

在质疑和担忧中，“萝卜快跑”武汉加速跑

的哥会失业吗？专家：长远看无人驾驶技术可能给他们创造新的工作岗位

文/片 陈晨 徐宁 武汉报道

无人驾驶出租车 优惠大但速度较慢

无人驾驶的车辆究竟有何不同？5月30日的晚高峰，齐鲁晚报·齐鲁壹点记者来到武汉街头进行体验。

下午5点，记者在武汉市东西湖区常青花园附近，试图通过“萝卜快跑”APP打一辆无人驾驶出租车前往汉江滩公园。等待约15分钟后，终于打到一辆，又等待了约10分钟，一辆配有安全员

的无人驾驶出租车驶来。在等待期间，记者对比其他网约车平台发现，二者的线路和价格均有差异。“萝卜快跑”显示全程约26公里，用时约1小时，优惠90元后价格为40元左右。而网约车平台显示全程约17公里，用时37分钟，普通快车价格在32元左右。不过在行程开始后，无人驾驶出租车的实际行驶路线与网约车平台基本一致，最后实际支付为21元左右。

虽然无人驾驶出租车有后备箱，但安全员告知目前不能使用，且乘客只能落座后排。

落座后，乘客面前是前座后枕上的显示屏。点击“开始行程”按钮后，车辆启动。

记者注意到，行驶过程中，多数时间安全员的双手平放在大腿上，车辆的方向盘自动转动，控制方向。只有在遇到特殊情况时，安全员会操控方向盘。比如在一处较窄道路转弯时，车流量比较大，无人驾驶出租车行驶缓慢且会主动刹车，这时安全员上手操作控制车辆提速行驶，避免造成堵车。

车辆行驶中，时速在每小时三四十公里，到高架时会根据路况提速到每小时六十公里左右。记者观察到，无人驾驶出租车不时被周围车辆超车，几乎没有超过其他车辆，且在行驶过程中为避开其他车辆，常出现突然刹车的情况。

市民梁女士告诉记者，自己常使用“萝卜快跑”，相较于去年，如今车辆在急刹车和速度上都有改进和提高。不过梁女士称，自己只有在赶时间的情况下才会打无人驾驶出租车，因为目前优惠力度比较大，早晚高峰期不会选择，原因是跟网约车相比速度较慢，“毕竟这个车还是以安全为主。”

常会“不明原因”停车 招致“拥堵”投诉不断

在武汉城市留言板上搜索“萝卜快跑”，相关信息超过300条，其中有为无人驾驶出租车点赞的留言，但更多的是投诉，投诉点主要是无人驾驶车辆速度慢或“不明原因”停车造成交通拥堵。

针对这些投诉，武汉经开区管委會曾回应表示：经核实被投诉车辆为无人驾驶车辆，车辆在上路实验过程中不断进行调试，造成不便深表歉意。同时，开发

刚宣布上新第六代无人车并在年内投放千辆，武汉的“萝卜快跑”就摊上了事。近日，武汉街头的无人驾驶出租车频遭市民投诉造成交通堵塞，引发关注。

随着投放数量的增加，无人驾驶这项新技术暴露出的问题也在增多，除了市民的投诉，还引发相关从业群体对可能会被取代的焦虑。不过，每个新事物的诞生，必然伴随着新问题的产生。有专家认为，无人驾驶技术的发展势不可挡，就像当初人类从农业社会迈入工业社会一样，虽然机器代替了手工，但人类学会了操控机器。



武汉街头的无人驾驶出租车。

区相关部门会不定期对车辆所属公司负责人进行约谈，将市民反映的问题向所属公司进行反馈，确保道路安全。

面对近期的投诉争议，5月29日，“萝卜快跑”官方回应称，针对近期出现的恶意投诉、虚假事故等网络内容已向公安机关报案。

除了网络上的投诉，齐鲁晚报·齐鲁壹点记者在武汉期间采访到的每一位出租车和网约车司机，都表示曾在路上遇到过“萝卜快跑”引发的交通拥堵问题。

出租车司机夏先生说，5月初的一个晚高峰，在经开区沌口附近，一辆无人驾驶出租车停在十字路口中间造成道路拥堵，“当时车流量比较大，它的四周都有车，它就不走了，最后是安全员开着另一辆‘萝卜快跑’过来把它开走的。”夏先生说，当时造成拥堵的时间约半小时。

网约车司机杨先生说，上个月的一个早高峰，一辆无人驾驶出租车不知为何停在路口位置，导致后方车辆无法前行，“交警来也指挥不了，最后是他们公司的人来把车开走了。”

网约车司机张先生也给记者讲了一个例子，同样是上个月的一个早高峰，他经过汉江一条道路时，也遭遇了约5分钟的拥堵。“那条路只有一条车道，但是两辆车也能并排通过。”夏先生说，当时有一辆车违停在路边，后方的一辆无人驾驶出租车便跟停在后面不再前进，“后来那辆违停的车主办完事把车开走，道路才恢复正常。”张先生说，很明显，造成此次拥堵的原因是前方的违停车辆，如果大家都严格遵守交通规则，拥堵情况甚至交通事故发生的概率将大

