

做 中 国 企 业 的 思 想 者

企 業 家 日 報

ENTREPRENEURS' DAILY

今日 8 版 第 252 期 总第 11220 期 四川省社会科学院主管主办 企业家日报社出版 值班副总编辑:肖方林 全年定价:450 元 零售价:2.00 元

2024 年 10 月 9 日 星期三 甲辰年 九月初七

国内游、出境游、入境游 三大市场强劲增长

■ 陈爱平

国庆假期,我国国内游、出境游、入境游三大市场活力十足,文旅消费显示出巨大潜力。

受第 35 届上海旅游节和国庆假期的双重带动,位于临港新片区的上海海昌海洋公园 10 月 2 日、3 日单日入园客流量均超过 5 万人次,假期 7 天客流量创 2018 年开园以来同期新高。上海海昌海洋公园通过延长运营时间、增加表演场次、增设临时停车场等举措,应对大客流,提升游客体验。

“海洋动物活泼可爱,小朋友特别喜欢。烟花秀、无人机和非遗舞火龙表演等时尚又热闹,一家人可以从白天玩到晚上。”来自重庆的游客谢荣说。

去哪儿平台数据显示,国庆假期国内异地游、外省游占比超六成,机票和酒店预订量较去年同期增幅明显,热门城市景区门票预订量较 2019 年增长 3 倍。

上海市民陈婷一家则前往新加坡旅游。“新加坡对中国游客实施免签政策,往来航班也很充足,说走就走的行程很让人放松。新加坡植物园、环球影城等项目以及当地特色美食,都让一家人觉得满意。”陈婷说。

今年国庆假期,携程平台上出境游订单超过 2019 年同期,泰国、马来西亚、新加坡、澳大利亚等较为热门,亲子客群占出境游客比例进一步增大。

总体来看,我国居民出行更加关注“性价比”。飞猪有关负责人介绍,国内游订单中,涵盖机票、酒店、餐饮等的旅游套餐预订量同比增长 40%;出境游订单中,“那些融合文化、旅游、体育、购物等多重体验的目的地更受消费者关注。”

假日期间,各地也在不断丰富文旅供给。北京、上海等多地体育赛事如火如荼,贵州“村超”足球友谊赛、云南帆船公开赛激发大众参与热情;多地创新业态,推出科普游、“国风”游等项目,挖掘消费新增长点;各地也通过升级旅游设施、优化配套服务等,提升消费体验,激发消费潜能。

业界同时关注到,许多三线、四线、五线城市及县城正成为活跃客源地和热门旅游目的地。同程旅行数据显示,国庆假期三线及以下城市用车热度增长超过 50%,近百个县城酒店预订热度同比上涨超过 50%。携程平台显示,四线、五线城市居民成为出境游新的增长点,假期出境游订单同比分别增长 1 倍及 3 倍。

“这意味着国内越来越多的居民将旅游当作假日消费的‘必选项’。”华东师范大学教授楼嘉军分析,旅游业日益成为新兴战略性支柱产业和具有显著时代特征的民生产业、幸福产业,在促进经济转型升级、引导扩大消费、满足人民美好生活需要等方面发挥着越来越重要的作用。

与此同时,北京、上海、西安、重庆、广州、杭州等城市迎来更多入境游客。携程研究院分析师毛琳介绍,按可比口径测算,假期入境游订单量同比增长近八成,创下历史新高。其中,客源地为意大利、马来西亚、俄罗斯、美国等国的入境游订单量同比成倍增长,有超过 50%的外国旅客在中国停留超过 7 天。

在此轮“China Travel”热潮中,入境游客不仅被中国城市各具特色的自然景观、历史建筑、民俗文化等所吸引,还热衷走进菜市场、文化馆等,感受当代居民生活。

保加利亚网球运动员格里戈尔·迪米特洛夫来上海参加比赛之余,参观了在中华艺术宫(上海美术馆)举办的“何以敦煌”敦煌艺术大展。“在这里可以欣赏到中国古代艺术,非常棒!”他说。

“随着人们在旅途中感悟文化、增进了解,中国经济社会发展的蓬勃活力与文化魅力也得以充分彰显。”中国旅游研究院院长戴斌说。(据新华社)

