

活力中国调研行

自动驾驶有股“北京引力”

▶ 本报记者 张伟

造型呆萌的无人配送车在行人、自行车之间穿梭,将快递生鲜等商品送达不同站点;无人环卫车沿着既定路线,在天亮前就将城市打扫得干干净净;24小时不间断执勤的无人巡逻车,在园区、地铁站点、商业广场等人口密集的重点场所执行防控任务,保障居民的安全……

这些场景,对于生活工作在北京亦庄的人们,已经是再熟悉不过的日常。6月19日,记者跟随“活力中国调研行”北京市主题采访团走进北京市高级别自动驾驶示范区(以下简称“示范区”),零距离感受到“智慧的路”与“聪明的车”的巨大魅力,同时,也感受到了自动驾驶背后强大的“北京引力”。

在新石器无人车智慧物流工厂,一辆辆新石器无人配送车驶回共配中心,等待自动化分拣线为其装载新一批快递。

“在示范区所面向的自动驾驶落地场景中,一个重要的场景就是无人配送。”新石器慧通(北京)科技有限公司(以下简称“新石器”)联合创始人兼总设计师杨哲向记者介绍说,2021年5月,北京亦庄发出全国第一张无人配送车辆上路通知书,新石器就是拿到这张通知书的企业。

聪明的车、智慧的路、实时的云、可靠的网和精确的图,是北京亦庄自动驾驶的科技“名片”。

获准在北京亦庄开展测试验证与商业化探索的车辆,其中1/3以上来自于新石器。

“目前,新石器所有在亦庄范围内测试运营的车辆,都有车路云一体化数据的合规接入。”杨哲介绍说,与大多数自动驾驶科技企业不同的是,新石器的无人配送小车,还加入了车路云网图的支持。

凡在北京亦庄运营测试的自动驾驶车辆都将接入示范区的车辆监管平台,所有数据都会实时录入。目前这个平台已经形成一套标准化管理流程和数据闭环。“对于企业来说,大幅度降低了管理成本。”杨哲说,这也是示范区“人气旺”的一大原因。

无人化、商业化是自动驾驶“下半场”的关键节点,前者验证技术成熟度,后者实现商业循环。但二者都曾面临政策空白,为鼓励产业发展,北京市依托示范区在亦庄设立全国首个智能网联汽车先行区,相继发布10余项具有代表性的管理政策,这些政策大多是全国首创。



受访单位供图

新石器无人车提供的便民服务场景

“全国首次”最具吸引力。一时间,这里成为自动驾驶政策先行先试高地,越来越多的自动驾驶企业向示范区聚集。

2021年年底,成长于广州的自动驾驶企业文远知行进入北京,旨在尽快进入无人化和商业化阶段。两年后,北京在全国首次实现整车无人的商业化试点,文远知行正是获准企业之一。

2023年年底,辉羲智能总部落地北京亦庄。2024年10月17日,辉羲智能正式对外发布7纳米制程、算力达500 TOPS的高阶智能驾驶芯片——光至R1,创下

行业最快自研推出7纳米大算力车规高阶智驾芯片纪录。此时,距离辉羲智能成立仅仅过去不到3年时间。

……

记者在北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室(以下简称“自驾办”)了解到,北京市建设的全球首个“车路云一体化”高级别自动驾驶示范区,示范效果全国领先。目前,示范区已完成北京经济技术开发区、通州区、顺义区共600平方公里示范区建设,建成北京市统一云控基础平台,支持部署各类自动驾驶车辆超800辆。

聚焦发挥科技创新引领作用,北京市科委、中关村管委会以“揭榜挂帅”等方式,推动车路云一体化、车规级芯片等关键技术攻关,成效显著。自2022年至今,北京市科委、中关村管委会会同整车企业累计支持28款芯片攻关,支持国家新能源汽车技术创新中心建成“一站”式车规级芯片测试评价平台,累计推动20余家芯片企业进入整车供应链。

小米汽车、理想等实现了L2级辅助驾驶功能的全系搭载,实现了端到端大模型应用,在智能化水平上领先全国。地平线2024年在自主品牌辅助驾驶解决方案市场占有率位居第一。芯驰座舱SoC芯片X9比肩当前国际主流座舱平台。驭势科技的辅助驾驶域控制器国产化率达84%,已在无人配送等多领域开展小批量应用……

“下一步,我们将推广‘揭榜挂帅’攻关模式,坚持以车路云一体化技术为支撑与整车智能网联化需求为牵引的协同发展路径,加快完善自动驾驶生态体系,孵化和培育一批高成长性、具有核心竞争力的科技创新型企业,推动汽车产业跨越式发展。”北京市科委、中关村管委会相关负责人表示。

县域充换电设施能否借来“东风”

