

破局新生态

行业大咖共话新能源汽车未来

新华社北京4月12日电“我国汽车业正处于多技术创新变革与多产业融合发展的关键阶段”“随着技术发展,纯电驱动新能源汽车的优势将越来越突出”“要筑牢智能驾驶技术守护生命的价值基础,提升安全性能”……

“十五五”时期,如何构建面向新一代汽车的技术创新布局与合作新生态?如何打造更具全球竞争力的发展新模式?4月11日至12日,在北京举行的智能电动汽车发展高层论坛(2026)汇聚行业前沿思考。

随着技术快速迭代,新能源汽车的想象空间不断被扩展,驾乘体验也在悄然升级。

地平线创始人兼CEO余凯在论坛现场透露了一个消息:地平线即将发布“星空系列”舱驾融合智能体芯片方案,将原本需要两个域控制器、两套独立硬件才能完成的复杂计算,整合到一颗芯片上,从而将车端AI升级为中央集成大模型,将物理世界和数字世界的AI真正融合在一起。

余凯介绍,这颗舱驾融合智能体芯片支持运行全新车载操作系统,使座舱交互不再局限于简单的对话,还可以帮助用户订餐馆、买电影票、预订停车位等,并提供长时序的伴随式服务。

今天的汽车正逐渐从单纯的代步工具,成长为“多属性融合的智能体”。比亚迪集团首席科学家、汽车总工程师廉玉波举了一个例子,车网互动技术让车辆的能源属性得以丰富,汽车不再是单纯的能源消费品,未来还可能成为移动储能体。

AI赋能,智能辅助驾驶技术的硬件和算法都在快速迭代。“汽车有望成为AI分布式算力单元,这将更加考验系统的可靠性、社会的接受度等。”廉玉波说。

产业竞争愈发激烈,车企下一步该怎么走?在广汽集团董事长冯兴亚看来,产业竞争的重心正从规模扩张转向价值深耕。“过去一项技术的领先就能赢得用户,如今比拼的是从芯片到操作系统、从电池到AI融合的技术体系优势。”

清华大学教授欧阳明高指出,未来五年,汽车产业发展的总体趋势指向安全监管强化、技术门槛提高、创新主导市场等。企业必须围绕自身战略定位和独特优势,构筑起覆盖全技术链的“护城河”,全过程安全、全气候超充、全线控底盘、全固态电池等关键词值得关注。

此次论坛上,业内普遍认为,“十五五”是我国从汽车大国迈向汽车强国的关键时期。行业变革之下,深耕技

术创新、坚守长期主义已成为广泛共识。与此同时,适应全球合作与竞争新格局,走好中国汽车产业国际化发展之路尤为关键。

安徽江淮汽车集团股份有限公司总经理李明说,中国汽车品牌进入向上突破的黄金期,我国全门类制造业基础、庞大的工程师队伍等为行业发展创造了历史性机遇,企业将坚持高质量拓展海外市场,加速属地化运营。

奇瑞汽车股份有限公司副总裁王琅表示,中国汽车出海不再是单一的整车出口,而是电芯、芯片、智能网联解决方案、网络金融等全生态链的协同出海。企业要以技术领跑取代价格优势,在全球市场谋求真正的品牌溢价。

“十五五”规划纲要提出,加快新一代信息技术、新能源、新材料、智能网联新能源汽车、机器人、生物医药、高端装备、航空航天等战略性新兴产业发展。

新起点上,中国新能源汽车凭借不断延长的产业链,正以硬核技术筑牢安全根基,朝着智能化、绿色化、融合化、国际化的方向持续创新,向着汽车强国的目标阔步前行。

(记者唐诗凝、韩啸)

世界最大冰山崩解“销号”

我国风云气象卫星监测有“绝招”

新华社北京4月12日电 近日,南极冰山A23a完成末次崩解,主体部分仅剩35.2平方公里。从1986年脱离南极菲尔希纳冰架时的4170平方公里,到如今低于国际惯用的面积20平方海里(约68.6平方公里)冰山编号标准,这座曾经的世界最大冰山走完了40年生命历程。

