

中国力推无人驾驶网约车，AI技术竞争引民间失业忧虑 | Whatsnew

无人驾驶技术在中国的“跃进发展”，既和2024年中国政府大力推动AI技术有关，也和相关产业的全球竞争有所关联。



2023年9月2日，中国重庆，无人自动驾驶出租车平台“萝卜快跑”的车辆在街道上行驶。摄：He Penglei/China News Service/VCG via Getty Images

进入七月，以正在湖北省武汉市上路实验的“萝卜快跑”无人驾驶网约车为代表的中国的无人驾驶网约车上路实验，引起了舆论的高度关注。

一方面，“萝卜快跑”的无人驾驶技术的可靠性、安全性和智能程度引起人们讨论。比如7月7日[“萝卜”和行人擦撞事件](#)就引起许多讨论。舆论普遍关心无人驾驶车辆能否适应中国的道路交通环境及无人驾驶车辆“抛锚”[阻挡其他车辆的相关片段](#)。

另一方面，自动驾驶的“萝卜快跑”也引发了“无人驾驶网约车会不会导致网约车和出租车司机失业”的热议。在经济前景并不乐观、失业人群涌入网约车的“劳动力蓄水池”的当下，自动驾驶技术在中国的实验、相关的监管和产业政策及其引发的社会影响，在未来将很值得关注。



2024年5月15日，中国武汉，一辆“萝卜快跑”的车辆在道路上行驶。摄：Bloomberg via Getty Images

无人驾驶技术和无人网约车在中国的“跃进发展”，既和2024年中国政府大力推动AI技术有关，也和相关产业的全球竞争有所关联。

就在2023年，尽管已经创业多年，在中国多地有小规模实验的无人驾驶还仍在“瓶颈期”。广州媒体[2023年9月的报导](#)曾指“由于自动驾驶商业化迟迟难落地……行业整体进入调整期……不时传出企业裁员、高管变动等消息。”

但2024年，中国政府迅速加快了无人驾驶技术应用的开放实验。3月13日，国务院总理李强到百度在[北京的亦庄园区视察](#)，参观了无人驾驶技术实验。李强当时称要“牢牢把握新一轮科技革命和产业变革趋势”，“要发挥我国应用场景丰富的优势，开放更多应用场景，加大制度供给，为人工智能产业发展营造更加宽松的环境。”

4月，[特斯拉 CEO 马斯克到访中国](#)，在北京得到李强会见。同时，[中汽协发布《关于汽车数据处理4项安全要求检测情况的通报》](#)，将特斯拉列入符合汽车数据安全4项合规要求的商家。中国各地此前禁止特斯拉进入的敏感部门随后陆续解除对特斯拉的限制。这意味着特斯拉的自动驾驶技术之后将[有望在中国“落地”](#)。

在特斯拉即将进入中国自动驾驶市场的竞争背景下，中国的地方政府、车企、互联网公司加快了自动驾驶车辆的上路实验。

据[上海报业旗下的“财联社”报导](#)，此前中国全国已经建设了17个“国家级智能网联汽车测试区”，分别位于北京、上海、广州、重庆、长春、无锡、泰兴、嘉兴、武汉、襄阳、长沙、琼海、成都和西安。此外还设立了7个“车联网先导区”、16个“智慧城市和智能网联汽车协同发展实验城市”，总共开放测试道路超过3.2万公里，测试牌照7700张。报导指这些城市中绝大多数都有“良好的汽车产业基础”，“能提供政策和产业支撑”。

到7月3日，中国工业和信息化部、公安部、自然资源部、住房和城乡建设部、交通运输部更联合发布了智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市名单。名单中进一步将实验城市拓展到了内蒙古、辽宁、安徽等省份的重要城市。[央广网对此报导指](#)，这些实验可以同时整合国有资本和民营资本的优势，从而“提升城市道路交通效率”。

在中国运营无人驾驶网约车的，当前主要有百度旗下的“萝卜快跑”、初创企业“小马智行”和“文远知行”等，参与测试的城市目前则包括了武汉、长沙、广州等地的部分区域。其产品除了无人网约车外，还包括了无人小型巴士等AI公共交通产品。

其中，“萝卜快跑”在武汉的实验规模较大、区域较广、媒体曝光度高，其背后是中国互联网巨头百度，因此也被就此视为相关领域的代表。

而“萝卜快跑”得到关注后引发了民间对“自动驾驶抢走工作”的讨论。近年来，中国经济增速变缓，许多人加入网约车司机行业，使网约车成为“劳动力蓄水池”。无人驾驶网约车的出现，引发了一些人对技术变更下更大规模失业和随之带来社会不稳定的担忧。



2024年7月10日，中国重庆，乘客扫描二维码乘坐无人自动驾驶出租车平台“萝卜快跑”。摄：He Penglei/China News Service/VCG via Getty Images

截止发稿时，虽然民间对自动驾驶“抢工作”的议论不断，但相关产业和政府方面似乎认为技术必然要进步，“阵痛”也必然要面对。

代表中国汽车行业的、人民日报社旗下的《中国汽车报》在7月16日刊文 [《“萝卜快跑”活了的背后》](#)。文章称无人驾驶技术的热议“不禁让人惊叹于科技进步的力量与速度，也让人看到了科技改变生活的鲜活案例”。文章还强调“全球范围内的科技竞赛愈演愈烈”，指发展无人驾驶技术是“在国际竞争中赢得主动”的关键，从而“2023年以来，我国对待自动驾驶的态度明显变暖，高层政策不断，地方利好频出”。

相关产业人士则对外表示无人驾驶网约车不会造成大规模失业。一些业内人士和[部分网络评论](#)，将司机行业对无人车辆的抵触视为“电灯刚被普及时，蜡烛厂的工人四处奔走呼叫要求抵制电灯”，他们认为，在无人驾驶的成本足够低之前，出租车和网约车司机不见得会完全失业，同时产业更迭会“消灭一些工作岗位，但同时又会创造一些新的工作岗位。”他们可以“转岗”到无人车辆的产业链带来的新工作岗位上，“可以优先给他们进行一些培训，然后安排相关的维保工作岗位。”

[一些报导就指出](#)，“萝卜快跑”虽然车辆本身无人，但是聘请了大量辅助人员，辅助人员和车辆的比例或为2比1，其中包括像“打游戏”一样实时监控车辆情况的“安全员”、在街头活动和提供支持的“调度员”等岗位。

不过，无人驾驶行业创造的工作岗位和原先的网约车行业相比如何？这些工种的收入待遇和工作条件和原先的网约车工种有怎样的区别？目前仍有待观察。

也有一些互联网企业人士认为可以通过“加盟制”把一部分无人驾驶汽车利润分给网约车司机，如360董事长[周鸿祎就提出建议](#)，指百度可以把“萝卜快跑”变成一个出租车平台，把车辆租给司机，司机从中分成。部分网民则嘲讽这一建议：“听君一席话，如听一席话。”

[《澎湃新闻》报导](#)指不少业内人士认为无人驾驶网约车将在5年内实现“大规模商业化”。而中国的许多科技创业公司正在研发更多的无人驾驶技术应用场景，除了无人网约车之外，许多公司，包括美团、顺丰等外卖和快递公司，正在开发和实验[无人物流和货运车辆](#)，以期“大幅降低物流成本”。商用车“可以替代人工的三班司机，一年可省下约50万元的人工成本，所以更容易做到商业闭环，也更容易做大规模。”

[#中国社会 #自动驾驶 #AI](#)

本刊载内容版权为端传媒或相关单位所有，未经[端传媒编辑部](#)授权，请勿转载或复制，否则即为侵权。