▶ 本报记者 于大勇

近日,2025年新能源汽车下乡首站暨江苏如皋站启幕。作为推动汽车市场规模增长的重要抓手,新能源汽车下乡活动已经连续开展6年,在激发下沉市场消费动能的同时,也带动农村地区汽车营销、服务网络及充换电基础设施建设,进一步完善了新能源汽车消费使用环境。

专家表示,农村地区充电桩初期使用率相对较低,近年来随着新能源汽车价格下探,尤其是10万元以下车型普及,充电桩使用频次在增加。伴随新能源汽车下乡活动的深入,县域充换电设施“补短板”或将补齐。

充换电短板待补

中国汽车工业协会发布的数据显示,2020—2023年,新能源汽车下乡活动车型总销量分别为39.7万辆、106.79万辆、265.98万辆、320.87万辆,且增速快于城市及市场整体水平。

然而,新能源汽车在农村及县域快速发展的同时,也暴露出县域充换电设施的短板。

新智派新质生产力会客厅联合创始发起人袁帅介绍说,从设施数量看,县域地区充换电设施相对匮乏,尤其是在一些偏远农村地区,充电桩数量极少,难以满足新能源汽车日益增长的充电需求。从设施布局方面分析,现有的充换电设施布局不合理,存在分布不均衡问题。在设施质量方面,部分县域充换电设施存在设备老化、技术落后情况,充电速度慢、稳定性差。而且,由于缺乏有效的维护和管理,一些充电桩出现故障后不能及时修复,从而导致设施闲置。从运营管理角度看,县域充换电设施的运营主体不明确,管理混乱,缺乏统一的规划和协调。

“目前,国内半数以上县域尚未形成完善的充换电网络,用户在长途行驶或偏远地区时,可能面临充电难的问题。”中国企业资本联盟副理事长柏文喜表示,除网络不完善外,县域充换电设施还面临技术落后的窘况。“充换电设施的技术水平相对较低,与城市地区的先进设施

相比,存在较大差距,影响用户体验。”

多方合力方能破解

据了解,补齐县域充换电设施短板,不仅是完善基础设施的延伸更是乡村全面振兴的重要抓手之一。随着农村地区新能源汽车的普及以及乡村旅游的兴起,市场对于充电桩的需求日益迫切。

“破解之道,需要政策激励、商业模式、技术路线三者并举。”在知名商业顾问霍虹屹看来,一是需加大财政与电价补贴,提升县域建桩企业的投资意愿;二是需鼓励“车桩协同”布局,车企与充电运营商联动投建、共享收益;三是需推进“光储充一体化”与低压快充等创新技术在农村实现“低成本+快部署”;同时推动地方政府将充电基础设施纳入新型城镇化与乡村振兴规划中,从“点状试点”迈向“系统治理”。

“破解短板需‘政企协同+模式创新’。”资深人工智能专家郭涛认为,短期内应依托县域新能

源出租车、公交等公共平台先行建设快充网络,形成示范效应;中长期则需推动“光伏+储能”一体站下沉,结合农村电网改造提升承载力。同时,鼓励车企与能源企业合作,探索“买车送桩+共享充电”模式,以低成本方案覆盖分散需求,并借助数字平台实现充电桩智能运维,提升使用效率。

值得关注的是,相关部门正在发力县域充换电设施建设。今年3月底,财政部、工业和信息化部、交通运输部联合对2025年县域充换电设施“补短板”试点县备案名单进行公示,拟支持75个试点县。这是三部门联合启动的2024—2026年“百县千站万桩”试点工程的一部分。

乡村绿色发展重要抓手

专家表示,加快县域充换电设施建设,不仅可以畅通新能源汽车下乡渠道,更是构建绿色低碳、智能安全的乡村居民出行体系,助力乡村振兴的重要抓手。

“这一观点具有深刻的内涵和重要的现实意义。”袁帅表示,

从绿色低碳角度看,新能源汽车的推广使用能够有效减少农村地区的尾气排放,改善农村生态环境。新能源汽车以电力等清洁能源为动力,符合绿色发展理念,有助于实现乡村的可持续发展。从智能安全角度而言,新能源汽车通常配备先进的智能驾驶辅助系统和安全技术,能够提高乡村道路交通安全性。农村地区道路条件复杂,交通事故时有发生,新能源汽车的智能安全技术可以为农村居民提供更可靠的出行保障。

“构建绿色低碳、智能安全的乡村居民出行体系,还能够带动乡村相关产业发展,如新能源汽车制造、充电基础设施建设、智能交通服务等,创造更多就业机会,促进乡村经济增长。同时,提升乡村居民的出行品质,也有利于吸引人才回流,推动乡村人才振兴。因此,国家推动新能源汽车下乡是一项具有战略意义的举措,对于实现乡村振兴目标具有积极的推动作用。”袁帅说。