

相关新闻

郑州开通常态化运行自动驾驶公交线路

新华社郑州8月3日电 记者从河南省郑东新区管委会获悉,近日郑州市郑东新区自动驾驶公交1号线开通,不仅实现了无人驾驶的新方式,也标志着郑州智慧交通建设新时代的到来。

此次运行的自动驾驶公交项目,采用5G信号覆盖、车路协同、人工智能等先进技术,结合智慧站台、智慧场站等一体化管控系统,实现自动驾驶车辆智能监控、安全预警和与其他社会车辆的协同运营。项目线路全长17.4公里,沿线共设置数字化站台19组、34座,首批上线宇通L3级自动驾驶车辆12台。

据介绍,目前郑州市已确定“智能路”+“智能车”并重发展的战略目标,分近期(2022)、中期(2030)、远期(2035)三个阶段实现自动驾驶全场景全覆盖,其中优先发展服务民生的自动驾驶应用,并通过先行先试核心发展区和一般区域,逐步推进自动驾驶技术的推广。

目前,郑州智能驾驶公交车还处于试运营阶段,市民可免费乘车体验。



郑东新区的自动驾驶公交车。(资料图片)

自动驾驶「全自动」,这回不远了?



资料图

应用前景如何?

过去一个月,智能汽车领域激起“一池春水”,国内造车新势力小鹏汽车完成近5亿美元融资,理想汽车成功上市,更高层次自动驾驶备受投资人看好;放眼全球,国际标准化组织宣布R16标准冻结,车联网完整通信技术体系和方案正式明确;特斯拉首席执行官马斯克在不久前举行的世界人工智能大会上透露,今年将完成自动驾驶最高级别的基础功能开发,全自动驾驶可能很快会实现……

全自动驾驶,技术成熟吗?

按国际汽车工程师协会制定的技术标准,自动驾驶分为L1-L5等多个级别。L5是最高级,被称为“全自动化驾驶”。通俗理解,即车辆在任何道路环境下都不再需要任何人为干预,可自主完成所有驾驶操作。

原本,人们以为这一“科幻愿景”的实现只会发生在遥远的未来。直到上个月,马斯克明确表示“全自动驾驶可能很快会实现”,人们才仿佛从“梦中惊醒”,难道“幸福来得这么突然”?

特斯拉中国工程技术总监王文佳对记者表示:“在不考虑政策法规等外部不可预测因素的前提下,单看车辆的技术成熟度,今年特斯拉有望在有红绿灯的公共道路上实现自动驾驶技术研究的飞跃。目前,特斯拉已经具备完整的高速公路自动驾驶辅助技术能力。”

获得智能网联汽车远程测试许可的文远知行首席运营官张力告诉记者,实现驾驶“全自动”,美国多采用“单车智能”技术路线,而中国则大多采用“单车智能+车路协同”的“双翅膀”路线。“中国国内道路交通状况比美国要复杂很多,自动驾驶车辆经历的训练强度也更大,只要给一定时间,我们必定能够快速迭代。”

小鹏汽车自动驾驶副总裁吴新宙也明确表示:“无人驾驶的技术成熟速度的确比大家想象得快,结合当前我国车路协同智慧路网的加速建设,驾驶“全自动”一定会更早到来。”

而对于车联网完整通信技术体系和方案的正式明确,中兴通讯无线标准总监许玲分析,这为支持更丰富、更高等级车联网服务奠定了坚实基础,特别是为诸如远程遥控驾驶等超远程、高可靠的业务构建了完整通信体系,将大大提升出行安全,提高特殊、恶劣工况下的驾驶安全。

记者调研发现,事实上,目前在长沙、上海、广州等城市的部分地区,一些市民已经试乘了、甚至习惯了乘坐自动驾驶出租车。比如,在长沙,百度与中国一汽红旗共同组建了一支由45辆车组成的L4级(高度自动驾驶)出租车队,长沙用户打开百度地图进入打车服务就可乘坐出行。在上海市嘉定区的部分公共道路,市民也可通过滴滴平台选乘自动驾驶出租车。

记者在广州黄埔区现场体验了文远知行公司提供的自动驾驶出租车出行服务。手机下单,寻找最近的司机、接单、等待车辆到达约定地点……15分钟的车程里,车辆在晚高峰川流不息的道路上显得一点都不“怯场”,总体平稳,也没有出现需要急刹车的“险情”。

张力表示,实现驾驶“全自动”需要经历五个阶段:一是,在封闭道路,将传统汽车改装成自动驾驶测试车跑起来;二是,把车开到公共道路上测试;三是,根据业务场景,在公共道路上搭载乘客或货物,做载客运营;四是,去掉驾驶座位上的安全员,在没有乘客的情况下,进行公共道路上的无人自动驾驶测试;五是,完成测试后,实现载客无人驾驶,也即真正的无人自动驾驶出租车。

