

7月将新开/加密国际客运航线逾10条

白云机场频频“上新”国际航线

文/图 羊城晚报记者 李志文 通讯员 机场宣

一年一度的暑运正在火热进行中。白云机场预计，为期62天的暑运里接送旅客将比2023年同期增长超10%。其中，出港高峰预计主要集中在7月10日-7月20日之间，最高峰日预计出现在7月15日；返程高峰预计主要集中在8月20日-8月31日之间。客流以学生流、银发流等为主，家庭游将成为暑运主要支柱。

白云机场升级“无陪儿童”服务



A 密集新推国际航线

当前，白云机场正加快推进全方位复合型国际航空枢纽建设，国际航线频频“上新”。刚刚过去的6月，白云机场新开或加密国际客运航线9条，包括广州—加德满都、首尔、伦敦盖特维克、布达佩斯、伊斯坦布尔、布里斯班、芽庄航线，以及首条直通南美航线——广州—莫斯科—哈瓦那—加拉加斯航线。截至目前，白云机场客运营航点230余个，每周往返国际及地区客运航班约1500架次。

从7月份开始，白云机场计划新开或加密国际客运营航点10条，包括加密广州—巴黎、阿姆斯特丹、内罗毕、奥克兰等航线。7月1日起南航推出5条广州至东南亚“国际快线”，覆盖曼谷/吉隆坡/新加坡/胡志明市/河内5个东南亚热门出行城市。搭乘南航国际快线航班且购票舱位为F/J/C/W/Y/P/B/M舱的旅客，航班起飞前4小时内(含)可享受“随到随走”客票灵活变更服务。与此同时，24小时通关、144小时过境免签等多重优惠政策和通关便利叠加释放，让中外旅客“经广飞”更加方便快捷。

B 定制服务便捷出行

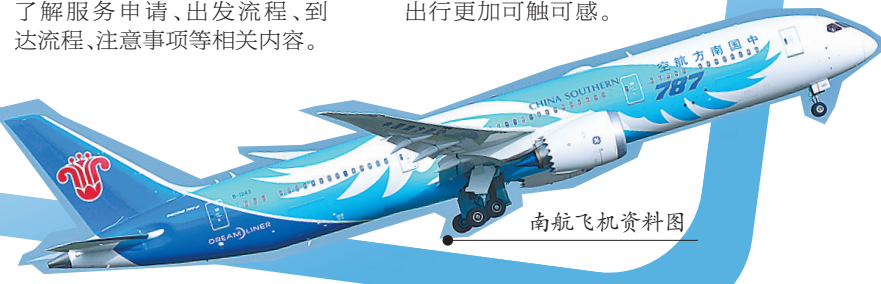
为满足暑运出行需求，白云机场加强对家庭团队游及首次乘机旅客的服务引导，加派人手在自助值机区、自助托运行李区进行指导和指引，帮助旅客使用自助设备办理值机和托运行李，提高乘机效率。适时增加安检绿色通道，做好晚到旅客、特殊旅客服务。

需注意的是，无陪儿童服务一般需要提前48小时拨打航空公司客服电话或在航空公司官网、App中购票时申请，旅客也可以提前通过白云机场“机场通”小程序中的“无陪儿童乘机”服务指引，清晰了解服务申请、出发流程、到达流程、注意事项等相关内容。

C 文化互动精彩连连

白云机场不仅是联通世界的国际航空枢纽，还是传播中国传统文化及岭南特色文化的桥梁和纽带。

暑运期间，白云机场除了对值机岛进行焕装变身焕彩亮相外，还面向广大旅客举办了系列文化互动交流活动，Cosplay快闪、摊位游戏、岭南佳果文化会展以及融合知识与乐趣于一体的夏日研学之旅等，丰富多彩的特色活动让旅客美好出行更加可触可感。



余承东直播首谈转行问界内幕 华为和江淮携手推“尊界”

