

智能驾驶“淘汰赛”打响发令枪

中青报·中青网记者 许亚杰

今年沉寂了许久的智能驾驶赛道，终于传来好消息。

9月13日，中国第一汽车集团有限公司（以下简称“中国一汽”）与智能驾驶供应商 Mobileye 在吉林省长春市举行谅解备忘录签约仪式。双方决定在智能驾驶领域展开深度合作，继续发挥各自在软件硬件、技术产品等方面的行业优势，将技术与产品相结合，提升智能出行体验。

中国一汽党委书记、董事长邱现东在现场表示，中国一汽和 Mobileye 都是各自领域的领军企业，双方的合作旨在为中国市场提供最先进的 ADAS 和 AV 解决方案。据透露，此次合作将深化双方的伙伴关系，Mobileye 的相关产品将首先搭载在红旗品牌车型上，而后延伸至中国一汽的其他品牌。

“我们很高兴能成为中国一汽的合作伙伴，这一合作有着十分重要的意义。” Mobileye 总裁兼首席执行官 Amnon Shashua 教授表示，基于中国一汽在过去70年里建立的庞大规模和深厚积淀，以及 Mobileye 全球一流的领先技术，双方的合作将影响中国乃至全球自动驾驶行业的未来。

事实上，无论是中国一汽、Mobileye 在各自领域的行业地位，还是双方高管几乎悉数出席此次签约仪式，无不折射出双方对于发展智能驾驶的重视，也令人憧憬起未来的合作前景。

签约传递了哪些信号

记者了解到，中国一汽和 Mobileye 将共同开发基于 Mobileye SuperVision 和 Mobileye Chauffeur 平台的全新产品，为用户打造安全美好的出行体验。

首先，双方在红旗品牌车型上开启合作，将 Mobileye SuperVision 高级自动驾驶辅助功能集成到红旗品牌主要车型中，从2024年年底开始量产。接下来，能够在特定道路环境中实现“可脱手可脱眼”智能驾驶功能的 Mobileye Chauffeur 平台，将被集成到备受期待的中国一汽 E701 车型中，搭载该技术的车辆计划在2025年年底量产。

据了解，作为业内闻名的智能驾驶解决方案提供者，Mobileye 在计算机视觉、人工智能、地图和数据分析专业知识，以及高级驾驶辅助、自动驾驶等领域建树颇



9月13日，中国一汽与智能驾驶供应商 Mobileye 在吉林省长春市举行谅解备忘录签约仪式。双方决定在智能驾驶领域展开深度合作，继续发挥各自在软件硬件、技术产品等方面的行业优势，提升智能出行体验。

丰。值得一提的是，为了满足中国不断发展壮大的汽车产业需求，加快推动本土化研发，Mobileye 今年3月已在上海成立技术测试中心，并在9月初启动北京研发中心。

“能赢在中国，就能赢在全球。中国是全球最大的汽车市场之一，也是 Mobileye 全球战略的重要组成部分。我们坚信，中国市场对 Mobileye 的未来发展具有举足轻重的影响。我们致力于持续投资，并通过世界一流的自动驾驶技术为中国合作伙伴赋能。” Amnon Shashua 表示，凭借智能化、网联化等优势，中国汽车产业正不断扩大全球影响力，并逐渐成为汽车智能化技术的创新策源地。

他表示，此次与中国一汽的合作将超越传统伙伴关系的界限，双方将深度携手，共同探索更多智慧交通及智能驾驶解决方案。

作为新中国汽车工业的代表，中国一汽对创新的重视程度同样十分具有说服力。不久前，在成立70周年的关键节点，中国一汽集中展示了近年来的技术创新成果。

例如，作为中国一汽乃至整个中国汽车业的高端品牌扛鼎者，红旗品牌不仅在过去5年实现年销量增长65倍的市场奇迹，同时还在技术创新上屡创佳绩。据中国一汽相关负责人介绍，近3年来，红旗品牌累计突破核心技术213项，生成专利7505件，发明专利5610件，发明专利占比74.7%，累计获得省部级奖励20余项。

记者了解到，不久前，随着中国一汽科技创新基地正式启用，国内首个新能源智能网联前瞻创新园区同步启动运行。作

为中国一汽突破新能源、智能网联核心技术而建设的全新研发基地，它的总面积达到26万平方米，可容纳约3000名研发人员同时办公。

上述负责人表示，当前中国一汽正加快推进智能化战略，基于本次谅解备忘录的签署，中国一汽将在自身过硬的创新能力基础上，充分整合合作伙伴的软件和算法优势，力求为用户带来更多突破性体验，构建更高级、更便捷的新时代智能出行体验。

