

因“自动驾驶”而出现的事件不断发生,安全问题引人关注

# 自动驾驶距离安全上路有多远

## 阅读提示

关于自动驾驶的安全问题,引发了整个行业和社会的关注。人们不禁心生疑惑:自动驾驶目前发展到什么水平?到底应具备怎么样的安全规格?

本报记者 冉舟

近一段时间,关于自动驾驶的安全问题,引发了整个行业和社会的关注。

先是8月上旬,一名蔚来汽车车主开启NOP(领航辅助系统)驾驶ES8车型时发生意外不幸去世;紧接着,特斯拉自动驾驶辅助系统遭到美国国家公路交通安全管理局调查的消息传出;随后,小鹏汽车、理想汽车等车企纷纷更改了官网上关于自动驾驶系统的描述……人们不禁心生疑惑:自动驾驶目前发展到什么水平?到底应具备怎么样的安全规格?

### “自动驾驶”再惹争议

8月14日,有微信公众号发布讣告称,31岁的企业家林先生8月12日下午2时驾驶蔚来ES8在高速路上行驶时撞上了正在作业的工程车,不幸逝世。据了解,事发时这辆车正好处于自动驾驶功能“NOP领航状态”下。事故触目惊心,自动驾驶的安全问题被广泛关注。

2020年3月9日,工业和信息化部曾公示《汽车驾驶自动化分级》推荐性国家标准报批稿,重新界定了“自动驾驶”包括六级,其中,L0至L2分别被称为应急辅助、部分驾驶辅助、组合驾驶辅助;L3至L5分别称为有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶。

在“蔚来事件”中,NOP事实上更准确的名称应该是“领航辅助驾驶”,而领航辅助(NOP)功能并非不是自动驾驶功能。蔚来ES8也仅处于L2级自动驾驶层面。不仅是蔚来,

此前特斯拉在全球范围内也曾多次发生在辅助驾驶状态下的交通事故。

在中国汽车工业协会秘书长助理兼技术部部长王耀看来,当前汽车市场中量产的智能网联汽车的自动驾驶能力,仅能实现以驾驶员负责为前提的辅助驾驶功能。

也就是说,目前的量产车中展现出的自动驾驶技术,均无法实现真正意义的自动驾驶。但在一些汽车企业的宣传中,自动减速、规避其他车辆等辅助驾驶功能被夸大宣传成了“自动驾驶”,导致消费者对自动驾驶出现风险的意识不足。

“一开始非常不相信,但在购车时销售人员有介绍,再加上软件上新颖的性能设计,非常符合互联网时代的用户体验,所以上手后又特别容易相信。”特斯拉车主王女士对记者表示,自己曾在开启辅助驾驶功能时,尝试双手离开方向盘,眼睛只是时不时看一下路况,“现在看来,真是过度信赖和盲目尝试了。”

### 安全仍是首要任务

在“蔚来事件”之后,一些企业开始亡羊补牢,对“辅助驾驶”的宣传话术进行了修改。在理想汽车官网上,辅助驾驶系统已被称作“理想AD辅助驾驶系统”,而此前则为“理想AD高级辅助驾驶系统”。小鹏汽车在其官网也悄无声息的将辅助驾驶系统名称改

为“XPiLOT 3.5智能辅助驾驶系统”,而此前则是“XPiLOT 3.5自动驾驶辅助系统”。

针对辅助驾驶的安全性困境,部分车企也开始通过加强车主教育、行车安全监控和提醒等措施以确保驾驶员安全。

譬如,蔚来汽车在近日推出“NIO Pilot考试”,内容主要包括NIO Pilot的主要功能和注意事项,明确指出NIO Pilot是辅助驾驶,并非自动驾驶。小鹏汽车在驾驶员首次驾驶之前,必须通过辅助驾驶功能考试,考试合格后方可驾驶小鹏汽车。

“自动驾驶”关系到车主的生命和财产安全,国家对此也给出了监管意见。近日,工信部印发了《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》,明确提出了产品准入要求:“企业生产具有组合驾驶辅助功能的汽车产品的,应采取脱手检测等技术措施,保障驾驶员始终在执行相应的动态驾驶任务。”

爱驰汽车董事长付强在微博上强调:“辅助驾驶不是自动驾驶,当前量产状态车型没有一款是自动驾驶的。但是汽车智能化的大方向和进程是不会逆转的。反思不仅仅应该停留在改名字、反对过度营销这样一个比较初级的维度,更应该从智能汽车技术在使用过程中的安全保障、风险提醒、防范措施上给予高度重视和改进,对用户给予更多的充分学习、交流理解机会等思维去思考。”



## 西藏旅游业蓬勃发展

青山远黛,近水如烟,8月的雪域高原,迎来了一年中最美的季节。数据显示,西藏旅游业蓬勃发展,相关企业超1.5万家,近6成注册于拉萨,数量约为9000家。总体来看,近年来,旅游相关企业注册总量整体呈现上涨趋势,年增速维持在20%。据天眼查数据不完全统计,全国获得融资的旅游相关企业达5900家。