文/图 羊城晚报记者 潘亮



余承东揭秘华为科研精神

7月15日夜，科技界与知识传播领域的两位重量级人物——华为常务董事、终端BG及智能汽车解决方案BU董事长余承东，与东方甄选高级合伙人、知名主播董宇辉，在“与辉同行”华为全场景产品专场中交谈。余承东在直播中不仅详细介绍了华为在技术创新方面的最新成果，还就外界关心的热点问题进行了回应。

针对问界转让商标这一市场热议的焦点，余承东坦诚地解释了背后的原因：“问界这个品牌现在以很低的价格就给了赛力斯，是出于国家法规的要求，品牌商和生产商必须合一，这个品牌必须由生产厂商拥有，所以我们把四个‘界’都转给了车厂。”余承东还表示，华为对问界投入很大，这一品牌至少值上百亿元。而且连AITO这个名字都已经过去，以AI开头的4个字母品牌在全球注册是很难的，是个非常好的名字。

华为加速布局汽车市场

值得注意的是，自华为与江淮汽车携手合作以来的228天里，双方精心筹备的汽车品牌终于尘埃落定，定名为“尊界”，余承东在直播中亲自宣布，打破了此前“傲界”的传言。至此，华为鸿蒙智行联盟麾下的四大品牌——“问界”“智界”“享界”与“尊界”，均拥有了正式的官方命名。

余承东还首次在直播中谈及，华为决定将这四大品牌统一入驻独立的鸿蒙智行门店，并委托中邮普泰公司负责门店铺设、销售与交付工作，预计年底新增800家门店，目标直指2025年的千店计划。然而，目前独立开设的鸿蒙智行用户中心仅40家，扩张速度未及预期，对问界S7等车型的销量造成了影响。

据介绍，问界S7作为奇瑞与华为合作的首秀，尽管二次上市，销量却未达预期，6月销量显著下滑至2306辆。余承东直言不讳地指出，问界S7市场表现不佳，归咎于华为营销能力的不足及品牌塑造的缺失。为此，鸿蒙智行正酝酿渠道变革，计划从传统的鸿蒙智行直营托管模式转向4S店模式，由奇瑞组建的销售公司全权负责，旨在提升销售效率与覆盖面。

值得注意的是，问界与鸿蒙智行在销售渠道上有所差异，问界依托赛力斯与经销商合作建设的AITO授权用户中心，已在全国铺设223家门店，而鸿蒙则需要完全依赖中邮普泰的支持，后者在汽车销售渠道的经验与资金实力相对有限，也成为问界未来发展的挑战之一。

据悉，随着华为与北汽合作的享界S9即将面世，以及智界R7等新车型的陆续上市，华为亟须加快品牌扩张步伐，以应对日益增长的市场需求。汽车行业人士表示，未来，若奇瑞、北汽等合作方效仿赛力斯，积极参与终端渠道建设，鸿蒙智行联盟的销售网络将更加多元化，覆盖更广泛的消费群体。然而，如何平衡各方利益，确保渠道健康有序发展，将是华为面临的新课题。

以换代充具有多重优势 为电动自行车安全续航

据新华社电 近期，由于安全、绿色、便捷等优势，上海、浙江、山东等地加快布局电动自行车智能换电网络，智能换电成为破解电动自行车安全隐患的新选择。

据中国自行车协会统计，截至去年底，我国电动自行车保有量约4亿辆，随之而来的便是频繁且密集的智能换电需求。一头是出行需求大，一头是安全存隐患。近年来，电动自行车存在“进楼入户”“人车同屋”“飞线充电”等问题，由此引发多起火灾事故。国家消防救援局数据显示，去年全国接报电动自行车火灾2.1万起，同比增长17.4%，其中80%是充电时发生的安全事故成为薄弱环节。

“电池共享、以换代充”的换电模式，具有安全、经济、绿色、便捷等优势，一定程度上能破解电动自行车充电安全难题，成为不少地方解决电动自行车安全隐患的新方式。

在山东庆云县，锦锂换电(山东)新能源科技有限公司设置60处共享换电柜，配置3000余组电池，已惠及3万群众出行。换电柜配备了智能管理系统，实时监测电池电压、温度，并根据情况自动告警断电、分割火情、主动灭火。

