

“自动驾驶”出事，谁背锅

本报记者 杨忠阳

产业聚焦

8月12日，一位年仅31岁的企业家驾驶蔚来ES8在沈海高速涵江段发生交通事故，意外身亡。现场勘查结果显示，事故发生时，该车正处于“NOP状态”，即开启了Navigate on Pilot(领航辅助系统)。尽管事故的具体原因尚在调查之中，却引起了社会对所谓“自动驾驶”功能是否安全的担忧。

巧合的是，在与停放的紧急车辆发生一系列碰撞后，美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)8月13日也宣布，对特斯拉的自动驾驶辅助系统Autopilot展开正式调查。

这两起事故，共同将“自动驾驶”推到了舆论的风口浪尖。

驾驶分不同等级。
L1至L2属于辅助驾驶；
L3至L5才算自动驾驶

根据蔚来汽车方面介绍，NOP是导航系统、高精地图与NIO Pilot自动辅助驾驶系统的深度融合，在Pilot功能已实现的巡航车速控制、车距保持、转向辅助和转向灯控制变道功能基础之上，使车辆在高精地图覆盖范围内的大部分高速公路及城市高架路段内，按照导航规划的路径实现自动汇入主路；在主路中巡航行驶，并智能选择最优车道；根据导航规划自动切换至下一条高速/高架；自动驾驶离主路等功能。

蔚来无人驾驶系统工程部负责人章健勇在“领航辅助(NOP)使用指南”中强调：绝对不能把NOP等同于自动驾驶，NOP依然是一种辅助驾驶功能，且随时可能在无法满足工作条件的情况下退出，使用时大家必须时刻关注交通状况及道路环境。

长期以来，汽车行业对于自动驾驶的认识与描述，主要来自于国际自动机工程师学会(SAE)制定的自动驾驶分级标准。按照这一标准划分，驾驶分为L0至L5几个不同等级。L1和L2等级属于辅助驾驶；L4和L5等级才算真正意义上的自动驾驶。

2020年3月9日，工业和信息化部也公示了《汽车驾驶自动化分级》推荐性国家标准报批稿，并且从2021年1月1日起开始实施。工信部公示的《汽车驾驶自动化分级》也包括六级，其中，L0至L2，分别为应急辅助、部分驾驶辅助、组合驾驶辅助，而L3至L5则分别为

有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶。

显然，无论是按照国际标准还是国内标准划分，“辅助驾驶”都不是严格意义上的自动驾驶。但在实际操作中，还是有不少消费者愿意将“辅助驾驶”当作自动驾驶体验。

就在8月初，一位理想车主上传了一段自己躺着驾驶理想ONE的视频，引发热议。视频显示，在前方、逆向都无车，天气、道路状况良好的情况下，司机与副驾驶的乘客都把座椅放平，并解开了安全带，躺着欣赏透明车顶上的蓝天白云，而开启辅助驾驶系统的理想ONE在笔直道路上自动行驶。

这真的有用吗？

企业为突出产品优势，过度营销会误导消费者，应强调真实驾驶体验

有专家指出，即便是看似已经有明确规定的分级，在实际传播和使用中也没有统一的表述规范。甚至很多新造车企业的销售人员在引导用户购买时，还会强调自己产品的自动驾驶功能有多强大。

“‘领航辅助’(NOP)是导航系统、高精地图与NIO Pilot自动辅助驾驶深度融合的功能。”事后不少人咬文嚼字，指出蔚来ES8用户手册中这样的描述，很难让人领会到“自动”形容的是“辅助”，而不是“驾驶”。

而小鹏汽车上周也发生过一个尴尬事故。当时小鹏销售员正在陪准客户试驾试乘，并对其讲解道：车辆会自动探测到前方车辆，然后刹车、停车。意外的是，车辆却径直撞上前方车辆，并造成其尾部严重凹陷。所幸小鹏车辆安全气囊弹出，人员未有损伤。

到底什么是辅助驾驶？怎样才称得上真正的自动驾驶？业内人士表示，目前尚没有一个简单认知和准确辨识的行业表述规范，也缺乏具体的营销监管。而只要技术上能沾上边的，营销人员都要打个擦边球，蹭个话题热度。