独立汽车评论员白德认为，智能网联汽车是传统汽车产业与电子、信息通信、道路运输等行业深度融合，整车企业不能“闭门造车”，其既要提升自主研发水平，也要注重开放合作，积极整合全球优势资源。

“我们有理由相信，中国一汽与 Mobileye 的强强联合很有必要。一旦充分整合各种尖端创新能力，中国一汽有望率先在智能驾驶、智能网联汽车领域树立行业新标杆。”他分析说。

智能驾驶“上车”也要精打细算

其实，智能驾驶尤其是高级别自动驾驶，发展格局远比以往更复杂。

一方面，随着汽车终端市场“价格战”的压力逐渐传导，不少企业从追求高指标、高性能的自动驾驶功能，转变为追求更具性价比的“领航辅助驾驶”；另一方面，受宏观大环境影响，国内外智能网联汽车投融资热度有所回落。

盖世汽车研究院的统计数据显示，今年1-5月，前装L2级智能辅助驾驶的乘



有分析认为，国内智能驾驶市场正迎来技术、商业化和政策三大拐点，有望在今年第四季度和明年年初陆续兑现，引领新一轮市场行情。图为参加全国智能驾驶测试赛的红旗H9。 视觉中国供图

用车总销量已超过291万辆，月度渗透率最高达到41.2%，该功能已逐渐成为智能网联车“标配”。其中，自主品牌是NOA等高级辅助驾驶落地的主要推动者。

另有统计数据显示，与去年同期相比，今年1-5月，智能网联汽车行业投融资事件从101起下降至26起，投资金额从597.17亿元减少至105.32亿元。

资深汽车媒体人、汽车行业分析人士杨小林认为，车企争相装备NOA等L2级辅助驾驶功能，本质上是为了争夺“汽车智能化的定义权”。

“智能化、电动化是当前汽车技术变革的两大潮流，而智能辅助驾驶又是汽车智能化的直观体现，能直接反映一家车企的综合实力。”杨小林分析说，业内普遍认为，将智能辅助驾驶功能从高速路段应用到城市公路，是高级智能辅助驾驶走向无人驾驶的关键一步。尤其是新能源车品牌，大多以打造智能电动车为己任，必须要通过发展智能驾驶来强调自己的智能化基因。

白德提醒说，当前中国汽车市场竞争异常激烈，由于许多新车不仅“卷配置”，还“卷价格”，导致整车企业和上下游都面临盈利困难的困境。但在研发智能网联汽车，尤其是研发智能驾驶时，资金又是最不能缺少的“粮草弹药”之一。

他还注意到，前些年不少科技公司宣布进军汽车行业，宣称“要用互联网思维颠覆汽车业”，一度风头无两。然而今年以来，滴滴智能汽车开发业务资产被甩卖，国内外多家自动驾驶公司由于盈利而被迫裁员……寒风似乎刮进了智能驾驶赛道。

“如今，随着传统车企的积极转型以及加快布局和研发，科技公司与车企的合作空间被拓宽。双方可互相取长补短，通过联合研发等方式，在短时间内大幅提升产品智能化水平。”白德告诉记者，就像这次中国一汽与 Mobileye 强强联合，相信能在较短的时间里，让先进的智能网联系统和智驾系统成功“上车”。

在他看来，近年来，随着红旗E-HS9等拳头产品不断出现，以中国一汽为代表的传统汽车巨头，已在智能网联汽车赛道实现了重大突破。这些“被智能化技术武装到牙齿”的新车，不仅呼应了国内汽车消费者的期待，还开始进军海外市场。

还有业内专家认为，此次签约后，中国一汽有望通过 Mobileye 的 ADAS 智能驾驶芯片和软件开发工具包，以更低的成本，实现 ACC 自适应巡航、自动变道、360°全景影像、车道偏离预警等智能辅助驾驶功能的进一步普及，进而提升旗下车型的市场竞争力。

值得注意的是，今年1-7月，汽车行业利润率为4.9%，明显低于工业企业的平均盈利水平。为了保持企业经营健康发展，车企势必要通过对外合作等方式进一步提升研发效率，并加速相关技术的商业化应用。