徐讯摄/视觉中国

“两区”建设一年,北京城市副中心亮出成绩单

# “宁可让环境等产业,绝不让产业等环境”

本报记者 蒋蕊

北京有史以来最大的基础设施建设投入、亚洲建筑面积最大的交通枢纽、对标最高水准的国际人才社区、中国北方唯一“五河交汇”的运河金融城、全球最大的环球影城主题公园、高精尖企业云集的创意设计小镇……迈进“两区”建设一周年时间节点的北京城市副中心,正以日新月异的面貌展现出新的活力。

2020年9月,支持北京打造国家服务业扩大开放综合示范区的政策正式落地,中国(北京)自由贸易试验区也揭牌,全市范围内的“两区”建设由此拉开帷幕。“一年来,通过强化副中心意识、加强创新力度、注重城市副中心品牌打造,产业正在蓬勃发展。”北京市通州区“两区”工作领导小组副组长、区委副书记刘东伟在8月27日举行的新闻发布会上说。

### 巨大的商业机会

2021年初公布的规划显示,“十四五”期间城市副中心将实现8000亿元投资落地,平均每年上千亿元的投资,无疑将为各类企业提供广阔的应用场景和巨大的商业机会。

与此相印证的是,1月至7月通州区新设企业13213户,位列全市第二,全区实际使用外资约2.77亿美元,外商投资稳中向好。消费市场方面,1月至6月全区实现社会消费品零售总额275.2亿元,同比增长15.4%。

据介绍,通州正在通过布局金融服务业态快速改变外界的原有印象,一大批财富管理、绿色金融、金融科技等领域的企业正在向这片热土汇集;5月,国际四大会计师事务所之一的普华永道(PWC)入驻;6月,北京银保监局批准上田八木货币经纪(中国)有限公司在城市副中心开业,这也是我国第一家外商独资货币经纪公司;同期,坐拥A股千亿元市值的新能源上市公司的三峡集团,携旗下十五家子公司入驻北京城市副中心运河商务区;绿色金融方面,中美绿色基金、三峡清洁能源公司、北创低碳科技创业投资基金等企业先后引入,北京银行、中国银行也先后在副中心设立全市首家、第二家“绿色金融”专营支行……

“两区”政策叠加下的通州,无疑迎来了自大运河漕运通航以来的又一次重大历史机遇。如今,运河商务区1379万平方米的优质产业空间,相当于3个上海陆家嘴;将于2024年底通车的北京城市副中心综合交通枢纽,是连接北京两个机场唯一的轨道交通节点;“五河交汇”的优美环境,是北京流域面积最广的城区、北方不可多得的内陆水城。

“通州自古以来就是路通天下、漕运通济的京畿重镇,可以说,其开放包容的历史气质预设了自由贸易试验区的时代定位。”运河商务区党组书记、主任林正航说。

### 宁可让环境等产业

产因城而兴,城因产而荣。“宁可让环境等

产业,绝不让产业等环境”是副中心的发展理念。在副中心规划中,与运河金融城比邻呼应的,是一座颇具巧思的国际设计小镇,从而让整个区域的气质在商业和人文之间达成了巧妙的平衡。

“张家湾设计小镇将成为北京国际设计周的永久举办地和主要会场。”中关村科技园通州园管委会常务副主任余龙表示,项目遵循设计小镇“街区式”的建设理念,首次引入了融合5G、物联网、BIM协同等技术的智能建造平台,实现工程项目全过程数字化管理。

要想让“高端金融”+“创意设计”的宏伟愿景得以落地,副中心的选择是:用政策实利换来企业有感。区金融办副主任孙国卓介绍,通州区与市金融监管局在5月联合印发了《北京城市副中心促进金融业发展措施》,在金融机构开办费补贴、人才落户支持、人才奖励、购租房补贴等方面,给予金融机构落户副中心更有力度的支持。

截至目前,副中心已经成功落地北京自贸试验区首批境外机构境内账户即期结汇业务,完成北京市场首单供应链票据贴现款项发放、在全市率先试行网上“证照联办”,发出了全市首张“一照合证”营业执照。

“‘两区’建设是‘十四五’开局起步之年的发力点、重头戏。通州区将进一步深化‘两区’建设,国际科技创新中心建设、数字经济、国际消费中心城市建设、京津冀协同发展‘五子’联动、一体推进,形成叠加效应。”刘东伟说。

## 市场观潮

本报记者 徐潇

8月29日,快递员涨薪的消息登上热搜。“三通一达”以及百世、极兔等6家快递企业均已明确表示全网上调派费,从9月1日起,6家快递企业全网派费上调0.1元/票。

事实上,此次6家快递公司不约而同上调派件费,与两个月前出台的一份意见有关。6月23日,经国务院同意,交通运输部、国家邮政局、全国总工会等7部门联合印发了《关于做好快递员群体合法权益保障工作的意见》。在保障合理的劳动报酬方面,意见提出,要制定《快递末端派费核算指引》和《快递员劳动定额标准》,建立行业工资集体协商机制,引导电商平台和快递企业加强协商,加强劳动保障监察执法。6家快递企业不约而同集体上调派费,是对意见的一个回应。

