

多家巨头布局无人机送货 行业标准待完善

□本报记者 黄敏

>>图说新闻



位于福建平潭综合试验区麒麟大道的无人驾驶汽车测试基地近日启动。测试的无人驾驶微循环电动车——“阿波龙”车身长4.3米,宽2米,内部设计座位8个,站立位6人,乘客总人数14人,续航里程大于100公里。图为一架无人机正在跟拍一辆无人驾驶汽车。
中新社 吕明/摄

无人机运输三大痛点待解

近日,顺丰拿到了国内首张无人机航空运营(试点)许可证。根据许可证的规定,顺丰可在民航局批准的试点区域内使用无人机开展物流配送。此番取得首张运营牌照,让顺丰一跃成为国内物流无人机的领先者。

早在2012年顺丰就提出无人机物流的设想,希望通过“大型有人运输机+支线大型无人机+末端小型无人机”的三段式空运链条,实现36小时通达全国的物流网络。

对于无人机,顺丰的构想是用无人机实现航空物流网络干支对接,辅以陆运以及快递员在配送末端的到门服务,以完成对大部分城市的空网覆盖。换言之,顺丰的无人机不仅仅针对末端最后一公里,更是针对支线无人机运输。

据介绍,顺丰多旋翼无人机最大有效载重从几公斤到几十公斤不等,最大载重飞行距离从几十公里到100多公里。同时,顺丰正在积极建立支线物流无人机运营能力,合作研发大型物流无人机。近期顺丰参股的朗星无人机公司专门为顺丰研发的AT200,最大航程达到2000公里,10立方米的货舱最多可以承载1.5吨重的货物,以260公里的时速巡航。

市场预计,京东是继顺丰后最有望获得牌照的企业。

国内物流行业对于无人机

的热衷来源于传统快递物流方式已出现瓶颈。未来汽车饱和度和度将进一步加大,传统地面运输将受到越来越多的制约,打造高效、快速的物流体系迫在眉睫。物流企业通过资本融资、租赁采购干线货机补充运力;电商企业则进一步升级仓储能力,保证仓库足够贴近目标客户,减少大规模高时效性干线物流。尽管上述方式压缩了干线物流时间,支线物流以及最后一公里配送瓶颈仍然无法通过现有科技有效突破,因此各方均以1000米以下的空域作为关键资源,支线固定翼+小型旋翼无人机成为发展关键。

尽管市场鏖战正酣,但业内专家认为,未来无人机在物流领域的发展还有三个问题有待解决:

一是无人机的安全性问题,如何将无人机的事故风险概率控制在合理范围,目前的技术还无法完全消除大众担忧;二是稳定性问题,与民航客机或者货机相同,无人机尤其小型无人机对天气影响更敏感,无论是可见的风、雨、雪、雾等大范围天气因素,还是晴空风切变、突发气流等难以预见的情况,都会对无人机产生较大影响;三是政策因素,在无人机应用方面,监管仍处于摸索阶段,不确定性较强。

(据4月9日《人民日报》)

近日,国家发展改革委基础司任虹巡视员带队赴江西赣州开展邮政业发展专题调研,鼓励相关企业为无人机快递发展创造可推广经验。近年来,中国的无人机市场被电商和快递两大“帮派”多家巨头不断带到新的高地。尽管商用还需时日,也有行业标准问题需要完善,但发展趋势已渐趋明朗。

无人机物流市场可期

近年来,中国无人机技术逐渐成熟,进入门槛和制造成本也逐渐降低,市场规模迅猛增长。据前瞻数据库资料显示,2017年中国民用无人机产量290万架,增长67.0%。易观智库预测,国内民用无人机市场的规模将于2018年达到110.9亿元,2017年与2018年增速均超60%。

业内将炙手可热的无人机与快递物流相结合,不仅是为了开辟出新的生财之道,也是为了提供更好的服务。

2018年以来,物流无人机商业化运营的发展十分迅猛,已经进入到合法运营阶段。

提高物流效率是物流无人机时代最显著的特点。

据报道,在菜鸟无人机的茶叶配送中,“过去采茶工来采茶,往返山路要步行1个多小时。菜鸟无人机加入了运茶,只需2分钟,就能飞上了狮峰山茶园。”

