大家好，我是来自于AutoX，大家在外面可以看到我们的车，今天也是摆出了我们的车队在外面。同时我们也有一些体验的试乘，欢迎大家来参加。  
 公司几年前在硅谷成立的，最近我们把总部迁回中国。当初开发很多是想看怎么把马路上的交通做得更加智能化，所以就开发了不少像自动驾驶、无人驾驶各个模块。随着把这些模块也开发出来，我们也把车队打造出来，同时也有在一些城市区域里面开始跑，我们的车队开始实现载人还有载货的场景。这一段路走下来，比如说把我们的各个自动驾驶的模块结合到道路上的一些智慧设备，同时我们也跟一些合作方一起合作来实现驾驶的载人还有载货的场景。

接下来也希望通过这样一个平台给大家介绍一下我们的成果，如何创造智能网联汽车的生态。做无人驾驶我们也是看到它其实带来很多便利，很多好处，所以就驱动我们的公司团队一直在做无人驾驶的开发。无人驾驶它也可以帮到提高像安全上，把这些人为的因素减少。通过车联网、车队之间的联线，也使车队更加容易被规划起来。同时提高载人、载货，其他的应用场景效率。无人驾驶也可以赋能于一些不想要怎么开车的，尤其是到一些闹市区，不想要怎么开车的，提高这方面的生产力。通过无人驾驶的开发，它也可以让这些司机更加不怎么样需要操作这辆车，同时也可以提高司机的工作效率，比如说几个小时可以通过无人驾驶的技术来实现更长时间的载人、载货应用场景，也可以提高相对应的经济效应。

我们公司开发这些自动驾驶主要是有一个使命，就是要平民化自动驾驶，希望可以让老百姓用到自动驾驶的好处。我们一心在打造人工智能司机，主要是解决出行还有货物运输这两方面的场景。至今我们的技术已经成功在不同的平台上打造出来，这些车型像有七人座的像菲亚特，还有一些乘用车还有SUV，卡车都是有这样的无人驾驶车队，在马路上行驶，形成智能网联的汽车在马路上跑。开发了这些技术我们得要有合作方一起合作来打造这样的生态，比如在送人方面我们跟高德地图，稳定在这边的时候你可以开高德地图上的打车功能，就可以搜到我们的AutoX选项，目前是免费的形式来服务群众，打到无人车，也不需要通过筛选的。

同时，在深圳跟国资委旗下的深发集团的鹏程电动一起合作做载人的应用场景。上海这边我们也跟大众出行合作打造无人驾驶的出租车的应用场景，在本地这边。同时送货方面我们跟运营商如地上铁，菜鸟，还有快狗打车、中通快递一起合作打造用我们的车队来做载货的应用场景，你可以看到这样一个生态，我们相信才可以让很多老百姓使用到比较规模化的无人驾驶优势。我们公司在国内国外都有部署团队，几个地方已经开始实现一些示范应用，载人、载货的场景。比如在上海，我们正在运营车队，来做一些载人示范应用。在武汉我们也是开始部署载人的模式，深圳除了研发自动驾驶，我们也有做载人的一些活动。我们希望通过不同团队技术的累计，可以在不同城市慢慢逐渐规模化载人、载货的应用场景。

我们团队的背景其实跟一些自动驾驶公司可能有稍微不同，我们团队是具备软件、硬件背景的团队，主要的目的就是打造除了软件法，我们也要打造硬件平台，比较成熟的软硬件一体化的解决方案。顾总刚才有提到市区内的自动驾驶是比较不容易的，因为你还要应付像红绿灯，行人乱穿，车辆加塞这样的场景，我们主攻这样的问题，实现闹市区，尤其是一线城市比较复杂路况的时候，解决他们那种闹市区可以做任意点到点的无人驾驶，在这条路上我们也拿到了像国际的一些标准，像加州他们有一个牌照是做全无人驾驶的牌照，至今是全球第二家公司拿到在加州全无人载人的牌照。

我们深信这是一个生态，所以跟很多车企还有物流的企业有做不少的深入合作，我们跟东风还有上汽，他们是我们的股东，所以我们跟他们也有很多的智能网联汽车还有无人驾驶方面的技术合作。跟国外的像菲亚特也有合作，主要是合作做全无人的无人驾驶，不需要安全员在车上的无人驾驶的开发。同时像阿里他们有很多物流的平台，还有出行机和聚合平台，是很多人使用的，我们也有跟他们合作，怎样打造规模化的无人驾驶出行的开发。

在不同城市刚才有介绍到，在一些城市已经在部署智能网联汽车示范应用，像上海这边我们在安亭镇这边开发了可以接到道路上的一些设备，还有跟我们的车辆做交互的应用场景，至今您可以看到在路上跑，我们的车在路上跑，主要实现在公众的应用场景，将来希望可以一起合作开放，智能网联汽车开放到下一个阶段就是到虹桥机场这样一个路段。