“通过对电池进行数字化全生命周期管理，可较大程度消除电动车充电带来的消防安全风险。”该公司董事长熊鹏说，换电平台还拥有智慧交通、智慧消防、碳排放管理等专项，可为消防、应急、城管、发改等部门提供数据调用接口，提升城市安全水平。

除了安全便捷，智能换电还意味着经济实惠。国网(山东)电动汽车服务有限公司旗下的大象换电，是面向社区群众电动自行车换电服务平台。截至4月底，已在山东建设投运1835台换电柜，15715组换电电池，有注册用户6.4万户，累计换电次数138万次，未发生安全问题。据大象换电测算，相比自行充电，用户在换电模式下只需购买车架，缴纳押金，用车成本节约1000元左右。

如今，不少地方正在加快布局电动自行车智能换电。上海提出，到2025年全市充换电柜总量达到2万个，具备满足30万辆以上外卖、快递等配送行业电动自行车充换电需求的能力；深圳市将在3年内新建5万台换电柜(50万个换电仓)，逐步达到电动自行车保有量与换电仓10:1的建设比例；浙江将在快递、外卖等电动自行车集中使用行业优先推广“以换代充”，基本实现换电模式。

据第三方机构测算，按照三分之一的车辆采用换电服务，每月每车换电费用40元计算，年换电费用超600亿元。如果加上换电柜、共享车辆和电池的投入，电动自行车换电市场规模达数千亿元。

抓住市场机遇，关键要从标准统一、降低成本、以旧换新等方面形成政策合力，进一步破解换电模式的推广堵点。

出台电动自行车换电行业标准势在必行。国网(山东)电动汽车服务有限公司董事长张健说，围绕换电电池关键技术标准、换电设施、检验检测、换电设施监管、换电设施施工安装、换电服务质量等出台行业标准，实现不同地区、企业间“换电互联”，推动电动自行车换电行业“网联化”和可持续发展。

多位受访人士建议，推动电动自行车加入消费品“以旧换新”实施范围，以此鼓励居民通过市场化方式购置，用新国标电动自行车大置换老旧居民“非标车辆”，从源头上遏制存量电动自行车的安全隐患。

ADiGO PILOT 广汽智能驾驶系统



1 跻身L3级别试点成第一梯队

6月4日，工业和信息化部公布了《进入智能网联汽车准入和上路通行试点联合体基本信息》，广汽集团正式进入智能网联汽车准入和上路通行试点，成为全国首批开展L3自动驾驶上路通行试点的企业之一。

在这个行列中，既有国企也有民企，既有传统汽车企业，也有来自互联网的企业。“或许很多人都不知道，广汽2012年前就已经着手进行自动驾驶研究，属于国内最早的少数几家企业。”徐伟说。L3考察的不是产品有多强，而是整个流程的综合能力，这需要技术、制度、体系沉淀。广汽在智能化上积淀很深，同时讲究安全第一的务实风格。市场上常常被某某米的声音覆盖，没有意识到其实广汽

2 研发团队正向开发敢打硬仗

徐伟说，通过视觉和激光雷达的互相配合，可以实现不同场景下功能发挥的各有侧重，并实现了安全冗余，比如极端天气，就以激光雷达为主，这对用户来说是至关重要的。能做到这个而不会互相矛盾，原因在于背后有大模型的处理。至于城市NDA，也不是独立的场景功能，它还能和高速NDA、L3自动驾驶等其他智能驾驶功能互通，实现全场景智能驾驶的无缝切换。

比如，首搭广汽城市NDA的昊铂HT 2024款采用了全球顶级智驾硬件，不仅有高算力芯片为高阶智能驾驶提供保障，还有新一代固态可变焦激光雷达和11个高清摄像头、5个毫米波雷达，提供全面且精准的多元融合感知力保障。

徐伟认为，正向开发，这是广汽的主线。要借助国际化的

的实力才是第一梯队的。安全是广汽的核心，从研发、生产、日常管控到运营，都经过了本次工信部L3试点的专家团队严格审查。值得关注的是，与业内其他智能领航辅助不同，广汽城市NDA并不依赖高精地图。在城市智驾领航辅助激烈的市场角逐中快速实现全国覆盖，提供安全可靠、连贯流畅的全场景智驾体验，广汽智能驾驶也由此迈向新的高峰。