从2022年末A23a加速漂流开始,我国风云气象卫星对其进行持续监测。监测用了哪些“绝招”?下一座被持续监测的“巨无霸”冰山是谁?新华社记者12日采访了中国气象局相关专家。

记录最大冰山生命晚期

A23a冰山长期搁浅于威德尔海,直到2020年前后因冰层融化才向北缓缓移动,2022年末移动开始加速。

国家卫星气象中心(国家空间天气监测预警中心)国际用户服务中心首席专家郑照军介绍,从2022年末开始,风云气象卫星监测到A23a的7个明显变化时段:威德尔海加速漂移阶段(2022年末至2024年初),卷入海洋涡旋滞留(2024年3月至12月),南乔治亚岛西南大陆架搁浅(2025年3月至5月),重新漂移并大规模崩解(2025年6月至8月),灾难性大幅解体(2025年9月),瘦身后向低纬度漂移并显著融化(2025年10月至2026年1月),连续三次末期崩解至编号注销(2026年2月至4月)。

“目前我们正在以A23a为例,开展冰山崩解引发的海表生态变化研究。”国家卫星气象中心(国家空间天气监测预警中心)国际用户服务中心工程师陈一晖说,从2025年底起,A23a破碎冰区逐步出现“变绿”迹象,绿色羽流区不断发展变化,这与冰山融水导致海洋藻华爆发密不可分,我们正结合多源观测开展深层次的分析研究。

监测南极冰山有“绝招”

监测南极冰山会遇到哪些难题?郑照军说,首先是可用资料不足问题,夜间、特别是极夜,可见光遥感不可用;云遮挡时,可见光红外遥感也不可用。其次是冰山准确识别问题,薄云或碎云覆盖时,冰山外缘新生海冰、冰山与浮冰挤压在一起,或层层崩解后的碎冰与冰山本体尚未分离时,难以准确提取冰山范围,冰间湖、冰上融池等也会干扰冰山识别。第三是冰山体积计算问题。

不过,堪称冰山监测“侦察兵”的风云气象卫星,监测冰山时有不少“绝招”。

“风云气象卫星擅长回答‘冰山在哪里、有多大、往哪走’的宏观问题,也能监测‘冰山表面是否有裂隙、哪



这是在南极威德尔海拍摄的冰山。新华社记者 刘诗平 摄

里融化、大块裂解还是层层崩解’的中观与形态学问题。”郑照军说。

目前,风云三号D、F、H三颗卫星的250米中分辨率光谱成像是冰山监测主力,其多光谱观测能较好地地区分显示云和冰雪,且一天至少有12次过极区观测;风云三号E星在极昼期间可提供辅助观测。风云三号风场测量雷达和微波成像仪,也能全天候、透过云层监测大型冰山。

“风云三号全球海冰、海温、洋面风以及海洋水色监测产品,有助于协同分析热力场、动力场变化对冰山漂移和融化崩解的影响,对冰山产生的生态环境变化也具有监测能力。”郑照军说。

下一个监测目标——A81冰山

谈及风云气象卫星持续监测A23a的科学意义,陈一晖说,风云气象卫星对A23a的连续、自主监测,为极地及全球气候变化研究发挥作用。A23a加速漂

移和快速崩解,成为南大洋增温的敏感指示器,其淡水释放与面积变化数据,为全球温盐环流模拟提供关键约束。

“监测数据支撑了极地生态风险评估与航运安全保障,捕捉到冰山崩解引发的藻华现象。”陈一晖说,此次监测验证了我国风云气象卫星极地定量遥感能力,为后续极地卫星载荷设计与国际合作奠定基础。

郑照军表示,下一个监测目标是已处于南极威德尔海北部、面积1400多平方公里的A81冰山,预计今年底或明年初这座“巨无霸”冰山会进入南极绕极流,开启深度融化和崩解之旅。

“届时,我们将采用光学、微波和雷达等多种星载观测手段,开展更为密集的跟踪监测,同步分析其融化造成的海洋生态环境变化。”郑照军说,我们计划开发极地冰山自动化识别和监测分析平台,用于监测面积达一定规模的冰山,并纳入冰冻圈监测系统,实现自动化业务追踪。

(记者刘诗平)