天眼查数据显示,我国现有超118万家快递物流相关企业。2021年至今,已有9.4万家快递物流相关企业成立。而据统计,目前我国社会化电商物流从业人员总数已超过600万人。在快递员中,八成左右收入在2000元至6000元之间,如果快递公司末端派送费上涨的政策落实到位,可以在不影响消费者寄递、网购支出的情况下,为快递员每月增收数百元。

近一两年,各快递公司无序竞争为打价格战都对派费有所下调,在快递价格战比较激烈的三四月份,派费下降的情况更为频繁,导致不少快递员脱离行业。而此次上调派费有一个明显的变化——要求派费直接给到快递员手中,也就是说,快递员可以切实地多劳多得。

在快递已经深深融入我们生活的今天,派费上调受到消费者高度关注。即便是响应意见号召,但快递公司集体上调派费的行为,依然让消费者担心是否会被“薅羊毛”。

因为,从财报来看,整个快递行业已经陷入“增收不增利”的怪圈。据罗戈网统计,2020年单票价格下滑明显,其中韵达下滑幅度达到29.4%、圆通24.85%、中通24.5%、顺丰18.95%,中通、百世快递也都下滑超18%。国家邮政局的通报亦指出,快递价格低位运行。上半年,快递整体平均单价为9.8元,同比下降13.1%。其中异地快递平均单价下降最快,同比下降17.7%。

如此看来,受疫情影响+价格战双重影响,快递行业巨头公司“日子也不好过”,也难怪消费者担心快递价格水涨船高。对于消费者来说,快递派费上涨,并不意味着快递费将立即上涨。意见的推出对末端快递员的利益分配、劳动报酬、社会保险等方面提出更高要求,未来可能增加快递企业人力成本及末端派送成本,对快递企业的经营策略及综合实力提出了新的挑战。可预见的是,企业只有开动脑筋,实现企业、劳动者和消费者的多赢,才能实现良性发展。

## 今年中秋月饼什么样?

本报记者 刘静

今年中秋是9月21日,距离中秋节还有一段时间,月饼早已悄然上市了。

“受新冠肺炎疫情影响,2020年,包括月饼在内的糕点、面包行业规模以上企业,主营业务收入下降比例较大,今年比去年明显改善,但比2019年上半年还是有所下降。”在前不久举行的2021“中国月饼文化节”上,中国焙烤食品糖制品工业协会执行理事长朱念琳表示,“今年的中秋月饼市场将一如近年来市场表现,呈现出主销售期启动晚、销售期短、短期量大等特点。由于人工、原材料、物流等成本上涨幅度较大,预计今年全国月饼销售收入将与往年基本持平,利润略有下降。”

“2021年,糕点月饼生产企业与新冠疫情前的2019年同期相比,营业收入基本持平,利润总额明显下降,说明规模以上企业的整体运营情况基本恢复到疫情前的状态,但运营成本提高了,利润率有所下降。”中焙糖协副理事长兼秘书长张帅介绍说。

据了解,总体来看,2021年月饼市场将呈现以下一些特点,安全美味、营养健康、品种多样、口味丰富,个性时尚将是今年月饼产品的共同特点,整体品质持续提升。传统商超和专卖店渠道仍是主要销售方式,线上销售持续增长,团购市场预期不高,品牌集中度将进一步提高,规范有序的市场竞争将依然激烈。

在品种方面,传统产品、传统口味仍将是主流。而在新产品开发方面,从注重月饼的口味,到营养健康理念,再到饼皮、饼形上做文章,如牛乳百香果、糖醇黑芝麻、双色月饼、玫瑰花形月饼等,搭配上个性鲜明的包装,将受到消费者青睐。在月饼那式方面,还将继续以广式、苏式为主,各地那式月饼颇具地方特色,继续成为当地月饼企业差异化竞争的热点。另外,具有中西结合、时尚原料的月饼产品,将继续成为消费市场的持续增长热点。

在月饼品类和口味方面,行业企业惯用守正出新,在保证常规优势产品产销量的情况下,纷纷推出符合商务人士及年轻消费者口味的新产品。随着食品冷链的逐步完善,以及产业工业化程度和生产集中度越来越高,应运而生的冷冻半成品月饼产品也在快速发展,由工厂生产产出成熟的成型月饼,进行冷藏、冷冻运输,配送到门店、网点,再进行现烤,这类“新鲜”的现制现售产品仍将继续扩大市场份额,保持一定的市场热度,为广大消费者带来更为新鲜丰富的月饼产品的同时,也增强了行业的竞争力。

天眼查数据显示,目前我国企业名称或经营范围含“月饼”的企业超过2.3万家,小微企业占比近78%。近十年来,平均每年新增超2000家企业。会上,国家食品质量监督检验中心副主任钟其顶宣读了“2021年月饼行业产品质量检测报告”:此次共抽检了126家企业生产的151个样品,合格率为98.6%。从抽检结果可以看出,月饼行业的安全意识在逐步提高,产品质量总体较好。