我们在上海打造了这样一个车队，这个车队里面怎么把这些车辆的运维，还有车辆的数据，如何上传做开发，在上海打造了这样一个场地来做这样的事情。同时如果你在高德打车上面可以输出选项就可以搜到我们的服务坐无人驾驶的出行。当初为什么选择高德打车来推出这样的服务呢？主要是因为我们车队一来是可以通过这样的平台来做调度，同时也可以跟其他的人工开的车一起做混合式的集合平台的打车。同时我们也把这样一个模式很容易地复制到其他城市，比如说武汉，我们也可以同时在那边投入一支车队在马路上行驶做这样的无人驾驶的应用。

在深圳我们跟鹏程电动出租车公司合作，打造无人驾驶的车队，同时有不同的车型在里面跑，你可以看到它上面搭载了不少传感器，通过这些数据来做无人驾驶。跑的地方就是像这种比较复杂场景，有很多车流、人流的场景，实现无人驾驶的出行。如果说你想要怎么使用的话，就可以在高德打车上现在比如说去某个地方，可以看到AutoX的选项在上面。这个界面是到时候您上车的话，就可以在车里面看到的，比如说你说一下你的手机尾号确认你的身份，具体你就可以看到，车具体看到的东西，比如说四周的感知，地图、路线，你可以在车上看到这样的数据。

这是一般我们车跑的这些路况，可以看到市区内的场景，其实也不是很容易的，这个情况是前面发生了一个事故，我们车也可以很智能的绕过这样的事故现场，当时的环境也是蛮复杂的。像有这种卡车在旁边，车流也是很多。这里有一些另外比较复杂的行人乱穿，这个是无保护左转，前面绿灯还是要应付易撞前面的车，加上这里有车加塞，这是另外一个无保护左转，你可以想像，天天要跑的车队都是要解决这样复杂的场景，天天收到的数据，所要处理的事情是很多的。同时我们还要把车上的数据传到其他车或者是其他的运营中心里面，你可以想像智能网联我们要传的数据有多少。我们也是不限制于晴天、白天，我们也有在晚上、下雨天都有跑。

到底这些车辆所产生的数据有多少呢？如何应用它们呢？像这里就开始给大家看一下我们车里在想的东西，在做的事情。当时在录的一个视频这个场景，例如的车就是无人驾驶的车，它上高速会注意四周的物体，车辆的信息，这个速度，像这种是高速的场景。这个是在市区内的一些场景，你可以看到它所看到的信息，像不同颜色的黄色、粉红色、蓝色，黄色是行人，粉红色是自行车。我们如何把这些车辆上的数据更好利用起来，通过网的传输传到其他车或者是运营中心，我们把这些结合进来，传到云端，通过智能网联应用起来。这是快速播放的，比较常态化的，白天，还有晚上的无人驾驶场景，它如何自己懂得避让，跟随车，避让这些车辆。规划出来的路线它会懂得自动避让其他马路上的电瓶车，又回到自己的路线上。显示出我们做的决策规划是可以给到点评车一些安全距离。

这些AI我们开发了以后，同时也把它复制到不同的车型，像这个是卡车，我们也在实现这种无人驾驶物流的场景，通过驾驶卡车开发。这是无人驾驶卡车，主要是专针对于市区内的物流配送的场景所开发的，这个是跟东风汽车合作的无人驾驶电动卡车，同时我们在跟合作方像菜鸟、地上铁合作，开发更多的场景，希望可以帮到更多的公众使用这样的服务。

我们这条路走来，达到不少里程碑，慢慢的把技术做得更成熟。比如刚才提到我们最近获得了国际的技术认证，拿到了第二张全球的加州的全无人的牌照，同时我们也很早之前拿到了在加州马路上做Robo  Taxi运营牌照，今年发布的接管里程我们技术也达到了全球第四的技术水平。同时也踏道了像国内大陆测试牌照，包括一些示范应用牌照，包括上海这边的示范应用牌照开始做载人的活动。同时我们也是中国第一家已经开始在实现可真正无人的Robo  Taxi平台，同时在加州那边开始做了试运营，配送也好，载人也好，现在也是通过车队来实现一些规模化的无人驾驶的出行应用。

接下来是想做比较多的东西，怎样把无人驾驶做起来更加规模化。这里有两个维度，一个是在技术层面上，我们是否可以真正的去掉安全员，这个车队没有安全员，这方面我们也开始在跟车企合作，比如说用他们冗余的线控底盘开发这样的车队，同时不断的进行技术认证，确保我们是安全的，可以上路的，同时我们也开始做一些量产的事情，比如说把这些软件、硬件一体化的解决方案，如何开发成一个预控制器，XCU这样的产品把它量产化。同时可以把这样一个技术部署在不同的国内城市，做成一个真正可以量产化的全无人的无人驾驶的车队。你可以看到现在我们已经可以在不同的城市，圣何塞、深圳、上海、武汉，都实现这样的无人驾驶Robo  Taxi的应用场景，我们也希望可以把这样的模式复制到不同的城市和区域，使更多人可以享用到这样的技术。谢谢大家。