

新版賴氏「雜質論」：不同聲音皆為「外部操弄」

【大公報訊】《環球時報》8日發表北平鋒題為《新版賴氏「雜質論」：不同聲音皆為「外部操弄」》的文章。全文如下：

近期，賴清德面對國際社會和島內各界對其錯誤政策及言行的批評，屢屢以「外部操弄」一詞企圖蒙混過關，試圖將外界所有質疑定性為政治陰謀。島內民衆終於看清：賴清德所謂「外部操弄」不過是新版賴氏「雜質論」的拙劣包裝。這種將一切批評聲音都污蔑為「外部操弄」的把戲，本質上與其此前用「雜質論」污名化島內反對者如出一轍，無非是想把所有戳破其謊言的聲音統統定義為「敵對勢

力」，以此掩蓋其「抗中謀獨」路線的全面潰敗。

賴清德頑固堅持「台獨」分裂立場，在「凱達格蘭論壇」等場合大肆宣揚「民主對抗威權」等錯誤論調、刻意渲染「大陸威脅」。國際社會對此有清醒認知：美國智庫雜誌《外交事務》和《外交政策》多次指出，賴清德的激進路線正將台海推向戰爭邊緣，若美國軍事介入台海，只會引發「災難性後果」，並呼籲特朗普政府應明確告訴賴清德，美國反對台灣「獨立」；英國《金融時報》和《經濟學人》則直接將台灣列為「地球上最危險地區」，直指其內部長期政

治失能。德國媒體更是用「內外交困」來概括賴清德當局的現狀。

美國知名國際戰略分析師布雷默指出，賴清德的「強硬」言論或許短期內能為其贏得島內政治資本，實則不斷加劇兩岸的緊張局勢。原美國國務院顧問惠頓撰文認為，賴清德將台灣民衆綁上「抗中謀獨」戰車的做法，正在削弱台灣的國際影響力。美國智庫「國防優先」研究員德彼特更是明確表示，賴清德當局在「國防」、經貿與「外交」上的「四面楚歌」已是國際社會有目共睹的事實，並用「跛腳鴨」形容賴清德的處境。這些來自外界的批評聲音絕非偶然或所謂

「外部操弄」，而是國際社會對賴清德「麻煩製造者」、破壞地區和平穩定行為的客觀評判。

面對直言批評，賴清德不僅毫無反思，在島內民生面臨諸多窘境時，他仍將大量精力投入到所謂「拓展國際空間」的政治活動中。例如，台灣工商界因美國加徵高關稅導致產品滯銷，生計困難；台灣中南部不少民衆因颱風遭遇水災和停電，生活困難，多次向賴當局求助卻遲遲得不到有效回應。近日特朗普宣布將對輸美半導體徵收100%關稅，引發島內產學界對相關供應鏈移往美國的深切憂慮。然而，賴清德卻在社交媒體上炒作與極少數

外國政客的「互動」，對民衆的呼聲充耳不聞。面對批評的執迷不悟，以及對民生疾苦冷漠無視的態度，已然讓台灣民衆愈發看清其「政治私利高於一切」的自私本質。

民意如流水，民心不可違。任何逆潮流而動的行徑終將被主流民意所拋棄。外界對賴清德的批評，是對其破壞台海和平穩定、損害台灣民衆利益行為的正當回應。賴清德掩耳盜鈴之舉，恰恰暴露其內心的虛弱與恐懼。唯有摒棄「台獨」幻想，回到一個中國原則的正確道路上，台灣才能真正找到和平發展的出路。否則，等待賴清德的，必將是歷史的審判與台灣民衆的唾棄。

測試區域面積冠全球

武漢 每日萬客搭無人的士 智駕出行領跑全國

2019年，隨着國家智能網聯汽車（武漢）測試示範區揭牌，武漢按下無人駕駛商業化探索的「快進鍵」。為支持自動駕駛汽車測試，到當年底，武漢經開區即已率先建成108公里的測試道路。開跑之初，自動駕駛出租車僅在非主城区小範圍投放了10輛，為區域內用戶通動和短途接駁提供服務。此後又經過一年半左右時間的技術驗證，蘿蔔快跑逐漸實現跨區通行，運營時間也從最初工作日的白天擴展到全天候，運營區域實現居住區、核心商業區、產業園及高校全覆蓋，大規模拓展了全無人自動駕駛商業化運營，滿足用戶高頻出行需求。

