

网上中国

云中漫笔

首批送餐航线获准 配送时间缩短近半

无人机送餐,这个可以有

本报记者 彭训文

如果有一天您在网上下单定一份外卖或生鲜,几分钟内配送员提着餐盒来敲门,不要惊讶,配送队伍里加入了无人机。机器人代劳时代已经悄然来临了吗?专家表示,如今无人机商业应用在海内外蓬勃发展,总体来看未来前景美好;但是要將目前看起来更像是噱头的事物真正转变为一种新趋势,需要解决好面临的多重困难。

引领新零售潮流

小陈住在广州市的超级物种漫广场店附近,最近她通过“永辉生活”小程序下单购买了一条鱼,原本以为要等几十分钟,没想到配送员10多分钟就送到了。

送得这么快,原因在于多了一名“无人机”快递员。工作人员收到小陈订单后,马上拣货,将鱼放入位于起降台的无人机中,点击“起飞”按钮,无人机即按照预定航线将鱼送到小陈所在的小区。飞机降落前,收到提示的配送骑手早已提前到达小区内的飞机降落点,取走商品,完成“最后一公里”配送。

这是国内第一批获批的无人机物流配送常态化运行飞行航线。迄今,负责运营该航线的亿航物流无人机团队已在这条固定航线上完成了600多架次的零故障安全飞行试运营。经测算,无人机配送可节省40%-60%的配送时间。待航线扩充、形成空中物流网之后,规模化运营的配送成本可降低50%。

其实,这并不是唯一开展无人机即时配送的企业。早在5月29日,网络外卖送餐平台饿了么便宣布获准开辟一批无人机即时配送航线,送餐无人机正式投入商业运营。据了解,饿了么本次获准飞行的无人机航线共17条,服务外卖商家100多家。这些航线最远的飞行距离为3.5公里,最短的为1.5公里,平均2.2公里。无人机投入使用后,本地即时配送时效将从30分钟缩短至20分钟。

无人机送餐、送生鲜好处很多,既降低了送餐成本和风险,又能在天气恶劣或地形复杂的送餐条件下尽快把外卖



中国民用无人机制造快速发展,给生活带来改变与惊喜。 胡高雷摄 新华社发

送到消费者手中。中国电子商务协会行业专家张健表示,从提高效率、增强体验度来说,无人机即时送餐业务符合新零售的特征。

苏宁金融研究院新兴产业研究中心评论称,首批无人机航线启用,标志着“未来物流”战略的落地迈出重要一步,即时配送行业加快从劳动密集型向技术密集型进化。

受多种因素制约

相对于中国迈出实践步伐,海外无人机即时配送还在计划之中。

在印度北部最大城市勒克瑙,一家名叫鹰利的科技企业与当地网络送餐平台合作,推出了无人机送印度奶茶服务。目前,该送餐无人机航程为10

公里,技术人员正计划将其提升至50公里;同时致力研发6轴无人机,以提高负载重量。不过,该服务航线目前尚需当地民航局批准。在美国,著名送餐服务企业优步餐饮正计划在圣地亚哥开展无人机送餐业务,送餐时间为5至30分钟。

海外媒体评论,无人机配送相比传统物流,配送时间极大缩短,适合小批量、高端、定制化配送,满足人们日益增长的高品质、个性化追求,是未来物流的大趋势。

张健认为,国外实施无人机送货是基于国外很多地方地广人稀,商业区与居住区距离较远,导致配送距离远,加上国外发达国家的人力成本高,发展无人机能够降低成本。在中国,无人机送货成本与人工送货成本相比尚无绝对优

势。因此,从目前看,国内无人机送餐更像是一种噱头。

专家表示,目前有许多因素制约无人机即时送餐业务发展。首先是低空航线是受国家管制的区域,无人机航线不会规模化开放。其次是无人机成本很高,导致企业运营成本加大。同时,如何确保无人机不会因故障导致货物坠落造成人员伤亡,也是需要关注的。

商业化还有多远?

目前,无人机即时配送业务的政策制定和技术可行性测试已经取得很大突破。从航空管制政策条件来看,2017年10月,中国民航局和亿航、华为等企业在上海成立国内首个低空数字化应用创新基地。今年2月,由中国民航局、亿航、华为、中国移动等共同发布《低空联网无人机安全飞行测试报告》,通过实施联网无人机监管项目技术测试,深度研究测试蜂窝网络在无人机监管方面的有效性,进一步验证了国际电信联盟提出的“利用现有蜂窝网络对低空轻小无人机进行监管”的技术可行性。

对于人们在安全方面的担心,一些研发企业宣称正在进行技术升级。亿航物流无人机的研究人员称,其无人机采用内置通信模块,让无人机上4G网络;然后通过专门的基站动态实时计算,使系统定位精度可达30厘米级,可以实现安全精准送达。

更多专家认为,新零售强调“快”和“鲜”,随着无人机配送的安全技术升级,政策配套跟上,无人机的配送重量会增多,运营成本将大幅降低,未来其商业化潜力将会充分显现。

自动驾驶莫变「无证驾驶」

海外网 庞晨

人工智能时代,当自动驾驶成为可能,你以为司机就可以彻底脱离驾驶,甚至在开车时闭眼睡觉了吗?答案显然是:不能!