“目前,国内领先的自动驾驶企业已经率先从出租车领域切入,开始第

三阶段局部城区、小规模运营,经验积累充足,国内智慧路网建设基本成熟后有望在全国范围运营。”张力说。

王文佳分析,过往实践证明,从手动驾驶到出现自动挡,再到推出辅助驾驶系统,迭代速度都超乎想象。由此判断,真正具备应用意义上的无人驾驶技术有望3-5年全面铺开。

滴滴、百度自动驾驶相关负责人认为,自动驾驶大规模落地,需要实现技术成熟、商业成熟和政策法规成熟。这是一个涉及生命安全的行业,因此,技术突破和政策法规制定都会稳步推进解决。无人驾驶大范围落地不会跳跃性实现,但一定会比大多数人想象中更快。

没有司机的“无人车”,真敢坐吗?

更多城市,乃至没有司机的“无人车”开始驶入公共道路,出行会变得更加安全吗?

王文佳介绍,特斯拉2020年第二季度安全报告显示,有自动驾驶参与时,平均每行驶729万公里报告1次交通事故,安全性是普通车安全的9倍,可见,自动驾驶技术参与下的行驶安全性或许已高于人类。

高德地图创始人成从武表示,驾驶位上没有司机,短期不会实现,

但更高级别自动驾驶车辆的确可能在不远的将来成为购车新潮,而消费者可能会经历一段心理适应过程。比如,当车突然飘了一下,人是选择操作还是不操作?需不需要有专门的自动驾驶驾照要求驾驶员掌握特殊驾驶技能?这些都是不可回避的命题。

“高级别自动驾驶走向普及,有时候不是车的技术问题,不是车企的能力问题,而是消费者的心理接受问题。”

新华社北京8月3日电

28821206 时事社会

责任编辑/美术编辑:刘珠昱 校对:马晴春

培训三个月拿“高薪”? 起底人工智能“速成班”忽悠大法

“学完Python,可以上天”“零基础入门,小白三天也能学会”……近期,社会上兴起了各种人工智能“速成”班,声称可以通过几个月的学习,实现“转行”和人生逆袭。记者调查发现,这类机构往往存在讲师资质参差不齐、学员简历造假、培训效果被夸大等问题。专家认为,作为一个面向未来的产业,人工智能方兴未艾,但行业出现的“虚火”,也给了教培行业“投机取巧”的机会,消费者对此需要保持“冷思考”。

上至68岁、下至13岁,都在学Python?

“清华大学毕业生、高素质海归、普通本科毕业生竞争同一个工作岗位,为何最后只有普通本科毕业生被录用?”

“因为,只有他会用Python。”

最近,在微信、抖音等社交平台,类似内容的短视频随处可见。不仅如此,它们一般还会配上“你要悄悄学Python,然后惊艳所有人”“如果你不满足于工作现状,一定要掌握Python”“三天入门,一行代码教你开启电脑上帝模式”之类的“鸡汤”解说,对于有职业焦虑的人群来说,吸引力极强。

“我的学员里面,上至68岁,下至13岁,人人都在学Python。”职业培训机构达内教育的一位售课人员说,人工智能时代,无论是出于职业发展的需要,还是锻炼逻辑思维能力的需要,Python必须得学。

Python是什么?为何这么火?简单来说,Python与JAVA、C++一样,是一种计算机语言编程工具。相较于后两者,它入门更容易,对没有编程基础的初学者更友好。

Python在教培市场火爆,与人工智能的“走红”有着密切关系。

近年来,人工智能的“火”逐渐从学界“烧”到业界。据不完全统计,2019年底,我国人工智能企业数量超过2600家,各地方政府共出台人工智能相关政策270多项。

各类高薪“神话”更是让不少人心生向往。2019年,华为签发了一份总裁办电子邮件,宣布对8位2019届顶尖博士毕业生实行年薪制管理,最高上限达201万元,而这8人中不少来自人工智能专业,引发广泛关注。

朝阳产业、“钱”景可期、人才缺口大,作为人工智能算法工具之一的Python因此也受到很大关注。“Python+人工智能”速成班由此充斥大街小巷,线上线下。

简历虚构、讲师信息不实,“速成班”猫腻多

才知道虽然是坐在教室上课,但还是线上授课。每个班配备的“项目经理”背景也成谜。在销售人员的介绍中,他们至少有三至五年知名企业编程经验。然而,记者在招聘平台上搜索,发现该机构位于南京的“项目经理”岗位薪资仅6000元/月至12000元/月,甚至低于机构宣称的学员结业后最低薪资标准“10000元/月至12000元/月”。