严守安全红线，新一轮行情蓄势待发

对于旗下品牌众多、年销量超过300万辆的中国一汽来说，与 Mobileye 携手研发智能驾驶技术，既是面对全球汽车业

中青报·中青网记者 张真齐

“8月航空运输市场保持良好恢复态势，全行业完成运输总周转量116.1亿吨公里，同比增长87.4%，恢复至2019年同期的100.7%，航空运输总体规模已连续两个月超疫情前水平。”9月15日，在中国民航局月度新闻发布会上，中国民航局航空安全办公室主任李勇介绍说。

数据显示，8月民航旅客运输规模再创历史新高，完成旅客运输量6396.4万人次，同比增长98%，较2019年同期增长4.5%。其中，国内航线旅客运输规模较2019年同期增长11.2%，国际航线旅客运输规模恢复至2019年同期的52%。

国内进出港航班量、客座率、旅客运输量等多项指标的迅速走高，反映出民众整体出行意愿的增加。在这种情况下，“如何保障出行旅客的安全和航班的正常运行”成为了中国民航人最为关注的问题。面对炎热的气温和明显增加的工作量，民航青年选择坚守在保障的第一线。

从今年7月初开始，东方航空技术有限公司（以下简称“东航技术公司”）虹桥维修基地波音航线分部的90后机务吴俊斌，就一直处于“时刻待命”的状态。作为一名“维修工程师”，吴俊斌的工作内容繁杂且细致：清点工具；放油；测胎压；安装堵头、插筒、静压板；复位电子设备；装机检查……

青春的身影挺立在航班保障第一线

“每次手上的工单中，保障飞机所要检查、操作的条目密密麻麻填满好几张纸，细分到具体任务大约有30余项。完成全部的检修项目一般需要两三个小时的时间。在机坪气温最高能达到50度的暑期，每一次出任务，都是对身体、脑力、意志力的考验。”吴俊斌笑着说。

记者了解到，在东航技术公司，90后机务在全年龄段的占比超过40%，排名第一。这些年轻人大多具备一定工作经验，从“勤务机务”成长为“维修工程师”的他们，正处于职业发展的黄金期和身体状态的最佳时期。

因此，随着旺季航班量高位运行，吴俊斌这批90后青年开始在机务团队中扮演重要角色，在参与大部分航班保障任务的同时，也要负担起一些机坪上的临时任务。

吴俊斌告诉记者，夏季运行比较辛苦的一项工作就是“换散热器”：“散热器是飞机空调系统的核心部件，它能够排出飞机运行给客舱带来的热量，让旅客在飞行途中享受清凉。在更换散热器时，我们要钻到飞机主起落架附近的机腹下方，先用



工具拆卸数十个零件，随后打开盖板，三四人一齐发力，先将重约50公斤的散热器挪下来，再安装上新设备。”

在吴俊斌看来，“忙碌”不是一种负担，而是一种“责任在身”的信念。前不久，吴俊斌还作为特派班组，紧急协助兄弟航空公司维修了一架故障飞机。整个班组前前后后忙了整整4个小时，让一架原本第二天可能延误的航班准点起飞，保障



百余名旅客行程没有受到影响。同样忙碌在民航保障一线的，还有东航技术公司虹桥维修基地00后勤务机务潘陈，他的工作任务是“吹轮胎”。

“在夏季，每当一架民航客机降落后，在短短几十秒内，飞机轮胎会先后经历超负荷、剧烈摩擦和快速升温。为了确保飞行安全，防止轮胎因高温爆胎破损，就要在飞机抵达后快速为轮胎主动散

活力。正是因为许许多多如吴俊斌和潘陈这样的民航青年坚守在保障的第一线，民航业才能在安全运行的基础上快速复苏和向上发展。而暑期航班量的增加，也给包括民航在内的出行行业增加了不少信心。

中国民航局运输司副司长靳军号介绍，今年中秋、国庆共8天假期，也是中国民航完成暑运航空运输保障后第一个连休小长假，还需要人工通风散热。

因此，当飞机从炎热的跑道缓缓滑行停靠至廊桥并停稳后，潘陈就会顶着发动机的高温，快速将散热器推到机轮边，紧握把手并抵住轮毂，随后开启通风扇。随着大功率风扇的运行，它会卷起轮胎余热，夹带着混合橡胶、机油气味的热浪扑面而来，吹得潘陈有些睁不开眼睛。

