

我国自动驾驶产业链市场主体超6000家

行业已经形成自动驾驶出租车等10大类应用

重庆、武汉两地近日发布新规,允许自动驾驶车辆进行商业化运营试点。至此,全国已有北京、重庆、武汉、深圳、广州、长沙等多个城市允许自动驾驶汽车在特定区域、特定时段进行商业化试运营。

数据显示,我国自动驾驶产业链上的市场主体已超过6000家,行业已经形成自动驾驶出租车、公交、卡车、末端物流、环卫等10大类应用,增长迅猛。



一辆由小马智行运营的自动驾驶出租车行驶在广州南沙道路上。新华社发

多个城市允许商业化试运营

根据中国汽车工程学会等单位发布的智能网联汽车测试示范区测试互认与评估结果,目前我国累计开放智能网联汽车(自动驾驶)测试道路超5000公里。

8月8日,交通运输部发布《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》(征求意见稿),鼓励和规范自动驾驶汽车在运输服务领域应用。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,交通运输部发布的政策明确了自动驾驶可用于道路运输经营,从运输经营者、车辆、人员、安全保障、监督管理等多方面提出了相关要求,为自动驾驶汽车的合法、安全运营提供了保障。

今年以来,我国多地出台了自动驾驶方面的政策,各地应用实践也呈现多种趋势。目前,已有北京、重庆、武汉、长沙、深圳等多个城市允许自动驾驶汽车在特定区域、特定时段上路试运营,商业化进程不断提速。

7月,北京正式开放国内首个无人化出行服务商业化试点,开展常态化收费服务,并允许安全员从主驾移到副驾。

8月,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。

此外,对无人驾驶的规范明显加强。8月1日实施的《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》成为国内首部关于智能网联汽车管理的法规,首次对智能网联汽车的示范应用、准入登记、上路行驶、网络安全、事故处理、法律责任等事项作出具体规定。

“政府的支持推动、政策的加速落地、自动驾驶从业者的积极性,以及国内市场对汽车‘新四化’(电气化、智能化、网联化、共享化)的高接受

程度,为中国自动驾驶快速发展营造了土壤。”亮道智能创始人刚学铭说。

距离大规模上路还有多远

无人驾驶的实际体验如何?

“小马智行从2017年开始累计测试里程超过1400万公里,建立了一整套技术质量指标体系,用以判断什么样的场景策略更安全,乘坐体验更舒适,车辆运行更高效。”小马智行副总裁、北京研发中心负责人张宁说。

在北京经济技术开发区,记者打开手机App输入起点和目的地,点击“呼叫车辆”。系统根据算法选择最近车辆,几分钟后自动驾驶出租车就能到达停车点。记者注意到,在行驶途中,乘客可以通过车载屏幕看到实时路况,道路上的车辆、行人都以三维形象呈现。到达目的地后,乘客待车辆平稳停下即可下车。

“两三年前消费者还觉得好奇,如今不少在北京经开区工作的人已经将自动驾驶出租车作为日常使用的交通工具。”张宁说,“主驾无人车辆上路时,后排乘客甚至没有注意到司机位置没有人驾驶。”

北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室有关负责人介绍,截至目前,自动驾驶出行服务商业化试点累计订单量超43万人次,测试运营状况良好,持续获用户好评。

自动驾驶距离大规模上路还有多远?张宁认为,随着商业化加速落地,技术将逐步走向成熟。预计2025年左右,自动驾驶车辆的数量将大幅增长,适用范围也将大幅扩大。

“短短半年时间,‘萝卜快跑’在亦庄的车辆数、站点数都增长50%以上。‘萝卜快跑’已经完成了综合订单管理体系、车队效率管理平台的建

设,正在实现全要素、全流程的数字化和自动化管控。”百度汽车机器人部总经理徐宝强说。

业界期待加快建立标准与法规

业内人士认为,随着相关技术、产品的突破,在车、路、云融合发展路径下,我国自动驾驶汽车将走向大规模商业化应用。

数据显示,我国自动驾驶产业链上的市场主体已超过6000家,行业已经形成自动驾驶出租车、公交、卡车、末端物流、环卫等10大类应用,增长迅猛。

中国汽车工程学会副秘书长、中国智能网联汽车产业创新联盟秘书长公维洁认为,目前我国各地智能网联汽车测试示范区还存在场地建设及设备配置标准不统一、测试场景尚不健全、网联化基础设施建设参差不齐、商业模式不清晰等问题。“目前部分测试区实现了测试互认和数据共享,但范围仍需扩大,如果数据不共享将导致测试无法进一步反哺研发、政策和标准。”

刚学铭说,期待加快推动标准体系和规范制定,智能网联汽车自动驾驶道路测试、示范应用、示范运营、商业运营等工作涉及的部门加强统筹协调,在政策、技术、标准等方面形成合力。此外,可鼓励地方先行先试,依托深圳立法、北京设立政策先行区等创新探索,为全国性立法创新提供支撑。

“未来,我国自动驾驶产业将朝更加绿色、更加高效、更加智慧的方向发展。智慧交通将与智慧城市、智慧生活相融,不仅提供运输服务,还将提供信息服务、生活服务。”交通运输部公路科学研究院公路与综合交通发展研究中心主任虞明远说。

据新华社北京9月28日电

手机无卡化时代将来临?

