



博物馆如何应对文化热

解 敏



新民眼

年后,全国文化市场火热,多个大型文化展览受到观众热捧,即便在工作日,展馆内依然人潮涌动,观众络绎不绝。

然而,火爆的展览背后,随之而来的是观众预约不上、人流拥挤、观展体验不佳等问题。

博物馆热早已不是个别现象,从故宫博物院、国家博物馆到各大省级博物馆在内的文博机构,近期频频因为参观预约难引发公众关注。有的通过取消“周一闭馆”、延长开放等措施应对,依然无法满足

观众需求。

博物馆火了,自然是好事,但来博物馆参观的人增加了,体验感变差了。原来大家印象中安静、惬意、严肃的博物馆,现在有的热闹得如菜市场。安安静静看个展,仿佛变成一桩难事。面对“博物馆热”持续升温,爆发式的文化需求和博物馆的服务能力无法匹配时,以观众体验为重,还是以观众数量为重,或许是当下整个文博行业都需要思考的问题。

为了让市民游客有更好的体验,博物馆自身需要优化管理。比如是否可以通过大数据计算每日客流量、拥堵情况,加强现场秩序管理,减轻观展压力。后期通过调

整预售、优化参观路线、设置休息区等,尽可能让参观者有更好的体验。

同时,也应积极探索多元化的服务模式,满足不同观众的文化需求。例如,目前各大展馆普遍需要网络提前预约才能观展,是否可以线下给不会用手机的老年人预留一些现场票,让更多老年人也有机会平等享受优质的公共文化资源。

近年来,“博物馆+互联网”,令考古、传统文化更接地气,年轻人的创新玩法,也助推了博物馆屡屡出圈。博物馆更要以创新姿态“拥抱”观众,针对不同年龄段的观众,设计不同的展览内容和形式,结合展陈特色,利用现代科技手段,如虚拟现实、增强

现实等,为观众提供更加生动和沉浸式的观展体验。今年全国两会期间,全国人大代表、中国国家博物馆馆长王春法提出,在增强观众观展体验、提升公共服务水平的同时,加强网上资源供给,减轻线下参观压力,让云展览、云直播成为常态。

“到博物馆去”,正成为越来越多人的生活方式。与一般旅游景点不同,博物馆是保护和传承人类文明的重要场所,这个沉淀历史文化的空间,既要为公众提供服务,更需培育观众。只有为公众提供更多创新的“打开方式”,提升公共服务效能,“到博物馆去”才能真正感受更美好的生活。

“上海产”无人驾驶环卫车开进全球30余个城市

申城科企瞄准环卫赛道,“出海”实现商业化落地

当你在园区看见一辆无人驾驶的环卫清扫车时,会不会觉得有点新奇?事实上,无人驾驶领域正细分到环卫运营市场。据预测,到2025年,中国自动驾驶环卫运营市场规模将达到2700亿元。而一家上海企业通过创新的“1+X”商业模式,不仅成为无人驾驶技术在环卫场景商业化的先行者,还走出国门,完成海外环卫场景商业化落地。

大大的肚子,灵活的动作。装上不同的设备,就能“变身”清扫车、洒水车 and 垃圾转运车等3种环卫车型,而且全部作业过程都不需要人工参与。

这是仙途智能最新发布的一款无人驾驶环卫车。昨天,这家成立于

松江的企业在浙江嘉兴举办首届产品开放日活动,并带来了自研的无人驾驶产品家族。

仙途智能合伙人、产品及运营副总裁唐彦对未来有着畅想:“将以无人驾驶技术的规模化应用解锁城

市发展的‘新质生产力’,以科技力量实现环卫作业全要素生产效率的提升。”

这家上海市高新技术企业为何“盯牢”环卫赛道,又如何通过发展新质生产力“扫向”世界呢?

率先将无人驾驶技术应用到环卫场景

随着技术的持续突破,无人驾驶环卫车已经成为城市“美容”的新质生产力。仙途智能创始人兼首席执行官黄超告诉记者,基于对技术和场景的平衡思考,其认为环卫是无人驾驶商业化最佳应用方向,因此选择聚焦环卫赛道快速实现技术的商业化落地。

他们用行动证明了这一点——2019年4月,仙途智能获得全球第一张

自动驾驶清扫车测试牌照,率先将无人驾驶技术应用到环卫场景,如今已成为最早切入环卫赛道并持续深耕时间最长的无人驾驶公司。

唐彦透露,环卫是无人驾驶商业化最佳应用方向,主要体现在三个方面:首先,无人驾驶环卫车主要在5千米/时—8千米/时的低速场景环境下运行,安全可控度较其他应用场景更高;

