

「蘿蔔快跑」爆火的士無人駕駛時代來了?

蘿蔔快跑

話你知 蘿蔔快跑是百度旗下自動駕駛出行服務平台，已在11個城市開放載人測試運營服務，並在北京、武漢等地開展全無人自動駕駛出行服務測試。截至2024年4月19日，蘿蔔快跑在開放道路提供的累計單量超過600萬，是全球最大的自動駕駛出行服務商。今年5月，百度在武漢發布第六代蘿蔔快跑無人駕駛汽車，車上搭載了全球首個支持L4級別無人駕駛應用的自動駕駛大模型。

百姓論壇

大公報記者 張帥

乘客通過手機APP下單後，Robotaxi（無人駕駛出租車）自動前往指定地點接駕，無需任何駕駛操作，車輛即根據預設路線和實時路況，自動等候紅燈、避讓行人、安全跟車……近日，百度旗下自動駕駛出行服務平台「蘿蔔快跑」在武漢「每10公里只要3塊9」、訂單量漲瘋的新聞衝上熱搜。超低的價格和新奇的體驗，是否意味一個更加智能、高效、安全的無人駕駛出行新時代正向我們走來？「蘿蔔快跑」這樣的Robotaxi是未來能取代老司機的智駕高手，還是徒有AI噱頭的「苕蘿蔔」（武漢方言中傻笨的意思）？面對無人駕駛，我們究竟該「怕」還是「盼」？

正方觀點

反方觀點

新出行模式 一試無妨

觀點 1 選擇多了 出行更方便

網友毛毛：

工作勞累一天，下班了乘坐無人駕駛出租車，自己不用再消耗精力開車，坐在安靜的車裏，也可以趁此休息調整一下。

武漢市民劉爽：

我算是無人駕駛出租車的常客了，最近一個月裏，為了送孩子上下補習班體驗了近十次「蘿蔔快跑」，如果用折券，甚至比出租車還優惠。

自由職業者鄭小姐：

有車有駕照，但不愛開車。在公共交通和出租車、網約車之外，無人駕駛提供了新的出行選擇。

觀點 2 技術理性 出行更安全

IT從業者聶先生：

我的眼睛有一些散光，每次開車進隧道或者遇到暴雨天氣真是折磨，有了自動駕駛，通過高精度地圖和定位系統自動進行路測，開車就沒有那麼累了。

網友杜社：

人出錯的概率要大過技術系統，畢竟系統不會和人吵架，也不會喝酒，更不會有路怒症，完全不用擔心司機的情緒和態度。

武漢夏先生：

上了車，「蘿蔔快跑」會提示乘客繫安全帶，如果不繫的話車輛就無法出發。觀察了幾次，自動駕駛汽車不會闖紅燈，也不會搶車道，在路上很遵守交通規則。



乘客輸入手機後四位號碼，驗證解鎖車門，驗證成功後車門把手自動彈開。

觀點 3 未來已來 綠色低碳出行

汽車測試員小江：

無人駕駛在北京、武漢等多地早已不是新鮮事，看着自主轉動的方向盤，會產生魔幻現實的衝擊感。

證券分析員李先生：

隨着人工智能、5G通信、大數據等新技術快速發展，自動駕駛技術在交通運輸領域加快應用，商業示範運營快速迭代，內地已有十多個城市發布了自動駕駛測試地方政策，自動駕駛甚至已成為一些城市的新名片。

百度副總裁王雲鵬：

無人車服務將以低於市場價格的優惠運行，未來有望普及至所有百度地圖覆蓋區域，其乘坐體驗可與豪華車型相媲美。我們做無人車的初衷，不是為了和出租網約車去搶生意，而是為了給老百姓提供舒適綠色低碳出行方式。



▲一輛通體白色的無人駕駛汽車品牌「蘿蔔快跑」在武漢天河機場高速公路上行駛。

積累大數據 完善大模型

專家解讀

中國汽車工業協會副總工程師許海東表示，Robotaxi技術仍處於試驗和發展階段，雖然取得了顯著進步，但距離完全成熟還有一定距離，說「無人駕駛的時代已來」尚有些早，現在仍需要不斷地試點，同時不斷地進行商業化運營，積累大數據和經驗以完善大模型。

「我從網上看到一些乘客體驗無人駕駛的回饋，整體體驗好像還不

錯。」許海東指出，全球來看，無人駕駛現在還處於需要不斷測試、積累數據、驗證技術的階段，內地也是在試點智能網聯，部分企業依託於自身的技術和研究，在一些城市進行了試點，但真正的大規模應用時代還沒有到來，配套基礎設施、法律完善、保險服務等方面也需要跟進。許海東表示，無人駕駛發展要積極吸納消費者的體驗反饋甚至是挑剔，為整個產業未來大規模應用打下受眾基礎。

記者實測：便宜不少 晚間高峰候車1小時

尚待完善

今年5月，記者曾體驗「蘿蔔快跑」無人駕駛汽車。記者在「蘿蔔快跑」App下單後等待約15分鐘，一輛白色的「蘿蔔快跑」便順利接上記者回家，下車付費顯示30.25元。而同樣的路程，網約車平台給出的預估價是42元。

車輛行駛到身邊後，需要先輸入手機後四位驗證解鎖車門，驗證成功後車門把手自動彈開。上車後會提示繫好安全帶，車內空間寬敞，後排座位前方還有顯示屏，可以調控溫度、看視頻。行駛過程中，車輛遇到紅燈會自動排隊



