

乐视与北京汽车合作推出的“超级汽车”概念车，美国特斯拉的Model S电动车，博泰推出的“超级智能移动终端”……在目前的上海国际车展上，包含了零排放、车联网、无人驾驶等多种技术的智能汽车成了车展的一大亮点。

就在上月，沃尔沃在北京实际公共道路上开展了为期4天的高度自动驾驶测试。搭载自动驾驶系统的沃尔沃V60汽车，在北京六环路上以70公里的时速自动行驶了累计1200公里。

颇有趣味的是，近年来，除了奥迪、奔驰等各大国际车企加大投入研发智能汽车外，谷歌、苹果等科技公司也纷纷投身无人驾驶汽车领域。在国内，乐视+北京汽车，腾讯+富士康+和谐汽车，百度+阿里巴巴+上汽集团，互联网巨头和传统车企互相抱团，大有携手迈进“智能汽车”元年的架势。

种种迹象表明，汽车正在从代步工具的“功能车”向移动智能终端的“智能车”进化。细究这些现象，变革将注定在各种纠结和博弈中爆发，汽车行业未来将进入一个打破传统产业链、创造全新生态时代的时代。对于大众来说，拥有一辆“像大白一样体贴暖心”的爱车，时日或将不远。

智能汽车站上“互联网+”风口

本报记者 彭训文



① 智能汽车：新技术大秀场

虹膜识别自动开启车门、全车自动变色生物玻璃、34寸环形显示屏、下一代无人驾驶技术、语音识别、自动感知道路、三合一新能源（增程、纯电、太阳能），不仅能智能导航、自我检测与维修，更可以通过云端实现设备与车、人与人之间的交流互动……在本届上海车展上，作为国内首个独立参加车展的互联网企业，博泰被安排在6.1豪华车馆，其推出的“智能汽车”概念车——超级智能移动终端更成了这个馆中的“异类”。

这辆智能汽车，其变革性仅从起名上就能体会到，因为它的全称叫“超级智能移动终端”，其中集成了自然人机交互界面、智慧科技、自动驾驶、云端大数据、新能源等多种新技术。

“他和你一样会呼吸，会打扮，还会照顾好自己不让你担心。他是交通工具，可以实现目前市面上任何车辆的功能；他是万事通，为你分担困扰，找到最佳的解决办法……”深谙互联网营销思维的博泰，用近来颇为热门的迪斯尼动画——《超能陆战队》中的“大白”为自己的新车吆喝。

不管是充当“搅局的鲶鱼”，还是在互联网时代下玩起了“混搭”，从这款车前挤得满满当当的车迷来看，大家对“互联网+”时代下如何让自己的爱车更有“温度”很感兴趣。

反映敏捷的还有乐视，其与北汽合作推出的“超级汽车”概念车也在本届车展上亮相。其功能同样包括一体化大屏幕，可与手机、平板电脑等智能终端实现网络同步，能通过指纹自动对座椅、方向盘进行调整，可通过触控操作、手势操作、语音操作等方式实现汽车控制等。而就在早些时候，北汽与乐视在香港签订协议，声称将共同打造互联网智能汽车生态系统。

被业内奉为汽车界“苹果”的美国特斯拉集团，则以其Model S电动车演绎起“低调的奢华”：将传统汽油车上数百个运动零件的内燃机简化成一个部件——转子的电动机，只需3.3秒就可从零加速到100公里/小时，且这个过程不烧一滴汽油。

其实，汽车行业的“智能风潮”早已刮了起来。在今年1月5日的美国拉斯维加斯消费电子展开幕前夕，一辆奥迪A7轿车驾临会场，奇妙的是这辆车并没有驾驶员，而是以自动驾驶方式历时两天、从900多公里外的硅谷斯坦福大学驶来。

展会主席盖瑞·佩佩罗在此次展览上宣称：“汽车已经成为移动技术的展示平台。汽车制造商正在迅速开发越来越多的新技术，它们使汽车变得个性化和自动化。”



乔布斯和他设计的苹果智能汽车iCar。

② 跨界联姻：从混搭迈向变革

“超级汽车”、“超级智能移动终端”、无人驾驶车、搭载了主动安全技术的高档车、搭载3G服务模块的传统汽车，在各种场合，它们都有一个共同的名字——“智能汽车”。那么，究竟什么是智能汽车？

从英文名称看，智能汽车称为Intelligent vehicle。对于汽车来说，“intelligent”意味着复杂的人工智能，这不仅包括目前的3G、4G等移动网络（电信）、控制器局域网（汽车电子，采集燃油、引擎转速等信息收集记录与分析）、导航（GPS、北斗等卫星定位系统）等通信方式的结合，更需要在收集、反馈各类传输信息上拥有运算能力出众的车载计算机。