日前,一起发生在美国的车祸让特斯拉自动驾驶系统陷入舆论漩涡。一位华裔苹果工程师不久前在加州驾驶特斯拉时发生车祸,工程师丧生。据特斯拉方面称,事前系统曾提醒司机重新操控车辆,但司机没有刹车,也没有采取任何措施避免撞车。事后认定,这位身亡的司机负有全部责任,可是关于自动驾驶的安全性,却值得人们反思。

事实上,此前自动驾驶在国内也发生过车祸致死事故。尽管特斯拉中国官网的宣传页上强调了“所有”车型“均配备全自动驾驶功能的硬件”,但从多起车祸中能够发现一个问题:车辆使用中仍然需要人来配合操作,目前尚未实现完全的无人驾驶。

由此带来一个问题:自动驾驶汽车,是不是该给司机单独设个驾照?

不过,现行《机动车驾驶证申领和使用规定》所规定的机动车驾驶证人准予驾驶的车型中并不包含自动驾驶汽车,现有驾照使用规范同样未详细规定持有何种驾照可驾驶自动驾驶车辆。

既然目前自动驾驶不能完全脱离人的驾驶,那么司机就该接受相应的技能培训,交通执法部门也该有配套的驾照体系来作为执法依据。毕竟是涉及人命,每一个自动驾驶车辆上的司机都应该考个驾照,这样“持证上岗”,才能给路人以安全感。

自动驾驶作为人工智能时代的产物,社会的确定应该给予包容。然而,人们应该清醒地认识到,自动驾驶车辆上路,不仅仅关乎司机本人安全,也关乎他人安全,甚至关乎社会秩序的稳定。

现行的驾照体系里,关于“自动驾驶”的条文尚是空白。科技发展迅猛,政策相对滞后可以理解。但在自动驾驶车辆频繁发生车祸后,如何保护公共安全,值得人们高度重视和谨慎对待。在自动驾驶已经上路的今天,单独为自动驾驶司机进行特定培训和发证,既是可行也是必行的。



6月11日,学而思网校正式发布“1+X”大科学课程体系,成为国内首家上线“大科学”课程的课外教育机构,标志着学而思网校在素养教育方面的探索又迈进了一大步。大科学课程体系由诺贝尔奖获得者卡尔·威曼教授担任高级教研员,北京大学化学学院共同参与研发。图为卡尔·威曼教授与大科学学生交流。 徐成摄

虚拟现实技术撬动新兴市场

用“科技之眼”看别样“风景”

海外网 孙任鹏

不久前,北京市民王瑜第一次感受到了虚拟现实技术(VR)的力量。她坐在蛋壳一样的机器中,戴上头显设备,在1平方米的范围内就体验了以往只能在大型游乐场才能玩到的“云霄飞车”。体验结束后,她颤颤巍巍地站起来连声说道:“太真实了!就像真的在坐‘云霄飞车’一样。”对于大部分人来说,虚拟现实已不再是一个陌生的词语,不少人也像王瑜一样,通过不同的方式体验了虚拟现实并被其带来的真实感所震撼。随着科学技术的发展,虚拟现实在很多行业得到运用,深刻地影响和改变人们的生活和行业的格局。



河北省廊坊市的學生利用VR技术体验“太空穿越” 本报记者 奥自摄

带来三维新体验

在太空中翱翔是不少小朋友的愿望,但目前却没有小朋友能够实现它。虚拟现实技术可以让小朋友过把太空瘾。最近,北京王府井的某个游乐场就引进了“中国神舟返回舱虚拟现实体验科普设备”。该设备的真实感完全可以媲美专业的飞船模拟器。据了解,小朋友钻进“船舱”后,能够以杨利伟的视角体验“飞船”起飞时的震动感,还可以欣赏到“舱外”璀璨的“星空”。登陆“月球”后,小朋友们还可以驾驶“月球车”漫游“月球”。

虚拟现实技术又被称为“科技之眼”,因为其主要是利用电脑模拟产生一个三维空间的虚拟世界,调动视觉、听觉、触觉等感官,通过情景模拟,让使用者产生身临其境的真实感。

在最初阶段,虚拟现实技术大都应用在娱乐领域。电影院的观众利用该技术可以完全沉浸于电影故事中;体育爱好者可以在家里与朋友们“比”一场足球赛;小朋友们也能足不出户地看马戏团表演……但目前,虚拟现实技术已不再限于娱乐领域,医疗、工业、教育、广告、文化等领域也开始出现虚拟现实的“身影”。法国巴黎的一家医院就通过虚拟现实设备对伤员进行止痛和安抚;中国制造的虚拟现实眼镜已成功应用在航天员的心理舒缓上;在贵州惠水五所小学,虚拟现实技术应用在课堂教学中。