掃一掃有片聯

等候，轉彎也算絲滑。為給它增加些難度，記者特意在快到家時微調路線，「小蘿蔔」也能根據新修改路線及時應對。

7月17日晚高峰時段，記者在武漢東湖新技術開發區再次使用「蘿蔔快跑」。由於需要在系統指定地點上下車，記者輸入目的地華中科技大學後，還需要徒步3公里到上車地點，而且在起點只限停3分鐘，乘客需要提前到達「人等車」。記者這趟行程共3.7公里，耗時約9分鐘，但系統顯示的預估等待時間卻長達1小時以上。預估費用為9.32元人民幣，這個價位比搭乘網約車便宜不少。

新技術出爐 尚待驗證

觀點 1 尚待完善 未可完全放手

自媒體王女士：

這幾天看到一個網上視頻，綠燈亮起啟動之際，一輛無人駕駛出租車在武漢街頭與一名闖紅燈人員相撞，事故造成了車輛在道路上擁堵。目前來看，覺得無人駕駛還做不到絕對智能和安全。

乘客李萌：

跟車時，無人駕駛車會保持一定安全距離，但遇到前方或側方出現車輛、行人時會突然減速，甚至急煞車，這會讓乘客產生眩暈感，相關的技術還待完善提升。

清華大學計算機系長聘副教授劉知遠：

無人駕駛這種通用人工智能發展目前尚處於初步發展階段，距離人工智能技術的普惠應用，仍需長期持續探索與投入。

觀點 2 競爭加劇 需未雨綢繆

出租車司機羅師傅：

每10公里只要3塊9毛，「蘿蔔快跑」超低價，出租車司機以後會更難做。

網約車馬先生：

網約車多是電動車，每公里成本比傳統出租車少，現在無人駕駛出租車比電動網約車的成本還要低，無人駕駛車「價格更低+全年無休」，網約車司機確實需要提前做好準備。

360集團創始人兼董事長周鴻禛：

無人駕駛出租車確實可以降低運營成本，給消費者帶來更好的體驗，但是人工智能技術也會導致一些社會問題。



7月7日，「蘿蔔快跑」與行人相撞。網約車在武漢街頭。

觀點 3 智能化突破 仍需大量投資

私募基金管理人王先生：

目前無人駕駛隨機應變的「學習能力」還不強，其融合了傳感器、通信、導航定位、智能控制等多門前沿學科，要想實現更加智能化的突破，還需要持續投入研發。

出行市場研究人員何先生：

無人駕駛目前的價格優勢還是資本在背後進行補貼，像十年前網約車剛進入市場一樣，預計無人駕駛實現大規模商業化落地還要燒錢，何時實現營利有待長期觀察。

小鵬汽車董事長何小鵬：

Robotaxi的能力要求還要明顯高於現在的L4級「高度自動駕駛」。現在能力、法規、商業環境都沒有達到，還有很多賬沒有算。

內地16-24歲非在校生失業率連降三個月

【大公報訊】記者海巖北京報導：國家統計局17日公布的分年齡組失業率數據顯示，6月不包含在校生的16-24歲勞動力失業率較5月回落1.0%至13.2%，連續三個月下降，為2023年12月公布這一數據以來最低，但仍明顯高於總體失業率。6月，不包含在校生的25-29歲勞動力失業率下行0.2%至6.4%；30-59歲勞動力失業率連續三個月維持在4.0%。

數據顯示，6月全國城鎮調查失業率為5.0%，已連續三個月維持年內低點。上半年城鎮調查失業率平均值為5.1%，較一季度和2023年同期分別下降0.1%、0.2%。另外，6月，以進城農民工為主的外來農業戶籍勞動力調查失業率提高0.2%至4.7%，仍低於總體調查失業率。國家統計局人口和就業統計司司長王萍萍表

示，當前就業總量壓力和結構性矛盾並存，穩就業仍面臨一定挑戰。下一步，要繼續強化就業優先政策，健全高校畢業生、農民工等重点群體就業促進機制，積極培育新的就業增長點，努力促進更高質量和更充分就業。



3月23日招聘會上，求職學生在雲南昆明。

510.2米 納木錯科考創中國湖泊鑽探最深紀錄

【大公報訊】據央視新聞報導：2024年7月17日13點，經過42天的艱苦努力，第二次青藏科考重要科考任務之一、納木錯國際大陸科學鑽探計劃順利完成，科考隊共從納木錯湖底鑽取了七個鑽孔，在湖底提取了951.12米長的岩芯。其中，第七個孔的鑽探深度達到510.2米，再次刷新中國湖泊鑽探最深紀錄。

納木錯位於青藏高原腹地，拉薩與那曲兩市之間，是西藏的第二大湖。湖面海拔4718米，最大水深約100米。參加納木錯國際大陸科學鑽探計劃的研究機構來自中國、德國等國，有70多名科考隊員。項目主要負責科學家承擔了全流程的設計與實施，為全球國際大陸科學鑽探計劃的開展提供了有益的經驗。岩芯是保存在湖底的沉積物，裏面蘊含了豐

富的氣候環境變化信息，包括一些重要的生物群落組成。納木錯國際大陸科學鑽探計劃首席科學家、中國科學院青藏高原研究所研究員朱立平介紹，在一個多月的鑽探工作中，科考隊員共計完成了1400多米的鑽探深度，取得近千米長的有效岩芯，這將為開展青藏高原過去百萬年以來氣候環境變化研究提供新的科學證據。



7月17日，大陸科學鑽探計劃，納木錯國際大陸科學鑽探計劃。