

技术对现有劳动力结构和产业格局的一次冲击

自动驾驶:怕不来又怕乱来



“萝卜快跑”无人驾驶车辆行驶在深圳市坪山区的道路上。
新华网发

自动驾驶出租车“萝卜快跑”在湖北武汉落地,迅速引发热议。每10公里4元至16元不等的价格,吸引不少市民排队尝鲜,也让更多人意识到:自动驾驶,比想象中来得还要早一些。

这次落地的突破性试验,既是对技术足迹的一次试探,也是技术对现有劳动力结构和产业格局的一次冲击。除利益相关者之外,大众的态度达到了一种微妙的平衡:怕自动驾驶不来,又怕自动驾驶乱来。

解放双手、提升效率、节约注意力的新技术,必将带来社会的进步和财富总量的增加。但靠驾驶吃饭的人未来怎么办?这笔账应当怎么算?这不是一道选择“技术”就要舍弃“人”的单选题。

织袜机、织袜工,怎么选?

今天的“萝卜”冲击波,与200多年前的“卢德运动”异曲同工。

19世纪的一天,第一批干活又快又好的织袜机进入英国工厂,一个招呼不打,就使一批织袜工濒临“被优化”的境地。贫困线上挣扎的织袜工因为生计迁怒于机器,进入工厂砸毁织袜机。

织袜机、织袜工,怎么选?历史给出了答案。选择了织袜机的英国,率先完成了第一次工业革命,提前完成了远超其他国家的原始积累。今天看,织袜机这一200多年前诞生的新技术,不但没有扩大失业率,反而给了各种机器的发明家大胆创造的机会,还让我们都穿上了更美丽、更温暖的袜子。

这一两百年里,这样的选择不计其数,历史都一一作出了选择。我们既没有因为厨师的饭碗,丢掉泡面;没有因为泡面厂商的饭碗,叫停外卖;也没有因为马车夫的饭碗,叫停汽车;因为尼康、佳能的饭碗,禁止把摄像头装进智能手机,于是才有了

越来越多多姿多彩的现代生活。

眼下,人工智能的每一步,都踩在大众的心尖上。看到“萝卜快跑”的初体验乘客分享的“7公里5元”的订单截图,大家不禁感慨:“还摇啥号啊”“共享单车也不过如此了”……而对于运营公司而言,自动驾驶的红利就更不必说:不仅可以连轴转,还不要五险一金、随时随地加班,堪称“性价比之王”。

正如砸机器是织袜工看到织袜机后的应激反应,视自动驾驶为洪水猛兽的人们其实大可不必。

自动驾驶需要精准感知、分析、执行

今天,快跑的“萝卜”也有自己的征途。

自动驾驶从试运行到商业闭环的复杂性,考验技术的可用、可靠、可控。

体验无人出租车的武汉市民叫萝卜快跑为“苕萝卜”。湖北话“苕”,意为“笨”。“当它被加塞时,即便在川流不息的马路中央,也会刹车急停,苕得很。”一位武汉市民体验后说。

这意味着现阶段人类司机的灵活机动仍有优势,萝卜需要精进的技能点还有许多。一个自动驾驶闭环的实现,要解决好三个明确的问题:我在哪?要去哪?如何去?

作为一类特殊的“机器人”、可移动的“汽车机器人”,自动驾驶需要精准的感知、分析、执行。像人类眼睛一样的传感器,负责采集汽车行驶过程中外部环境的信息。当信息传递给计算单元,像人类大脑一样的车载芯片利用决策算法,给出恰当的控制策略。然后基于分析层的控制策略,由车载芯片控制汽车的油门、刹车、方向盘,完成加减速、转向等动作,完成运动。

这一过程简洁明了。但若要实现“实时”和“精准”,呼唤的是一个牵一发而动全身、

“硬件得硬软件也得行”的技术生态。

当前,自动驾驶的进化和人工智能的能力捆绑在一起。识别、分析、决策、控制,每一环节都离不开人工智能算法的精密。

当购买汽车的更高比例来自出行平台,而非每一个家庭,那么车辆的设计、生产、销售、保险,又将是另外一番景象。产业链话语权、议价权,属于人工智能企业、整车厂、出行平台,还是尚未诞生的新角色?