而在降低人工成本方面,人工配送一单快递的成本在7至10元。如果采用无人机送货,一单的配送成本已能控制在1.5元以内,是人工配送成本的六分之一。此前,京东董事局主席兼首席执行官刘强东在接受CNBC采访时曾说,无人机送货相比汽车等交

>>资讯

全球最快商业送货无人机起飞 最高时速达128公里

据《麻省理工技术评论》网站报道,美国滑索(ZipLine)公司日前开发出全球目前最快速商业送货无人机,最高时速可达128公里。

滑索公司几年前在卢旺达开设了一个全国性的无人机交付系统,用以向偏远的医疗中心运送血液和药物。自2016年10月开展业务以来,

通工具+人员配送,物流费用将下降至少70%。

任虹巡视员表示,无人机快递是通用航空与快递结合的一种新业态,对解决偏远地区配送问题、促进贫困地区脱贫致富具有积极意义。

各大巨头布局无人机送货

在快递领域,布局无人机的企业有顺丰、中国邮政、菜鸟和韵达等。其中,当属顺丰布局最为积极。顺丰从2012年就着手研究无人机物流,2015年就拓展到吨位级大型无人机的研发。2017年,顺丰更是实现了质的飞跃。6月29日,在获批空域内进行了首次业务运营飞行,并于7月13日宣布在成都双流自贸试验区建立大型物流无人机总部基地,成为国内首个正式落地的无人机支线物流运输项目。近日,顺丰拿到国内首张无人机航空运营(试点)许可证,一跃成为国内物流无人机的领先者。

在电商领域,布局无人机的有京东、苏宁和阿里等。其中,京东发展最为迅猛。虽然京东入局无人机比顺丰晚了3年,但其布局的步伐却并不示弱。京东2015年正式立项了无人机项目,2017年6·18大促期间尝试无人机送货。当年8月29日,京东获得覆盖陕西省全境的无人机空域书面批文。至2017年底,京东已经在陕西、浙江、四川等地开展大规模的无人机验证飞行。今年3月26日,京东在海南省试运营的第一个无人机配送站正式启用。刘强东表示,京东将在全国建设上万个无人机机场,所有的商品都能在24小时之内送达消费者。至于紧随其后的苏宁和阿里,

2017年6·18期间,苏宁物流无人机在浙江安吉首飞成功;2017年“双十一”期间,阿里巴巴菜鸟网络的无人机群组飞跃海峡,完成为福建莆田市湄洲岛居民送货。

无人机在降低物流成本、提高效率方面有诸多优势。各大巨头争相布局,说明了大家对于解决快递“最后一公里”有着共同的期待。

无人机商用仍有诸多问题待解决

虽然无人机近来发展迅猛,不过,要实现普遍商用似乎还为时尚早。阿里研究院院长高红冰称,就目前来说,各方面条件都很难实现。

确实,无人机商用仍有很多问题待解决:其一,无人机的载重与续航能力有待进一步提高;其二,无人机的安全问题,空中管制需要得到相关部门的许可;其三,行业的标准化需要进一步完善;其四,空域管理问题,飞行区与飞行线路需规划明确;其五,天气好坏对其影响大,有风有雨都不行;其六,不少市民担忧无人机携带的摄像头可能会泄露隐私。其中,应该先解决的问题当属制定一套行之有效的行业标准和规划固定的飞行区与合理的飞行路线。

中国无人机产业创新联盟秘书长王守杰指出,目前无人机在管理上还没有一套有效、成熟的办法,需要从顶层、从底层共同来推进,制定一套适合无人机应用的法规政策,在空域开放方面也需要大家共同努力去推动。

自然,解决以上问题只是时间问题。应该说,在不久的将来,收到无人机递上的包裹必然成为我们生活的常态。

用计算机视觉技术帮助进行飞行前检查。这些变化将接收订单到无人机起飞的时间从10分钟缩减为短短1分钟。

世界经济论坛无人机倡议负责人蒂莫西·鲁特认为,滑索公司可利用其无人机技术帮助其他地区提高供应链效率。

(据4月9日《科技日报》)