**双汇熟食**
SHUANGHUI DELI

**双汇熟食**
SHUANGHUI DELI

责编:袁志彬 版式:黄健
新闻热线:028-87319500
投稿邮箱:cjb490@sina.com

**企业家日报微信公众平台**
二维码

**企业家日报网**
二维码

竞逐自动驾驶新赛道 “小巨人”企业希迪智驾的创业密码



●位于湖南长沙的希迪智驾产业园。

■ 谢奔 白田田

业内人士常用“跑马拉松”来比喻自动驾驶行业竞争:市场竞争激烈,技术挑战极高,研发投入巨大,商业化落地阻力重重,考验着每一家“参赛”企业的耐力。

湖南长沙,成立于 2017 年的希迪智驾(湖南)股份有限公司,却在这条赛道上惊险跨越“死亡谷”,成长为国家级专精特新“小巨人”企业、商用车自动驾驶“独角兽”企业。

7 年来,这家初创企业曾站在风口、备受瞩目,也一度遭受质疑、陷入迷茫。硬科技创业如何找准风向、修炼“韧性”?技术成果如何在商业浪潮中淬炼价值?

解码希迪智驾创业之路,或许可以找到答案。

站上风口,还要找准风向

站在风口,就一定能起飞吗?至少这样理想化的商业故事没有发生在希迪智驾。

2017 年,在海外从事通信领域研发 20 余年的马淮,接到了“回国创办一家自动驾驶企业”的邀请。

他并没有一口答应。“我们都很清楚,这是一场充满不确定性的持久战。”马淮回忆,“但也确实充满机会和创新‘诱惑’,令人心动。”

几经考虑,他选择接受这个挑战。这位资深技术专家没有想到,企业成立不到两年,现实就给了他一记响亮的“耳光”。

那是 2019 年夏天。骄阳似火,希迪智驾长沙总部大楼,高管年中复盘会议上,出现数轮激烈争论。核心问题是,如何实现商业化落地?

当时,希迪智驾已经在商用车 L4 级自动驾驶领域“烧”了一把又一把的资金,但倾注心血研发的无人重卡迟迟找不到市场,几个月都很难卖出一台。

账面上的惨淡,支撑不起创业的热情,更让企业面临巨大压力。

“那段时间,关于自动驾驶的争议不断,资本退出、同行折戟的消息频频传来,投资人和团队信心也开始动摇。”回想当时企业面临的经营危机,马淮面色凝重。

问题究竟出在哪里?
“开放道路上的无人重卡产品,对技术成熟度、政策法规容忍度都有极高要求,市场具有极大的不确定性。”马淮和同事们意识到,必须重新审视行业方向。

向何处去?这个问题关乎存亡。
“我考察过内蒙古的矿山,这个领域或许有机会。”希迪智驾“2 号员工”,现任副总裁、智慧矿山事业部负责人刘洲抛出一个想法,让矿山场景进入希迪智驾的视野。

为了验证这个细分领域的真正市场前景,企业调研团队走访了数百座矿山,与矿山运营方、车队负责人、卡车司机等一线人员深度交流。

“这个领域有真正的市场刚需。”参与多次调研的马淮分析,安全和效率是矿山运营的关键问题,无人驾驶是解题的“金钥匙”;希迪智驾在开放道路场景的丰富研发积累,可以迅速在矿山场景迁移、转化。

不过,在矿山这样的传统领域,老装备“跑”了几十年,老运营模式“管”了几十年,无人驾驶靠什么打开市场?

江苏句容台泥水泥矿项目,一个不起眼

的机会,摆在了面前。

2020 年,希迪智驾和江苏句容台泥水泥矿达成无人矿卡合作意向。但客户对技术可靠性、成熟度不放心,只愿意提供两台工龄超过 20 年的老式燃油矿卡做测试。

“才两台车,摆明了就是信不过我们!”“这么破旧的车,能改吗?”希迪智驾智慧矿山事业部技术总监罗哲记得,接手这个项目时,团队并没有太多信心。

“没有人说放弃,大家都憋着一股劲。”罗哲说。

技术团队几乎从零开始,重新设计车辆的电子架构系统,一条条优化车辆的线路,反复研究激光雷达、毫米波雷达等传感器的安装位置,再一遍遍根据矿山运行条件优化算法……

2022 年 7 月,经希迪智驾改装过的无人驾驶油车交付测试。

“心都卡到了嗓子眼。”罗哲说,即便预演了无数遍,但在现场的他仍然高度紧张,“矿泉水喝了一瓶又一瓶”。

启动、前进、装卸、绕障……终于,两台测试车辆稳定完成了一道道“考题”,客户也被旧车的“神奇再造”深深打动,更对无人驾驶的稳定性、安全性坚定了信心,当即决定:全面采用希迪智驾技术方案,投资购置 14 台无人矿卡。