200米內障礙物檢測精度98%

蘿蔔快跑覆蓋了武漢全市13個行政區，部分車輛7×24小時商業運營。據業內人士介紹，一輛自動駕駛車輛從道路測試到商業收費，需要依次獲得遠程測試許可、遠程載客測試許可、無人商業化混行試點等，其間還需在運營里程、車輛應急處置、安全冗餘設計等方面達到相應要求，在技術上要經過嚴格的測試流程。

湖北省經信廳總工程師盛章學稱，武漢開放測試道路超過了3000平方公里區域，是全球最大規模的自動駕駛運營服務示範應用區域。而「聰明的車」離不開「智慧的路」，在武漢經開區等示範區域，道路兩側安裝了智能攝像頭、毫米波雷達、激光雷達等感知設備，並通過5G通信和邊緣計算將道路信息實時傳遞給智能汽車。這種「車路雲一體化」的架構，使道路具備了「千里眼」般的能力，可將200米範圍內的障礙物檢測精度提升到98%。

在武漢，蘿蔔快跑每天接送近萬名乘客安全出行，每天的全無人行駛里程超過10萬公里。若出現輕微事故，自動駕駛出租車會第一時間靠邊停

智行中國·商用篇

乘坐自動駕駛的出租車出行，正在成為武漢市民與遊客的新選擇。儘管華中的這座「千湖之城」河流湖泊縱橫交錯，城市交通場景多樣複雜，但武漢近年走出一條從政策先行到技術驗證再到

場景擴展的商業運營發展之路，晉身為中國自動駕駛出租車商業化的「領跑者」和落地標杆城市。現在，武漢擁有全球範圍最大規模的自動駕駛運營區域，自動駕駛出行服務平台「蘿蔔快跑」上路範圍已覆蓋3000多平方公里冠全球，觸達770萬人口，每天接送近萬名乘客安全出行。



大公報記者 張帥武漢報道



◀「蘿蔔快跑」自動駕駛汽車在武漢天河機場接載乘客。

▲2019年，國家智能網聯汽車（武漢）測試示範區揭牌，武漢按下無人駕駛商業化探索的「快進鍵」。圖為一自動駕駛車輛在測試示範區行駛。

車，而若碰撞嚴重，最靠近事故地點的工作人員會緊急趕去現場作處理。

出險率僅為人類司機的1/14

百度集團副總裁、智能駕駛事業群組總裁王雲鵬表示，在安全保障方面，人類駕駛員只要考四個科目，無人車「考駕照」需要考100多個項目。過去兩年的數據顯示，實際車輛出險率僅為人類司機的1/14，「小刮小蹭在所難免，但沒有出現過重大的人員傷亡事故。」

「武漢河流湖泊縱橫交錯，城市交通場景多樣複雜，在這裏測試應用無人駕駛技術，在全國推廣複製意義更大。」百度自動駕駛業務部總經理陳卓稱。去年初，蘿蔔快跑順利駛過武漢楊泗港長江大橋和白沙洲長江大橋，率先實現了頗有難度的橫跨長江貫通運營。

統計顯示，自動駕駛出租車在武漢剛上路的前兩年，其每單平均價格約是普通網約車的七成左右。大公報記者去年乘坐蘿蔔快跑，約二十公里的路程，下車付費顯示30.25元（人民幣，下同），同樣的路程，網約車平台給出的預估價是42元。不過隨着優惠減少，自動駕駛車對乘客的吸引力有所降低。近日，大公報記者在武漢再次乘坐蘿蔔快跑，二十公里的路程在優惠活動抵扣了65.03元後實際支付了36.57元，相同路程相同時間段，仍比出租車優惠，但與網約車已相差無幾。

多為定點限時掃碼上車

「作為女性，如果在深夜降落到機場，我更願意打一個Robotaxi（自動駕駛出租車）」，因為它讓我更有安全感。」武漢的羅女士稱，Robotaxi與傳統的士、網約車各有自己的優勢，自動駕駛車私隱度高，但高峰期平均等待時間較長，且目前大多只能在系統推薦的指向上車點、在停車時限內掃碼上車，傳統的士與網約車則可以在任何一個街區位置招手，更靈活方便。