重庆大学微电子与通信工程学院副教授韩庆文表示：“现在市场竞争激烈，一些企业在宣传策略上往往会选择激进的姿态以突出自己的产品优势，但类似过度营销可能会误导消费者，的确需要引起消费者和监管部门警惕。”

辅助驾驶系统起初得以发展，是为了减缓驾驶员的疲劳感和压力，提高安全性。有

中9类商品两年平均增速超过10%。二是基本生活类和升级类商品较快增长。1至7月份，基本生活类的粮油食品、日用品类，两年平均分别增长11.3%和13.2%。升级类的金银珠宝和体育娱乐用品类，两年平均分别增长10.6%和18.4%。三是网上零售增势稳定。1至7月份，实物商品网上零售额两年平均增长16.7%，比上年加快0.2个百分点。

消费市场复苏节奏不同，其中原因并不简单。既有疫情防控影响带来消费方式新变化的因素，也要考虑到居民就业收入的稳定性不足，预防性储蓄有所增加，抑制住当期消费需求释放。另外，促进绿色低碳消费、促进教育培训健康消费等政策导向变化，使不同消费市场恢复出现分化。

进一步看，有关数据反映出我国消费市场复苏面临的复杂局面：一方面，由于居民收入保持稳定增长，就业一直持续改善，乡村消费的政策支持力度和空间较大，支撑消费持续恢复的有利因素较多，消费市场恢复性增长态势没有改变，升级类商品和新兴消费发展势头良好；另一方面，消费市场的增长基础仍然不够牢固，全球贸易保护主义对供应链产生扰动，以及大宗商品和房地产价格波动，疫情反复对消费增长可能产生一定影响，不同领域的消费增长也不均衡。

冯其予

从下半年态势看，既需要进一步提振汽车等大宗消费，也需要培育激发新型消费，促进居民消费升级需求得到有效释放。同时，完善居民社会保障体系和畅通消费的体制机制障碍，让居民敢消费愿消费和能消费，切实扩大消费市场规模和提升消费的质量。

业界点睛

本版编辑 乔金亮 祝君壁 美 编 高 妍

工业和信息化部公示《汽车驾驶自动化分级》



关专家提醒，汽车厂商应加强对准车主的讲解以及操作演示，强调真实的驾驶体验，而不是过度宣传技术的优越性，“哪怕在车辆稀少的道路上，都要双手握住方向盘，双眼看着路面，做好随时接管车辆的准备”。

行业机构应尽快统一自动驾驶各等级中文名称，避免自动和辅助出现在同一个状态下

就在事故发生的前几天，工信部发布了《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》，要求企业实施在线升级活动前，应当确保汽车产品符合国家法律法规、技术标准及技术规范等相关要求并向工业和信息化部备案；未经审批，不得通过在线等软件升级方式新增或更新汽车自动驾驶功能。

自动驾驶技术监管趋严已成趋势。而基于监管与舆论压力，车企在技术宣传上将有所收敛。但区分“自动驾驶”与“辅助驾驶”，尽可能减少消费者误读，当下还需要达成共识，见之于行动。

理想汽车创始人李想呼吁媒体和行业协会，尽快统一自动驾驶各等级中文名称。“不管是L2还是L3，这都是专业用词，用户很难理解。”他建议，将L2定为辅助驾驶；L3定为高级辅助驾驶；L4定为自动驾驶；L5定为无人驾驶。“这样能够最大化地控制各方期望值，避免自动和辅助出现在同一个状态下，辅助驾驶就是人的责任，出现自动两个字就是车的责任。”李想解释。

360公司董事长周鸿祎也表示，行业术语应该变成普通用户可以精准认知的简单概念。其实，类似的举措目前已经在美国、欧洲等地实施。今年国际自动机工程师学会对自动驾驶标准进行了修订，其中明确了L1、L2必须称作辅助驾驶，L3、L4、L5才能称作自动驾驶。而欧洲安全评价则规定，车企在宣传智能辅助驾驶系统时，必须明确告知消费者该系统的“协助”“辅助”“助力”职能，而非主导。