当年 11 月,希迪智驾无人驾驶纯电矿卡编组进入矿区“7×16 小时”作业,成就了行业内首个全矿山无人驾驶项目。经过权威测算,无人矿卡作业效率达到有人驾驶的 1.04 倍,能耗成本减少 88%。

无人矿卡技术“跑通了”!一时间,业界轰

动。

一子落,满盘活。“越来越多客户从‘不信任’到愿意‘试试看’,再到主动‘找上门’,无人驾驶技术在矿山场景应用正在成为共识。”马淮说。

掌握硬核技术,才有“护城河”

获得 11 项车规级安全及质量体系认证,参与制定 20 余项行业标准,获得专利授权 400 余项,编写自动驾驶技术代码超过 600 万行……

这是希迪智驾交出的自动驾驶“技术答卷”。7 年来,企业技术创新成果涵盖从感知、决策、规划到控制、定位、通信等多方面的算法、软件、硬件模块和子系统,研发实力走在行业前列。

马淮说,企业 500 人团队中,研发人员占比超过 75%,研发投入占运营成本比重超过 40%,对先进技术的追求深刻融入希迪智驾的创业方法论中。

“但我们认为这并不足以构筑起企业应对激烈竞争的‘护城河’。”话锋一转,马淮给出了他的思考:在应用场景中突破、优化、迭代技术成果,让技术变“活”,才能拥有真正的“硬实力”。

10 月,中国西北,年产 1600 万吨的黑山露天煤矿。设备轰鸣运转,尘土飞扬间,希迪智驾无人驾驶矿卡车队正在有序行驶。

这个从今年 6 月开始运行的智慧矿山项目现场,有 56 台无人驾驶矿卡和 800 多台有人驾驶矿卡等作业车辆同时作业,创造了目前世界最大无人驾驶混编纪录。

刚开始,有人不屑一顾:“路况复杂,车型巨大,老司机都要小心翼翼,没人的话能开吗?”还有个别司机“出难题”,在行驶时故意插队,想看看无人驾驶矿卡如何应对……

压力给到了希迪智驾这一边。
罗哲说,混编要求多车、多设备精细化协同,不仅要确保安全,还得做到工作效率不低于经验丰富的老司机,这是前所未有的挑战,不是靠坐在办公室写代码能够解决的。

必须到一线去!希迪智驾派出近 20 人的团队,在矿上一待就是一个多月,吃住在矿山宿舍,工作在作业现场,深入理解需求,只为找到技术与场景的精准对接点。

顶着风吹日晒、灰尘扑面、噪音轰鸣,希迪智驾的“技术宅”在矿山上混得“灰头土脸”,换来的是企业无人驾驶矿卡越来越“聪明”:

感知能力不断提高。仅“障碍物绕行”一个指令,就细化为数十种决策方案;40 米开外,可以精准识别 10 厘米的障碍石块,运载效率显著提升。

决策算法持续优化。仅故障识别一道环节,就研发出包含 1600 余项故障检测的智能系统,作业安全更有保障…… [下转 P2]

向海图强 全球第一大港的“新”与“变”

■ 奚金燕 洪宇翔

国庆假期,走进宁波舟山港,依然是一片繁忙景象。港区内,来回穿梭的氢能集卡、远程操作的智能桥吊,勾勒出了一幅现代化港口图景;海岸线上,一艘艘完成装卸作业的远洋巨轮从这座东方大港出发,驶向世界。

从新中国成立初期的一个港区、一座浮码头、年货物吞吐量不足 4 万吨,到如今的 19 个港区、170 多座万吨级以上大型深水泊位,全球唯一年货物吞吐量超 10 亿吨……75 年间,宁波舟山港实现了从内河港到河口港、再到海港的跨越,成为中国开放发展的一个缩影。

从河埠码头走向港通天下

回望 20 世纪 50 年代到 70 年代,宁波港还是一个囿于甬江口的内河小港。

彼时,宁波港的承载能力十分有限,由于海水涨潮时带进来的大量泥沙不断在甬江口淤积,500 吨以上的船非常少见。甬江口码头停靠的基本是中国几吨到十几吨的货船,个头都不大,运载货物大多以化肥、粮食、白糖等紧缺商品为主,进口商品很少。