作为一名马拉松跑者，徐伟表示，不要看一开始冲得多快，得看30公里之后是不是跑得越来越越好。好的智能驾驶功能，让用户敢用且好用，这也是高阶智驾想要真正落地的关键。目前，高精地图的覆盖率只占全国公路里程的6%左右，也就是说全国约

94%的公路段无法实现基于高精地图的智能驾驶。相比不少企业经历了“依赖高精地图”到“不依赖高精地图”的路线切换，广汽城市NDA面世即采用“不依赖高精地图”的技术路线，实现了城市智驾领航辅助功能的“一步到位”。

经过研究院智驾团队的攻关，最终实现了在无高精地图的场景泛化能力加持下，智驾系统覆盖了35个主场景，357个子场景，除了红绿灯起步、超车变道、cut in、居中、汇入等日常场景，在业内还在努力攻克和有较大提升空间的拥堵博弈变道、避让变道、待转区左转等复杂场景方面。在首批覆盖城市道路测试中，实现了被动接管率100+公里/次的表现，领先于目前行业水平，实现了“有导航就能开”。

团队，但更要从中国人的角度去思考客户的所需。因此，广汽不是被人带着走的，会讲究自主性和多元化的探索。

无人驾驶是广汽研发的大方向，这个过程中需要循序渐进。自动驾驶最难的就是无车无尽的场景，也要迎难而上打硬仗。广汽研究院的智驾团队平均年龄不到32岁，博士、硕士占比88%。最重要的是，他们顶住压力，砥砺前行。攀登“珠峰”，过程注定坎坷，研发团队将整个智驾算法软件系统拆解成100多个模块，不仅摸清了每个模块的上下游关联技术，更是不断自主研发迭代原有方案，最终以自主研发成果实现。

研发团队在开车上下班途中，总会不自觉地揣摩一个问题：老司机到底是怎么开车的？揣摩老司机心理只是第一步，更重要的是要实现从用户

语言到工程语言的转化。就拿常见的纵向跟车场景来说，遇到拥堵需频繁跟停、起步，首先要定义实现“跟停平稳、起步迅速”的驾乘体验关键目标，再通过大数据识别所有关键跟停场景和起步场景，探索与衡量“平稳”“迅速”的关键参数，再通过虚拟仿真、实车试验等方法优化车辆的动态响应，在一次次尝试中无限贴近用户的心理预期。

“既然要做，就要做出自己的特色来。”正是因为智驾团队每个人心里都有这一坚定的信念，才能在两年多的时间里，在100多个自主开发的模块中，形成了31个高竞争力突破点，打造出一支由14个揭榜人带队的“研发军团”。“多源启发式搜

索”“多模态智能化交通流”“基于认知的场景推理引擎”“三段递进式轨迹引导”“半交互式前向推理主动变道”等一系列突破点，筑牢了城市NDA、高速NDA、超级泊车，以及能与L2++智能领航辅助实现互联互通的L3自动驾驶等“技术长城”。

市场上大部分所谓的真实城市领航视频也是可以加工出来的。诸如此类，都会让一辆车的智驾成功率大打折扣，而消费者浑然不知。只有当车辆的智能驾驶车辆超过一半，数量已经足够庞大的情况下，一辆车的真实智能化水平才能显示出来。这个时候，完全就是“货比货”，而不再是厂商在自说自话了。

“城市智驾”在今年全面爆发，成为了业界最显著的智能科技大跨越的现象。作为国内大型汽车集团的广汽，其步骤也紧跟时代，旗下ADiGO PILOT智能驾驶系统城市NDA的昊铂HT 2024款在北京车展亮相之后，引发了外界关注。广汽研究院表示，该系统计划今年年内实现全国开放。