打造氢能创新产业链

本报记者 杨学聪



在北京市大兴区国际氢能示范区内，全球日加氢量最大的海珀尔加氢站已建成并投入使用，日加氢量可达4.8吨。

近年来，我国政府对氢能产业的支持力度不断加大，以氢燃料电池汽车示范应用为牵引，将氢能列入国家能源发展战略的组成部分。8月16日，北京市经济和信息化局印发《北京市氢能产业发展实施方案（2021—2025年）》。市经信局相关负责人表示，北京率先打造氢能创新链和产业链，对落实首都高质量发展战略，支撑京津冀能源结构转型、引领全国氢能技术创新和产业发展，具有重要意义。

该《实施方案》明确，北京将以科技创新驱动为核心，强化政策引领和产业培育，建设国际一流的研发设计、国际交流和应用推广平台，努力把北京

市建设成为具有国际影响力的氢能产业城市与科技创新中心，驱动京津冀氢能产业协同发展，合力构建氢能与燃料电池全产业链，形成氢能低碳化、规模化生产与应用，着力打造“区域协同、辐射发展、国内领先、世界一流”的产业创新高地，促进产业可持续发展。

氢气具备来源广泛、清洁高效和应用场景丰富等多项优点，被认为是全球能源技术革命和转型发展的重大战略方向。国际氢能委员会预测，到2050年，氢能产业将创造3000万个工作岗位，创造2.5万亿美元的市场规模。根据中国氢能联盟预计，到2025年，我国氢能产业产值将达到1万亿元；到

2050年，氢气需求量将接近6000万吨，氢能在我国终端能源体系中占比超过10%，产业链年产值达到12万亿元。

“发展氢能产业是推动京津冀能源结构转型，促进京津冀在全国范围率先实现碳达峰目标的重要支撑。”按照《实施方案》中的表述，京津冀区域是国内最早开展氢能与燃料电池产业研发和示范应用的地区之一，具备研发实力突出、产业基础完备、氢能供给多元、产业链完整、应用场景丰富等优势，三地产业与经济结构互补性强，为区域协同发展氢能产业奠定了坚实的基础。

从氢能技术与产业能力上看，北京市氢能技术研究在国内起步最早，现已基本掌握氢能产业体系各技术路线主要环节的关键技术，以北京为核心的京津冀全产业链基本贯通，在科技创新、产业基础、支撑要素和市场应用方面具有全国领先优势。截至2020年底，北京市氢能产业相关企业、机构数量约150家，其中，氢能供应领域73家，燃料电池领域89家。2020年，北京氢能产业实现产值约30亿元，总体处于中试到产业化过渡阶段。

在北京氢能发展的“大方案”中，还有更具体的“小目标”。以冬奥会和冬残奥会重大示范工程为依托，2023年前，实现氢能技术创新“从1到10”的跨越，培育5至8家具有国际影响力的氢能产业链龙头企业，京津冀区域累计实现产业链产业规模突破500亿元。2025年前，培育10至15家具有国际影响力的产业链龙头企业，形成氢能产业关键部件与装备制造产业集群，建成3至4家国际一流的产业研发创新平台，京津冀区域累计实现氢能产业链产业规模1000亿元以上。

同时，京津冀区域氢能产业布局也将统筹规划，以联合开展燃料电池汽车关键核心技术产业化攻关和示范应用城市群建设为引领，集聚制、储、运、加、用全产业链，形成优势互补、错位发展、互利共赢的产业发展格局。

在北京全域内，京北全面布局氢能产业科技创新应用示范区，京南打造氢能高端装备制造与应用示范区。以昌平“能源谷”建设为核心，向南融合海淀，向北辐射延庆、怀柔，在北部区域打造氢能产业关键技术研发和科技创新示范区；依托大兴、房山、经开区，构建氢能全产业链生态系统，在南部区域打造氢能高端装备制造与应用示范区，承接北部地区科技创新成果的产业化。