抛开这些技术指标，用通俗的话说，智能汽车意味着更简单、更智能、更安全的驾乘体验。如果说传统汽车实现了人类“代步”的梦想的话，智能汽车则应该意味着人类从此进入了汽车的零排放、零堵塞、零事故死亡的新时代。

以全球十大汽车制造商为例，多家厂商近年来以各自行为向世界宣告：汽车正在从传统机械制造产品进化为科技电子产品。

例如，起亚通过驾驶员拇指放在位于方向盘两侧的感应器上实现车内的健康体检功能；沃尔沃则公布了其与爱立信合作开发的“车联网”技术，驾驶员和乘客可直接从车内屏幕访问各类应用，例如检测车辆维修问题、网上预约，它甚至能够从卫星广播内容提供商、公路主管部门和城市政府网站等处收发信息；奔驰与硅谷创业公司合作，推出了一套智能穿戴设备，既可与车辆进行信息互联，还会通过振动的方式来提示驾驶员前方路况、导航以及启动语音；奥迪则展示了与谷歌的合作成果，一台可通过Wi-Fi与车载信息连接的平板电脑，它甚至可以连接城市交通信号灯，帮助用户计算怎么顺利通过红绿灯。

而在“互联网+”的大背景下，互联网巨头正将智能汽车市场看作下一个“风口”。在国外，研发出全球第一辆无人驾驶汽车的谷歌和推出iCar设计的苹果，插上智能汽车的野心昭然若揭；在国内，腾讯、百度、乐视、博泰等互联网企业与上汽、东风、长安、北汽等车企合作，也在近期高调宣布了各种智能汽车计划。

在传统车企与IT公司的“混搭”创新过程中，细究会发现，双方对智能汽车的定义却并不完全一致。例如，奥迪公司负责技术与研发的董事哈肯贝格教授认为，“机器代替人，完全自主无人驾驶，不是奥迪近期追求的目标。但是为了让汽车出行更安全便捷，无人驾驶会分段实现。”这也大致代表了传统车企的观点，即，智能汽车并非要取代驾驶员，而是给予驾驶员更多选择。

但在IT巨头看来，仅仅将汽车定位为“科技电子产品”的眼界太小了，真正的智能汽车应该是电动化和无人驾驶。前者意味着传统汽车制造商的技术优势将消失，后者则意味着汽车本质属性实现了由单纯的交通工具向真正的“超级移动终端”的转变，从而引发汽车形态、商业模式和产业链的新一轮革命。

③ 未来之路：融合发展是正途

事实上，对于智能汽车的未来发展来说，这种“革命”并不意味着传统车企和IT企业之间的决裂。

主要原因在于，虽然IT企业可以凭借其在客户需求的量化研究和客户体验的创新，以及数字化营销等优势强势“搅局”，但目前并不能击溃传统车企。汽车制造的质量监控、研发数据的积累，产品性能的实现以及核心制造环节，这是其百年造车经验造就的门槛。

另外，在目前智能汽车研发中，我们只看到了基于各种模块开发的新技术，而在先进的无人驾驶系统、车身整体控制技术、智能车载系统这样的“大脑”型技术及超越当前的新能源汽车技术的研发上，情况并不乐观。

同时，智能汽车也意味着车与车之间、车与人之间，汽车行业与互联网、城市交通网络、信息通信产业等深度融合，其中涉及的安全、隐私、法律等问题更需要得到保障。

从智能汽车的国外发展现状分析来看，欧美日政府已经将智能汽车视为战略性新兴产业，开始建立跨产业的协同联合创新机制，营造新型生态系统。可以说，智能汽车正在成为全球汽车产业未来竞争的核心焦点。

在这样的背景下，工信部上月召开了推动智能汽车发展的专题研讨会。从该次会议透露出来的消息来看，大力发展智能汽车制造、推动传统汽车行业向智能化、互联网化的方向转型升级，将会成为我国“互联网+”行动计划的一个重要组成部分。

然而，要实现我国智能汽车的“后发赶超”，要做的工作还有很多。一方面，这需要传统车企与IT企业之间，协调好利益分配，实现融合发展。

例如，智能交通实现的基本前提，正是车内系统和互联网环境紧密结合。有机构预测，2018年，国内智能汽车有望达到50万辆。拥有先进智能汽车生产、营销经验，反馈链条和去边界化组织架构的企业，将注定在国内外新一轮竞争中成为胜者。令人欣慰的是，经过在车联网等领域的数年激战后，传统车企和IT公司正试图形成合力。对智能汽车发展来说，这无疑是最积极的信号。