旗下系统「不依赖高精地图」年内全国开放 「城市智驾」

文羊城晚报记者 戚耀琪 图受访者提供

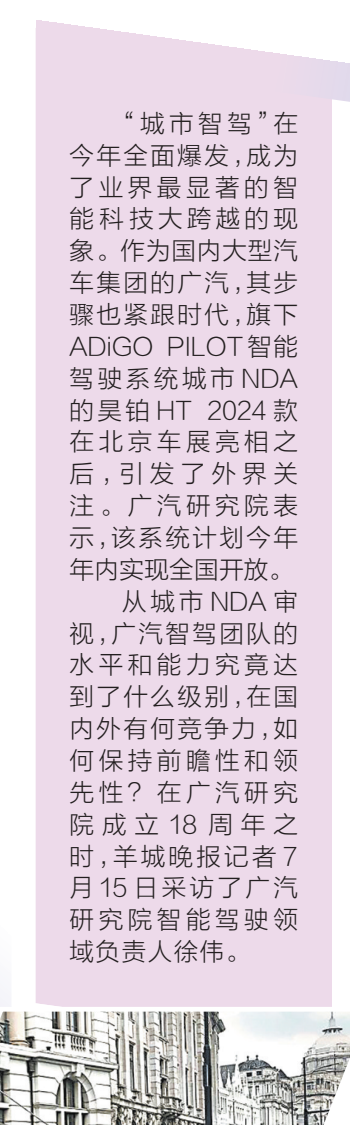
按照目前的业界趋势，比如都用华为系统、用同一供应商的车机、屏幕、电机、电池，新能源车的同质化会否加深？对此，徐伟说，是有这个可能，因为提供同一个系统，厂家运维会更加方便节省。但是广汽不是刚创业企业，广汽要做百年老店，做自主研发和独立设计更有深刻的意义。至于广汽城市NDA领先的综合实力如何，可以概括为：普及快、覆盖广、功能强、场景全，这些都得益于广汽研究院长期在智能网联领域的研发创新和技术沉淀。

目前，ADiGO PILOT智能驾驶系统使用了AI驱动的先导智驾软件算法，实现基于BEV+Transformer+占网络深度优化的“端到端”模型覆盖。车道感知网络通过数十万个路口数据训练，构建了车道级拓扑推理能力，应对各类复杂路口，同时目标感知网络的超150PB数据提供全场景目标检测，保证应对复杂异形车辆和障碍物时的极致安全。基于Occupancy占用网络的数据驱动的目标检测，网格精确到厘米级大小，还可以检测到地面高程信息，提供了360°的全方位环境感知信息。

除此之外，ADiGO PILOT智能驾驶系统采用了交互式预测决策网络，在车道网络、目标网络的基础上，引入驾驶习惯、心理预期、安全阈值等人为因素进行规划决策，提供“老司机”驾驶能力和更拟人的驾驶体验。

ADiGO PILOT智能驾驶系统融合导航信息进行超视距的全局路径规划，在连续过短路口场景中，车辆会考虑远距的导航信息，例如右转弯后，会直接汇入左一左转弯道；在多车排队场景，车辆也能自主选择更优车道排队，给用户带来通行效率提升15%的出行体验。

经过多年的造车沉淀和技术探索，广汽通过平台化技术体系和流程化底层基础，打通了智能驾驶L2、L3、L4全场景一体化的技术研发，技术成果也得以集结开花结果。城市NDA正式发布并量产，年内将在全国开放；无人驾驶前瞻性布局成果转化和落地出行共同打造L4 Robotaxi无人驾驶示范运营业务，广汽智能驾驶技术版图至此覆盖全场景的智能出行。



搭载L3级别高阶智能驾驶的昊铂GT

“城市智驾”在今年全面爆发，成为了业界最显著的智能科技大跨越的现象。作为国内大型汽车集团的广汽，其步骤也紧跟时代，旗下ADiGO PILOT智能驾驶系统城市NDA的昊铂HT 2024款在北京车展亮相之后，引发了外界关注。广汽研究院表示，该系统计划今年年内实现全国开放。

从城市NDA审视，广汽智驾团队的水平和能力究竟达到了什么级别，在国内外有何竞争力，如何保持前瞻性和领先性？在广汽研究院成立18周年之际，羊城晚报记者7月15日采访了广汽研究院智能驾驶领域负责人徐伟。