工信部:正在研究推进eSIM应用

随着智能手机发展,零部件精密度越来越高,机身内部空间寸土寸金。早年间,手机可以用TF卡托实现容量扩展,但受限于是机身内较小的物理空间,TF卡槽逐渐淡出人们的视野。SIM卡自诞生以来也不断瘦身——从一张银行卡的面积到如今已变成指甲盖大小,并延续多年。

9月初,苹果在旗舰新品发布会上,将美国本土推出的新机iPhone 14系列取消实体卡槽,取而代之的是eSIM卡,这也是苹果首次发布仅支持eSIM的iPhone。

日前,工信部在回答网友询问时表示“正在研究推进eSIM技术在平板电脑、便携式计算机及智能手机设备上的应用”,eSIM也再一次进入了人们的视野。

eSIM和SIM在通讯功能上一致

eSIM全称为Embedded-SIM,即嵌入式SIM卡。016年,GSM协会发布了智能手机eSIM规范,标志着eSIM卡正式诞生。

与传统插拔式的SIM卡不同,eSIM直接嵌入到设备芯片上,可将卡号等用户信息直接载入手机内部,可激活打电话、发短信等传统服务,还能在全球范围内将终端设备快速接入到当地网络。此外与传统SIM卡相比,eSIM卡在包括配置、尺寸、灵活性、安全性、客户体验等方面的表现更优,无需机身开槽的特色也能提高手机的防水性能。

简单来说,eSIM和传统SIM在通讯功能上一致,无需插拔和机身开槽这两点更是只好不坏。正因如此,各大手机厂商近年来推广应用eSIM的步子也是越迈越大,有的厂商更已经开始尝试在部分机型当中只保留eSIM卡。

谷歌2017年便是在自家的Pixel 2手机当中开始推广eSIM应用,苹果也在随后的iPhone XS中加入了对于eSIM的支持,此后摩托罗拉2019年推出的Moto Razr则是直接取消了传统SIM卡槽,成为了第一款只支持eSIM的智能手机。



核心挑战是运营商互联互通

那经过几年时间发展,eSIM为何仍没有在国内大规模普及应用呢?推广难点并不在手机终端厂商,而是在于运营商。

资深券商分析师表示:“目前亚洲一般都是双卡,即一张SIM,一张eSIM,国内eSIM没有普及,不是技术原因,而是运营商的意愿。苹果推eSIM是希望用户到任何国家和地区都可以买当地的套餐,直接切换,这样运营商的漫游收费就降低了。”

华西证券在近日发布的研报中也表示,eSIM手机端核心挑战是运营商互联互通。“eSIM通过‘空中写卡’实现远程配置,可以批量开通、灵活变更签约和变更运营商。不过对于运营商来说,用户转网门槛降低,对用户控制力降低。尤其目前作为偏存量消费级市场,手机侧的eSIM政策推进相较于物联网应用,仍需政策与产业多方协同推进。”

eSIM技术使用户可以切换不同的运营商网络,不再绑定于某一家运营商,这给用户带来了方便和更多选择,同时也给运营商带来了许多挑战。

对于运营商来说,用户自主权增加意味着自身的被动,运营商以前通过SIM卡实现了对用户精确的“控制”,而现在eSIM可通过“空中写卡”实现远程配置,更可以批量开通、灵活变更签约和变更运营商。

同时,换卡带来的业务流程改变,也增加了工作人员的培训费用和时间,营业厅客流量还将持续流失,用户办卡时顺带的到店业务也将会消失。

eSIM也面临竞争

当然,eSIM有其优势,但并非没有竞争对手。事实上,实体SIM也随5G在同步升级,一种5G超级SIM卡早在2019年就已经由三大运营商推出市场,其具备超大容量、安全存储、一键换机等强大功能,目前用户规模已超千万。

超级SIM卡是由紫光国微推出的一款同时支持通信功能和大容量存储功能的新型SIM卡,可以全面兼容5G、4G、3G、2G网络,让“大容量+大流量”能够一卡兼得。相比eSIM,超级SIM卡最明显的优势就是具备金融级安全能力。手机用户的通信录、照片、文件等可安全存储到超级SIM卡,有效避免黑客木马盗取泄露风险。此外,超级SIM卡采用金融级安全芯片,使用的是加密数据通道,移动支付的安全性更高。