另一方面，这需要政府管理部门、整车企业、IT企业及消费者之间形成有效协调机制和完整的产业链。因为智能汽车时代的到来，改变的不仅仅是产品本身，而是整个汽车产业生态。这样的流程再造需要其中各方的通力合作。

不过，回顾汽车百年的发展史，每一次变革都是在各种突破中实现的。如果我们想象一下这样的场景：马路上行驶的汽车都实现了联网，人们可以在里面工作、娱乐甚至消费，堵车成为了历史，汽车这个移动终端还实现了与电视、手机、PC等其他终端，乃至与城市各类信息的互动……拥有这样一辆电动化、智能化、互联网化、会“思考”、能“判断”的智能汽车，现实的这些困难又算得了什么呢？



「高考工厂」需要「爱的港湾」

文心

密密麻麻的铁栏杆将偌大的环形教学楼全封闭、每层楼都挂着激发同学奋进的红色标语绸带，网络上近日出现的这几张据称河北衡水二中的照片引发了广泛关注，也把该校又一次推到了舆论的风口浪尖。有网友直言，学校为了不让考生跳楼，真是下血本了。也有网友评论说：“你没看错！这里是学校，这里是衡水二中。为了防止学生跳楼，把教学楼改造成监狱没什么两样。”

作为百强中学之一，衡水二中的高考成绩一向傲视群雄，而其中最大的秘诀就是被称为能有效激发学生为“为梦想浴血奋战”的“血狼精神”。而在此“奋斗”过程中，学生的心理承受着高压，有些学生产生了情感扭曲，甚至近半年内发生两起高三学生跳楼事件。这被认为是该校为教学楼全部加装防护栏的直接原因。

学校为保障学生安全加装防护栏之举获得了一定程度上的理解。有舆论认为，出于安全防范的需要，无可厚非，通过技术防范，总可以减少一些悲剧的发生，反映了学校为此付诸的努力。对此举的批评之声的分贝更大，有一种观点认为这是“头痛医头”的治标之举，不会有好的效果；相反铁栏杆封闭会使得原本压抑的环境真成了一座“高考监狱”或者“高考集中营”，这可能引发更多更大心理问题。

面对当前以高考为代表的应试教育产生的强大压力，学校、教师、家庭如何帮助学生减压，加强其心理建设，平稳度过心智不成熟的关隘期是迫在眉睫的问题。给教学楼“加装栏杆”的行为的确反映了学校对此作出的努力，但这种努力更多的是延续了“加强管束”的逻辑，对学生而言，显得有几分冰冷，有没有更好的选择呢？“爱是直达心底的力量！”精神重压之下的自我伤害行为折射出的是心灵的创伤，而关爱是抚慰心灵的强大力量。心灵之间的真诚沟通可以唤起对生命对生活的热爱与尊重。

如果说“高考工厂”是我国相当一段时期内必然的存在，那么我们就必须在这样的“工厂”内建立“爱的港湾”，让每一个心灵都得到爱的抚慰，让他们感受到自己的人生除了分数、奋斗和拼搏之外，还有“关爱别人”和“被别人关爱”的温暖。

土壤生态修复研讨会召开

本报电（记者张保淑）土壤生态修复与发展绿色经济研讨会近日在山西平陆召开。来自全国科技、农林、环境等领域专家，围绕“土壤修复与绿色经济”，进行深入研讨。

生态修复是土壤治污的有效手段，主要是运用农业技术，改善土壤对植物生长不利的化学和物理方面的限制条件，使之适于种植，并通过种植优选的植物及其根际微生物，直接或间接吸收、挥发、分离、降解污染物，恢复重建自然生态环境和植被景观。

农业部（北方）重点实验室主任王有年认为，土壤生态修复要走高端引领、创新突破的技术路线，发展绿色经济。国际绿色经济协会副会长、山西天赋润丰农业开发有限公司董事长段平安认为，在土壤生态修复基础上，以互联网改造传统农业是实现农村绿色发展的有效路径。作为本地企业家，他从2013年以来投入大量资金，整治废矿，平整土地，打造现代农业生态示范园区。他表示，公司将运用农业现代科技，采取线上加线下等新型互联网经营模式，加大改造和提升传统农业力度，建设高标准的集观光、旅游、生态养殖、绿色蔬菜、特色林果、康体养生为一体的生态循环农业示范园区。