自动化分级,但相关安全标准、商业化标准还仍在制定当中。对于已经拥有L3级别自动驾驶量产技术的企业而言,其所谓的L3级自动驾驶功能也只能作为“阉割版”存在,因此政策的监管动作是其量产上路的核心前提。

与此同时,自动驾驶的场景覆盖不彻底、存在技术盲区也是引起C端用户顾虑的重要原因。近两年推出的车型大部分都量产了L2级自动驾驶辅助系

统,便利消费者驾驶体验,但同时也暴露出一些安全隐患。作为当前自动驾驶领域的“领头羊”,特斯拉、Waymo等都曾因自动辅助驾驶系统故障发生过车祸事故。此外,在记者实际的人工智能代泊车体验中,也有因为场景信息采集不完全而导致的失败尴尬。

在增量市场的战役越发吃紧的当下,熟练掌握自动驾驶技术可作为车企抢占市场份额的重要利器,为其产品赢得一定的竞争力,扩容出行生态圈。与此同时,在政策的逐渐有序放开下,自动驾驶也将对智慧出行和智能交通发展有着积极的正向回馈。

(张磊)