不过，面对艰苦的工作，潘陈却认为这是自己职业生涯历练成长的一部分：“在航班旺季，每一名机务都很忙。作为一名新人，我的技术水平暂时还不能完成那些高难度的维修工作，所以这些体力活我就多承担一些。虽然有些辛苦，但只要肯干就一定会有收获。”潘陈对记者说。

事实上，进入2023年，航班量迅速恢复，在东航技术公司虹桥维修基地，和潘陈一样的00后机务也迎来了发挥本领的舞台。据了解，现在的不少机务岗位上，00后们已经开始参与航班保障，承担起重要职责，他们的拼搏和学习成长的速度，为航班整体的平稳运行注入了新的

暑运人数创新高 大兴机场做对了哪些细节

中青报·中青网记者 张真齐

“62天、5.52万架航班、794.44万人次……”这个暑期，北京大兴国际机场（以下简称“大兴机场”）保障客运航班、进出港旅客较上年度分别同比增长100.73%、163.62%，创下了开航以来暑运最好成绩。

今年暑运期间，北京大兴国际机场旅客量快速增长。7月进出港旅客量达397万人次，环比增长17%。8月6日单日旅客量超过15.5万人次，创历史新高纪录。”大兴机场宣传部负责人介绍，“我们还新增及恢复9条国际及地区航线，进一步扩展了东亚、东南亚、中东地区市场。截至8月31日，本年度进出港旅客量累计突破100万人次。”

具体来看，国内暑期热门航点主要有广州、深圳、乌鲁木齐、三亚、重庆、昆

明等，国际及地区方面有伦敦、首尔、莫斯科等。此外，沙特航空、江西航空、湖南航空等航司先后在暑期入港首航，九元航空、春秋航空、成都航空也在这个暑期恢复了往来北京大兴的相关航线。

事实上，除了人们暑期出行意愿强、时间较为充裕、气温舒适等原因外，大兴机场近期在高位运行的情况下，推出的一系列暖心细节举措，也是推动进出港旅客明显增加的重要原因。

“外卖能送到登机口，还有免费就餐区，大兴机场这服务真是越来越贴心了。”近日，随着“兴先送”综合休闲区正式对外开放，大兴机场又收获一波旅客的称赞。

合体休闲区位于机场安检内B指廊B20登机口附近，配有充电吧台、沙发、茶几等设施，辅有绿植花池装饰。旅客在“兴先送”小程序上订购外送餐食后，可以免费在此享用，还能同时坐在吧台一边免费充电，一边欣赏玻璃幕墙外的机坪风光。

“我经常从大兴起飞，早就知道大兴机场可以将外卖送到登机口，但坐在凳子上吃没有桌子，不是很方便；这回有了免费就餐区，就舒服方便多了。”旅客张女士一边就餐一边开心地说。

据悉，“兴先送”小程序下单的旅客，如果是在安检区内，可以选择在登机口、指廊入口或休息室入口取餐，也可以直接定位在“B20登机口”，方便在休闲区就餐。此外，在航站楼安检区外、停车楼的旅客，同样能够享受送餐服务；在木棉花酒店、逸途酒店休息的旅客也可直接订餐至酒店前台，轻松享美食。

记者了解到，大兴机场还联合中国南方航空集团有限公司（以下简称“南航”）推出了“行李到家”服务。近期，乘坐南航快捷航班从北京大兴机场往返广州、深圳、成都、长沙的旅客，将能免费享受“行李到家”服务，感受坐飞机直走、行李从机场“直挂”到家门口的新体验。

值得注意的，诸如“行李到家”这样的黑科技，在大兴机场还有很多。据了解，大兴机场自投入运行以来，一直在探索应用无接触服务。

大兴机场宣传部负责人告诉记者，大兴机场的乘机全流程实现了“无接触”，旅客凭有效购票证件，即可完成值机、行李托运、安检验证等多个环节，可一证通关、“刷脸”登机。

同时，机场中高频环节“无接触”服务升级，新增托运行李禁限带物品电子告知及签署模式，并上线违禁品自助返还服务，为旅客平安、便捷出行保驾护航。

凭借在细节上的不断升级和创新，在



“62天、5.52万架航班、794.44万人次……”这个暑期，北京大兴国际机场保障暑运航班、进出港旅客较上年度分别同比增长100.73%、163.62%，创下了开航以来暑运最好成绩。