大降低。

对网约车和出租司机 带来冲击难以避免

随着无人驾驶出租车在武汉投放数量的增加，出现的问题也越来越多。除了拥堵投诉，数万人的司机群体也陷入将被取代的焦虑中。

数据显示，目前武汉市日均运营网约车2.94万辆。2021年，武汉出租车拥有1.7万辆的市场体量和3万余名从业者。从业12年的夏先生告诉记者，近些年，武汉出租车的数量变化不大，但司机的数量不断减少，“以前一辆车两个人倒班开，现在一个人开。”

夏先生表示，行业在前些年受到网约车的冲击，如今市场上又多了一个科技感满满的竞争对手，他不知道自己哪天会失业。

多位网约车司机告诉齐鲁晚报·齐鲁壹点记者，虽然目前投放量不多，行业受到的影响较小，但他们确定，未来的某一天，无人驾驶出租车肯定会在城市中大规模应用，到时作为司机的他们只能另谋出路。至于是什么出路，还没有人想好。

实际上，除了百度公司的“萝卜快跑”，目前国内主要的出行平台滴滴、曹操、T3、如祺等都在无人驾驶出租车领域加速布局。

4月初，广汽埃安与滴滴自动驾驶联手成立广州安滴科技公司获批工商执照，宣布2025年首款L4无人驾驶出租车将实现量产；特斯拉宣布在今年8月8日发布无人驾驶出租车；T3出行定下目标，到2026年底L4自动驾驶车辆商业运营将达到1000

辆……

“伴随人工智能及自动驾驶技术的发展，出行服务行业从有人驾驶形态转向自动驾驶形态是必然趋势。”如祺出行相关负责人表示在接受采访时表示。

山东大学控制科学与工程学院副教授刘春生同样认为，无人驾驶技术大规模应用的一天肯定会到来。虽然目前这项技术尚未在我国大面积推开，因为除了技术问题，无人驾驶还面临地方政府配套支持问题、法律法规问题甚至伦理问题的健全和完善。

虽然目前我国无人驾驶技术的发展还没达到对网约车和出租车司机行业造成严重冲击的地步，但这天一定会到来，这是难以避免的，也是技术发展的一个浪潮。

刘春生认为，不仅是网约车行业，实际上很多行业都面临人工智能的冲击。不过，我国的体制优势比较明显，可能会在二次、三次分配，甚至法律法规方面做一些措施，保障普通人的利益。

“技术的发展速度已经远远超过大部分人的想象。”刘春生说，一项新技术、一个新事物的出现，都会产生这样的问题。就像前些年网约车还是一个新事物时，也曾出现过对出租车行业的冲击，甚至也引发过普通市民对安全性的担忧，“当时的抱怨不比如今对无人驾驶要少。”

从当前的时代来看，无人驾驶技术确实会替代很多司机的工作岗位，但从长远来看，无人驾驶技术也可能给他们创造新的工作岗位。“就像当初从农业社会进入工业社会，工业替代手工一样，谁也不能改变。”刘春生说。

相关链接

从2022年投放第一批无人驾驶出租车至今，武汉作为国内无人驾驶领域的前沿城市，几乎把“无人车”当作一张新的城市名片。

2022年9月，武汉与重庆率先发布自动驾驶全无人商业化试点政策，向百度公司发放全国首批无人化示范运营资格，并允许车内无安全员、开上社会道路、开展商业化服务。

从那时起，打一辆“真无人车”成为现实。除了可率先尝鲜的武汉市民外，如今“打无人车”也成为外地游客到武汉的必打卡项目之一。“打无人车，逛大武汉”的标语已被印在部分无人驾驶出租车的车身上。

近两年时间，“萝卜快跑”在武汉快速奔跑。

位于武汉市经开区的军山新城是无人驾驶车“梦开始的地方”。2022年9月，全无人“萝卜快跑”在军山新城周围开始试运营，覆盖面积13平方公里，单向里程共计40公里，设十余个推荐上车点。

一年半后，全无人“萝卜快跑”的数量增加到300辆，时间也从朝九晚五，改成了早上6时到次日凌晨2时。

2023年8月25日，“萝卜快跑”出现在武汉天河机场，这也是国内“无人驾驶车”第一次跑上高速，开始在机场接送乘客。

2023年12月13日，武汉市经信局的资料显示：武汉已成为全球最大的无人驾驶运营服务区。

截至2023年底，武汉全市累计开放测试道路里程已突破3378.73公里（单向里程），覆盖武汉12个行政区，辐射面积约3000平方公里，触达人口超770万，开放里程和开放区域数量保持全国第一，也是全球最大的自动驾驶出行服务区。

今年5月15日，百度公司发布全球首个支持L4级自动驾驶的大模型Apollo ADFM（Autonomous Driving Foundation Model），同时宣布搭载百度第六代智能化系统解决方案的，也是首批交付的第六代无人车，即刻起在武汉投入使用，年内在武汉完成千台无人车的部署。

试点仅仅一年多，里程增加近百倍