1978 年,浙江省首座万吨级煤炭码头——镇海港区煤炭码头简易投产,宁波港口实现了从内河港向河口港的跨越。

该港区煤炭码头投产后,宁波港口的单一泊位靠泊能力从 3000 吨级提升至万吨级,一举打破浙江省煤炭供应只能由上海港通过火车或船舶转运的局面,不仅减轻了上海港



●宁波舟山港

的疏港压力,还缓解了宁波市及周边地区的用煤紧张局面。

1979 年 6 月 1 日,经国务院批准,宁波港正式对外开放。1987 年,国家正式批准建设北仑港区二期工程的 6 个深水泊位,其中包括集装箱、通用泊位。

1991 年 9 月 29 日,随着一个个集装箱被顺利吊装上“益河”轮,北仑港区二期工程一阶段顺利投产,终结了大陆沿海港口不能装卸第四代集装箱船的历史。当天,宁波至美国东海岸纽约、查尔斯顿、休斯敦的国家核心班轮干线同步开通,宁波港口正式进入国家远洋干线港序列。

2001 年底,中国正式加入世界贸易组织,为港口带来了新机遇和新挑战。如何在管理经营上进一步与国际接轨,成了港口新的“成长烦恼”。

《@ 改革开放 45 年——Z 世代探寻浙江奇迹》一书中记录了这样一个细节:2002 年,宁波港务局向当时集装箱全球排名第 14 位的美国“纽约—新泽西”港发出想去学习考察

的传真,却被婉拒了。对此,宁波港口奋斗者并没有轻言放弃,他们更加清醒地认识到:有作为才有地位,拼搏创业才是唯一出路。

在“八八战略”指引下,2003 年,宁波港口正式启动“二次创业”,开航线、拓市场、打品牌、强服务,在短短几年时间里,实现了集装箱运输业务“从小到大”的跨越式发展。

此后,宁波港开始走向世界舞台。在被“婉拒”的第五年,宁波港口企业负责人随浙江访美代表团来到“纽约—新泽西”港,对方改口称宁波港为“老大哥”,因为他们的集装箱排名已经被宁波港超越。

《中国港口运行分析报告(2024)》显示,2023 年,中国外贸海运量占世界海运量的 30.1%,较上年上升 2.2 个百分点。其中,宁波舟山港年货物吞吐量连续 15 年位居全球第一,年集装箱吞吐量稳居全球第三。

奋力建设“世界一流强港”

中国高水平对外开放,为经济社会发展注入了强大动力,也为港口发展提供了难得的历史机遇。

2004 年 4 月 8 日,宁波港进行了“政企分开”的新一轮港口管理体制变革,宁波港集团有限公司正式成立。这是宁波港管理体制的又一次重大改革。2006 年 1 月 1 日,宁波—舟山港名称正式启用,掀开了宁波、舟山两港一体化发展的新篇章。

在实现宁波舟山港一体化运营基础上,嘉兴港、温州港、台州港和义乌国际陆港等相

关港口资产的整合也相继完成。

2015 年 8 月 28 日,浙江省海港投资运营集团有限公司揭牌成立。浙江省沿海港口一体化整合形成了以宁波舟山港为主体、浙东南沿海港口和浙北环杭州湾港口为两翼、联动发展义乌港及其他内河港口的“一体两翼多联”的港口发展格局。

如今,除了选择公路运输,还可以选择水陆联运、海铁联运、江海联运等多种物流模式,货走宁波舟山港。而宁波舟山港也已成为超级大港,300 余条集装箱航线连接着全球 200 多个国家和地区的 600 多个港口。

在港口运输生产蓬勃发展的同时,宁波舟山港“智慧港”“绿色港”建设也取得长足进步。

如今,集装箱进出口全程无纸化、集卡运输交易平台、线上电子装箱单预录入等线上业务,让码头业务“最多跑一次”成为现实;智能理货、桥吊和龙门吊远程控制等智能化项目,不仅有效降低了作业人员的劳动强度、企业的用工成本,更有力助推了港口生产效率的提升。

“以前不管刮风下雨,桥吊司机都要爬到几十米高的设备上作业。如今,他们只需要坐在办公室远程操作设备就行。”和集装箱打了 20 多年交道的全国劳模、宁波北仑第三集装箱码头有限公司吊班大班长竺士杰说。

涛声越千年,风起再扬帆。在中国绵延的海岸线上,港口的变迁也浓缩着时代的变迁。新时代,启新航,在进一步全面深化改革的新征程上,宁波舟山港正锚定“2027 年基本建成世界一流强港”的目标加速驶进。