行业融合正当时

网络时代,线上购物已成为人们主要的消费方式之一。但因为照片二维展示的局限性,顾客不能全方位地考察商品。与实体店购物相比,线上购物的体验并不完美。但虚拟现实购物可以弥补线上购物的不足。顾客只需戴上一副虚拟现实眼镜,就可以在家虚拟试衣、配色,犹如逛实体店一样。

“在工业领域,虚拟现实眼镜可以参与远程指导、可视化装配、操作培训、数据采集、透明管理等多个生产环节。在新闻直播领域,国内众多知名媒体已经成功将虚拟现实技术应用于新闻报道中。”在2018世界VR产业大会新闻发布会上,工信部电子信息司副司长吴胜武在谈及虚拟现实对各行各业的影响时作了上述阐述。

一些业内人士认为,虚拟现实技术正逐渐走进百姓生活,它的高度仿真模拟能力给人们带来全新

的体验。它与医疗、教育、文化等行业的“亲密互动”,也会对人们的生活和生产方式产生深远的影响。最重要的是,它还会给现存的服务模式和商业模式带来改变。未来,人们生活将会因虚拟现实技术的应用而变得更加美好。

“造梦空间”市场广

近年来,全球范围内掀起了一股虚拟现实风潮。与此同时,中国的虚拟现实技术也有了长足的发展,在核心关键技术、产品研发等方面取得了突破,部分技术处于世界领先水平。

技术在改变生活的同时也创造了广阔的市场。据工信部副部长罗文透露,2017年我国虚拟现实产业市场规模达到160亿元,同比增长164%。此外,在关键核心技术和重点应用领域,中国的虚拟现实技术已经在工业、军事、医疗、航天、教育、娱乐等领域形成较为成熟的应用。未来,虚拟现实技术将撬动上万亿元的新兴市场。

据中商产业研究院发布的《2017-2022年虚拟现实行业发展前景及投资机会分析报告》数据显示,在中国虚拟现实行业收入构成方面,随着中国消费者的内容消费习惯逐渐养成,虚拟现实软件收入将逐渐提升,预计2018年中国虚拟现实行业总收入中,软件收入将占到30%,硬件收入占比为70%。

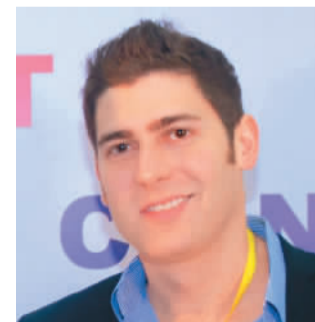
有观点认为,虚拟现实技术可以为人类“造梦”,它能使一些原本遥不可及的事情变得“触手可及”。也正因此,它的市场也许是下一个蓝海。

互联网大咖秀

埃德华多·萨瓦林:

半途分手的脸书创始人

海外网 刘强



不久前,马克·扎克伯格出席美国国会听证会,就“脸书信息泄露事件”接受近百位议员的发问,最终在鏖战10小时后顺利通关,一时间再成焦点人物。如今谈及脸书和扎克伯格,多数人会自动将两者画上等号。鲜为人知的是,脸书这家坐拥近20亿用户的社交帝国,当年在哈佛大学宿舍内蹒跚起步时,也有扎克伯格的大学师哥埃德华多·萨瓦林的一份功劳。

萨瓦林1982年出生于巴西圣保罗并在美国佛罗里达州迈阿密长大。他的父亲从事出口和房地产业,母亲是一位心理学家。萨瓦林在哈佛大学读书时,就展现了惊人的经商头脑:他利用巴西宽松的内幕交易规则,投资石油生意并赚取了30万美元。当然,这对天才的萨瓦林来说只是牛刀小试,重头戏还在后面。

萨瓦林读大三时,结识了小他一届的扎克伯格。在注意到哈佛学生缺少一个专门的社交网站后,两人一拍即合,于2004年推出脸书网站。作为联合创始人,彼时萨瓦林担任首席财务官和业务经理。不过,未能亲历脸书的疯狂扩张,萨瓦林就因利益问题与扎克伯格对簿公堂。最终二人庭外和解,萨瓦林签署了一份保密合同,其联合创始人身份也获得了脸书的承认。2010年好莱坞电影《社交网络》上映,这部电影记录了脸书的发家史以及萨瓦林与扎克伯格二人分道扬镳的故事。

自2009年以来,萨瓦林一直住在新加坡。他宣称“对新加坡的工作和生活感兴趣”,于2011年宣布放弃美国国籍,正式成为新加坡公民。如今的萨瓦林,显然已变成一位活跃的风险投资者。他与别人联合创办了风险投资基金“B资本”,并以印度和东南亚等发展中国家为主要投资区域。在萨瓦林看来,他可以为这些地区创造重要的价值。