“在我们这儿上课,最重要的一个好处是,可以包装简历,你懂的吧?”谈及就业,某机构销售人员对记者使了个眼色。追问之下,他所谓的“包装”,其实就是虚构一到两年工作经验。

“如果本身资质比较好,加上我们简历‘包装’得好,进腾讯、华为、甲骨文这些‘大厂’也不是问题。”该售课人员说。但据机构学员表示,“实际操作中,一个班40个人,真正能够获得内推的也只有三五个,且很难进大公司。”

“电话忽悠得特别厉害,说什么校园环境优美、老师专业,线下授课,搞了半天是视频授课。”今年大四的小李说,在销售人员的鼓动下,他脑子一热报了相关课程,三个半月要24800元。去了



漫画:李其词 新华社

人工智能难以速成“热行业”需要“冷思考”

专业人士认为,人工智能行业有广阔的前景。对于有志于从事该行业的人来说,不仅要看到行业高薪,更要脚踏实地学习底层技术,不要被各种速成的概念“忽悠”了。

一位在某知名互联网公司工作的资深程序员告诉记者,Python并不等同于人工智能,只是人工智能的工具之一。“就像学会了1+1=2,并不意味着就会学数学,能用它解物理、化学公式了。”

医疗人工智能公司健培科技董事长程国华说,人工智能有数量众多的应用场景,需要搭配跨学科的知识。如医疗影像数据分析需要搭配计算机深度学习、解剖学、图像视觉技术等,绝非掌握简单的计算机编程技术就可以。

“人工智能是一条漫长的道路,每一天、每一个细分领域都在发生着巨变。”程国华说,这种变化要求从业者有极高的综合素质和学习能力,并不是“速成”班能够提供的。

新华社上海8月3日电

镜观中国

乌鲁木齐: 小区里来了“跑腿小车”



8月3日,在乌鲁木齐天山区西河坝前街社区,社区工作人员准备骑上“跑腿小车”为居民送去生活物品。

新疆乌鲁木齐市天山区西河坝前街社区主次干道较多,院落分布分散。新冠肺炎疫情防控期间,社区整合现有资源,将暂时闲置的自行车、电动车集中起来,贴上“跑腿小车”标识,成立便民服务队,社区工作人员通过“跑腿小车”可将居民网络定制的菜篮子“药盒子”快速送达,给居民带来方便。

新华社发

宜昌: 江豚舞长江



8月3日,在宜昌市西陵区镇江阁外沿江水域,江豚逐浪嬉戏。

近日,作为长江流域生态环境“指示生物”的江豚,在湖北省宜昌市滨江一带水域出现,吸引不少市民的目光。

新华社发

刘永坦将国家最高科学技术奖800万元奖金全部捐出

新华社哈尔滨8月3日电 “作为一名普通教师和科技工作者,荣获国家最高科学技术奖,这份殊荣不单属于我个人,更属于我的团队,属于这个伟大时代所有爱国奉献的知识分子。”8月3日,2018年度国家最高科学技术奖获得者、中国工程院院士、中国科学院院士、哈尔滨工业大学教授刘永坦,将国家最高科学技术奖800万元奖金全部捐出,设立永瑞基金,用于哈尔滨工业大学电子与信息学科人才培养。

从20世纪80年代起,刘永坦院士坚持自主研发新体制雷达,带领团队打破国外技术垄断,为祖国海疆雷达打造“火眼金睛”,让我国海域监控面积从不足20%到全覆盖。2019年1月,刘永坦荣获2018年度国家最高科学技术奖。

“我个人的成长发展,离不开党和国家长期的培养与教育,离不开学校和同志们的帮助与支持。在获奖那一刻,我就有了将奖金全部捐出,回报国家、回报学校的想法,也得到了家人的一致支持。”刘永坦说。

1953年,刘永坦、冯秉瑞来到哈尔滨工业大学求学,随后一同留校任教。60多年来,他们夫妇二人坚守科研教学一线,奉献教育事业,与母校结下了深厚情感。刘永坦说,永瑞基金的设立旨在聚焦国防电子工程领域,助力学校培养更多杰出人才,打造更多国之重器。

哈尔滨工业大学党委书记熊四皓说,今年是哈工大建校100周年,刘永坦院士为全体师生树立了奋发作为、追求卓越旗帜。学校将加快推进人才培养改革,科研体制改革以及人事制度改革,进一步推动创新型人才培养,培育一大批新时代“大师+团队”,创造更多重大科技创新成果。