其次,无人驾驶清扫车在城市公开道路上作业时,不仅需要识别车辆、行人、红绿灯等常规要素,还要准备识别路面上的垃圾、树叶、石块、坑洞等,并实现精准的贴边清扫,这种高度复杂的场景运营积累,能够为企业构筑坚实的技术壁垒;再者,传统环卫行业正面临老龄化严重、人力成本升高、招聘难度大以及工作危险性高等多重挑战,对自动化、无人化环卫设备的应用有着迫切且广泛的需求。

实现全流程自动化与无人化解决方案

当前,尽管市场上已有不少无人驾驶环卫车能够在道路上安全、独立地完成“清洁”任务,但在车辆检测、充电、加水以及垃圾倾倒等其他关键环节中,依然离不开人工的协助。“打通环卫作业全链条,实现真正意义上全流程自动化与无人化的解决方案,才能从根本上摆脱长期以来所面临的人力资源紧张与运营成本高昂等难题。”黄超道出其中要害。

这家上海科创企业在2022年9月

发布了首款自主研发的自动驾驶扫路机,业已成为市面上最广泛应用的无人驾驶清扫车;去年推出全新共享自动驾驶底盘,可实现多场景灵活“拼装”,满足客户在同一个场景里对短途接驳、物流运输、清扫等多功能车辆的应用需求,实现了跨场景的高效复用。

就在本月,仙途智能又“上新”了!推出业内首款“一车多用”无人环卫车Platforma-X,通过“1个底盘+3个上装”的创新产品形态,实现了清

扫、冲洗、垃圾转运三种环卫车型的灵活变装,让运营方从此无需单独采购不同环卫车型,从而节约50%的购车成本。

Platforma-X还采用无驾驶室设计,并开创性地实现了全流程无人化、一体化自主作业,可自主完成启动自检、定时作业、倾倒垃圾、自动充电/加水等任务,“Platforma-X的推出破解了一直以来无人驾驶环卫车规模化落地的成本掣肘,可将环卫作业综合使用成本降低近70%,推动智能环卫走向全流程无人化时代。”唐彦说。

市场用工成本居高不下、中东地区气候环境恶劣等普遍难题,结合国内运营的经验,实现了产品的快速交付。目前已在沙特、阿联酋、美国、英国、德国等中东和欧美地区投入常态化商业化应用。”唐彦称。

黄超表示,将继续致力将无人驾驶技术转化为城市管理的“新质生产力”,助力环卫行业深度转型升级,为构建更加智能、高效、绿色的未来城市提供全新路径。

本报记者 郜阳



上海科企昨发布最新研发的无人驾驶环卫车

郜阳 摄

相关链接

方向盘自主转动,稳健穿梭于各类复杂路况……

随着技术的飞速发展和政策的保驾护航,无人驾驶正逐渐从封闭道路走向开放道路,并从车内有安全员状态转变为车内无人化状态。

去年,《上海市浦东新区促进无驾驶人智能网联汽车创新应用规定》及相关实施细则落地实施,上海智能网联汽车产业进入了立法保障新阶段。百度智行、AutoX安途、小马智行3家企业获批15张无驾驶人智能网联汽车道路测试牌照,可以在浦东新区行政区域内划定的路段、区域开展车内全无人智能网联汽车道路测试。就在前天,金桥经济技术开发区全域及浦东申江路、沪南公路、两港公路等“南北科创走廊通道”道路正式开放为自动驾驶测试道路。至此,上海已累计开放测试道路1003条,总里程突破了2000公里。

据了解,自动驾驶企业先后要经历道路测试、示范应用、示范运营,最终进入商业化运营阶段。截至目前,已有32家企业、794辆车获道路测试、示范应用、示范运营牌照,累计测试里程约2290万公里,测试总时长约122万小时。

据悉,上海提出到2025年,要初步建成国内领先的智能网联汽车创新发展体系,产业规模力争达到5000亿元;将超前建设智能网联汽车路网设施,实施智能化基础设施改造工程,并支持现有开放测试区域开展智能路侧设备规模化、标准化建设试点等。

已在全球部署近300台无人驾驶环卫车

数年时间,仙途智能已成为行业为数不多的完成乘用车、商用车、共享底盘全应用场景拓展的无人驾驶企业,同时也取得了全球化商业生态布局的显著成果。

目前,这家企业已在全球30余座城市部署了近300台无人驾驶环卫车,将更加稳定、高效的无人驾驶产品和服务带向全球市场,成为国内唯一完成海外环卫场景商业化落地的无人驾

驶企业,也是海外环卫项目最多、场景最丰富的无人驾驶企业。

在国内,仙途智能的无人驾驶环卫车已在上海、苏州、无锡、深圳、合肥、成都等城市启动常态化运营,实际运营里程与商业化场景数量居于行业首位,并且已在国际旅游度假区、汽车城创新港、临港新片区等实现了全车型全场景覆盖。

“在海外,我们精准洞察欧洲环卫