◀大公報記者在武漢乘坐「蘿蔔快跑」自動駕駛出租車，20公里的路程實際支付了36.57元（人民幣）。

起步費	15.00元
包含起步里程1.0公里，時長2分鐘	
里程費（21.0公里）	50.40元
超出起步里程部分，計入里程費	
起步時長（1.0公里）	50.40元
14:53-15:21（21.0公里）	
時長費（26分鐘）	5.20元
超出起步時長部分，計入時長費	
起步時長（2分鐘）	5.20元
14:53-15:21（26分鐘）	
遠途費（14.0公里）	31.00元
超過一定里程部分，計入遠途費	
8公里-12公里（4.0公里）	6.00元
超過12公里（16.0公里）	25.00元
費用合計	101.60元
活動折扣	-65.03元
5月優惠券	
實際支付金額	36.57元

企業運營無人的士千輛 可達收支平衡

專家解讀

研究機構測算，2019年，自動駕駛出租車的每公里運營成本高達23元（人民幣，下同），2023年降到4.5元，到2026年有望降到2.1元，與傳統出租車成本持平。賽可智能CTO于乾坤稱，以目前行業的成本來看，一家企業在一個城市內的無人駕駛出租車保有量超過1000輛，即可達到基本的盈虧平衡，但要實現真正大規模商業化，無人駕駛出租車需要對城市內出租車實現5%-10%的替換率。

自動駕駛車快速發展，逐漸替代傳統出租車，引發了社會對其是否會搶傳統司機生意的擔憂。

武漢大學經濟與管理學院教授羅知對此表示，為最大限度保證乘客安全，自動駕駛行業創造了許多新的就業崗位，包括遠程安全員、新車試駕安全員、路面巡查網絡安全員和自動駕駛調度員等。地方政府可通過轉型培訓計劃，幫助老司機向新崗位轉型。

「自動駕駛出租車如果不能商業化，一直處在測試階段，測試車將缺乏與真實市場需求和用戶行為的直接互動，無法驗證企業商業模式，企業資金投入亦無法持續。」羅知強調，自動駕駛規模化是方向，在規模化的安全邊界之內，自動駕駛出租車需要加大商業化牌照的投入，推動自動駕駛車輛

數讀武漢自動駕駛發展

- 自動駕駛觸達人口：**770萬**
- 自動駕駛覆蓋範圍：**超3000平方公里，全市13個行政區皆可乘坐**
- 常態化運營數量：**近500輛自動駕駛車**
- 道路測試及運營：**累計發放各類自動駕駛道路測試和運營牌照2000餘張**

大公報記者張帥整理

進入真實應用場景，為技術和產業發展提供可持續的動力。

大公報記者張帥

「小蘿蔔」絲滑行駛 穩如「老司機」

記者手記

通過手機APP下單後，自動駕駛出租車「蘿蔔快跑」就前往指定地點接駕。第一次試乘時，記者心裏難免犯嘀咕：車流如此密集，萬一碰到人怎麼辦？當坐在後排，看着方向盤自動旋轉，蘿蔔快跑根據預設路線和實時路況自動等候紅燈、避讓行人，還能安全跟車、絲滑煞車和轉彎，從容穩重如「老司機」，懸着的心才踏實下來。

「安全是我們最關心的事，遠程安全員時刻為你保駕護航。」上了車，自動駕駛出租車即會語音告知乘客，並播放安全須知。車內後排座位前方設有顯示屏，既可以調控溫度、看視頻，也可以通過上面的聽歌APP點歌。如遇緊急情況，乘客還可以



▲車內後排座位前方設有顯示屏，如遇緊急情況，乘客可通過屏幕右上角的「SOS求助」，進行一鍵通話。

通過屏幕右上角的「SOS求助」，進行一鍵通話。行駛過程中，「小蘿蔔」遇到紅燈會自動排隊等候，拐彎也算絲滑。為了給它「上點難度」，記者特意在快到家時微調路線，「小蘿蔔」能根據新修改路線及時調頭。但或許

因為行駛中過於謹慎，緩速行駛的自動駕駛出租車在轉彎時經常「貽誤」通過路口的時機，有時過慢，車流只要稍多就併不進去。此外，車輛行駛中頓挫感仍然明顯，部分乘客反映容易產生暈車感。

在實際場景運營，自動駕駛車能達到多少時速？「蘿蔔快跑」平台回應大公報採訪表示，自動駕駛車的速度會依據道路限速而定，即城市道路限速多少，自動駕駛車最高時速就是多少。但「蘿蔔快跑」通常不會「滿格」行駛。記者在武漢乘坐蘿蔔快跑，車輛行駛在東湖高新區社區比較密集的區域時，一些道路限速在40公里／小時，自動駕駛車的實際速度多控制在30公里／小時及以下，主打平穩駕駛、安全優先。大公報記者張帥