离开“洞穴”,前往应许之地

自动驾驶,不是人工智能面对“织袜机、织袜工”课题的第一个应用,更不是最后一个。无人超市、无人仓储已开始实现,无人配送、无人矿山、无人机场、无人农场也会在未来一一实现。变化只会越来越大,越来越快。势不可挡的效率革命,让风口都变得转瞬即逝。

与新能源车的续航里程类似,人类也将进入“长里程时代”。这个“长”不只是生命长度,更代表着眼长远。

在不安全感袭来以前,不妨问一问自己的下一代:他们真的愿意继续开网约车吗?就像机器到来的时代还要用双手去织袜子,汽车到来的时代抓着马车不放,轮船到来的时代还要扎进海里游泳那样重复上一代的生活?下一代人是否将有他们新的梦想?

科技从不会停下来等待任何人。就算没有自动驾驶,网约车的赛道也太过拥挤了。网约车司机肉眼可见地越来越饱和。接单率更低,客单价下降。

如果在这样的趋势下,依然抱持“拒绝改变”的执念,切断技术“做大蛋糕”的可能,就好比迟迟不肯走出洞穴的原始人,虽避开了洞外的风霜,也错过了丰美的水草和更为广袤的世界。
据新华网

1至8月我国汽车产销量
同比分别增长2.5%和3%

新华社北京9月10日电 记者10日从中国汽车工业协会获悉,今年1至8月,我国汽车产销量分别达1867.4万辆和1876.6万辆,同比分别增长2.5%和3%,汽车产销量同比保持稳步增长态势。

据中汽协副秘书长陈士华介绍,8月份,我国汽车产销量分别达249.2万辆和245.3万辆,环比分别增长9%和8.5%,同比分别下降3.2%和5%。

中汽协数据显示,1至

8月,我国新能源汽车产销量分别达700.8万辆和703.7万辆,同比分别增长29%和30.9%,新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的37.5%。

“汽车行业即将迎来‘金九银十’的传统销售旺季。”陈士华表示,随着报废更新等政策效果逐渐显现,叠加地方置换更新补贴政策陆续生效,将对今年后四个月汽车市场起到积极促进作用,有助于进一步释放汽车市场消费活力。



新华社发

“投资中国就是投资未来”
梅赛德斯-奔驰宣布
对华增资

德国梅赛德斯-奔驰集团股份公司日前宣布,计划与中国合作伙伴共同在华投资超140亿元人民币,进一步丰富乘用车和轻型商务车的本土化产品阵容,继续加速技术创新和重磅产品在中国落地。

梅赛德斯-奔驰集团在当天发布的新闻公告中表示,根据规划,计划与中国合作伙伴共同对乘用车和轻型商务车业务分别投资超过100亿元人民币和40亿元人民币。另外,集团转型的战略布局、先进的技术创新和最新重磅产品都将继续以“中国速度”加速在华落地。

公告说,梅赛德斯-奔驰将进一步参与北京、福州及周边地区的高端制造业、新能源汽车、智能网联汽车及相关产业链发展,为当地新质生产力和产业集群发展注入新动能。

梅赛德斯-奔驰集团股份公司董事会主席康林松说:“中国市场是梅赛德

斯-奔驰集团全球战略的重要支柱,也是我们电动化转型和科技创新的重要驱动力。”

该集团表示:“投资中国就是投资未来。这里不仅有我们全球最大的汽车市场、最年轻的客户群体,还有完善的产业链、充满创新活力的人才,这些都给我们不断带来发展机遇。”

据介绍,经过梅赛德斯-奔驰在华20多年本土化发展,中国有着全球最大的梅赛德斯-奔驰乘用车制造基地,以及除总部德国之外覆盖领域最全面的研发网络。梅赛德斯-奔驰近年来持续加大在中国的研发投入,过去五年的投入总计达105亿元人民币。

梅赛德斯-奔驰集团表示,期待通过投资持续扩大在华布局,与行业领先的中国合作伙伴携手,在智能网联汽车、新能源等领域扩大合作,继续助力中国汽车产业的长期发展。

新华社电