虽说超级SIM卡相比eSIM卡有着一定的安全优势,但有一些不足,目前超级SIM卡推广的最大阻力就是5G超级SIM卡的适配卡槽问题。如今很多中高端手机都已经不再支持存储卡扩充,也就不符合安装5G超级SIM卡的要求,这才导致很多用户无法进行5G超级SIM卡升级。

综合《每日经济新闻》等

TMT快报

英特尔正式发布13代酷睿处理器

近日,英特尔正式发布13代酷睿处理器。以酷睿i9-13900K为代表的13代英特尔酷睿台式机处理器,与上一代相比实现了15%的单线程性能提升和41%的多线程性能提升,可以帮助用户更好地畅享游戏、进行内容创作和高效工作。

同时,13代酷睿处理器还支持英特尔多设备协同技术,该软件解决方案可以支持在手机(Android和iOS)和电脑之间提供无缝连接,包括文件传输、短信、电话和手机通知等功能。13代酷睿处理器将在今年晚些时候应用于新的笔记本电脑。

此外,英特尔还带来了全新消费级GPU锐炫A770。据了解,锐炫A770具有32个Xe-Cores和8GB至16GB显存。标注的GPU频率为2100MHz,但通过电压曲线修改和功率限制调整,可以达到2.7GHz的稳定频率。英特尔表示,锐炫A770在光线追踪方面的峰值性能比竞争产品高出65%。上市方面,锐炫A770将于10月12日发售。

综合

声波驱动无线水下摄像机面世

科学家估计,超过95%的地球海洋从未被观测到过,而为水下摄像机长时间供电成本太高,阻碍了对海底的广泛探索。

日前,美国麻省理工学院(MIT)研究人员开发出一种声波驱动的无电池无线水下相机,为解决这一问题迈出了重要一步。该相机的能效比其他海底相机高出约10万倍,即使在黑暗的水下环境中,也能拍摄彩色照片,并通过水无线传输图像数据。

该相机的自主摄像头由声波驱动。它能够将穿过水的声波的机械能转化为电能,为其成像和通信设备提供动力。在捕获和编码图像数据后,相机还使用声波将数据传输到重建图像的接收器。因为它不需要电源,所以相机可在探索海洋之前连续运行数周,使科学家能够在海洋的偏远地区寻找新物种。它还可通过拍摄监测海洋污染情况或水产养殖场鱼类的健康和生长。

团队成员称,这款相机最令人兴奋的应用之一是气候监测。科学家正在建立气候模型,但缺少来自95%以上海洋的数据。这项技术可以帮助他们建立更准确的气候模型,更好地了解气候变化如何影响海底世界。

为制造可长时间自主运行的相机,研究人员需要一种可在水下单独收集能量而自身功耗很少的设备。相机使用由压电材料制成的传感器获取能量以及超低功耗成像传感器,即使图像看起来黑白相间,红色、绿色和蓝色的光也会反射在每张照片的白色部分。图像数据在后处理中合并时,就可重建彩色图像。

研究人员在几种水下环境中测试了相机。在其中一次,他们捕捉了漂浮在新罕布什尔州池塘中的塑料瓶的彩色图像。他们还能拍摄出高质量的非洲海星照片,照片中甚至连沿着海星手臂的微小结节都清晰可见。该设备还有效地在一周的黑暗环境中反复对水下植物进行成像,以监测其生长情况。

据《科技日报》

公告

我司于2021年4月16日在青岛财经日报登报声明遗失公章(编号3702110361823)并声明作废。从登报之日起,任何单位和个人如使用该枚公章我司均不认可,我司保留追究不法使用者法律责任的权利。

山东圣宇工程造价咨询有限公司
2022年9月29日

青岛市住房公积金管理中心公告

青岛华阳汽车线束有限公司:
你单位尚未履行我中心作出的青佳金处理字〔2021〕12第030号行政处理决定书确定之义务,现依法向你单位送达青佳金强执催字〔2022〕077行政强制执行催告书,自公告之日起经30日视为送达。逾期未履行的,我中心将依法向人民法院申请强制执行。

青岛市住房公积金管理中心
2022年9月29日

遗失

遗失泰康人寿保险有限责任公司
青岛分公司单证7份,121780173456、121920000787、121920001023、121920010125、121920001082、122145044852、121780173577、声明作废。

声明
诺安实力可商品检验(青岛)有限公司因变更名称/法人,原公章(编码:3702000703599),原合同专用章(编码:3702000703601)原财务专用章(编码:3702000703600),原发票章(编码:3702000703602),原法人章(3702000623817),声明作废。

梅里埃检测技术(青岛)有限公司
2022年9月19日