

打造新时代出行超级枢纽“空铁联运”任务清单发布

中青报·中青网记者 张真齐

“一张机票，不仅能乘飞机，还可以坐高铁。”如今，这样“一次购票、一站换乘、一证通行”的场景正成为更多旅客的出行日常。

2024年以来，空铁联运产品在全国多地持续升温。中国东航、国铁集团携手推出的“空铁联运”新增多个枢纽城市，相关线路已覆盖全国50余个城市；京津冀地区，北京大兴机场和天津机场先后开通空铁联运服务；西部机场集团联合多家航司和铁路部门推出西北“全域+”空铁联运产品；粤港澳大湾区，深圳机场以“空铁联运”服务助力大湾区“世界级机场群”建设……

近日，中国民航局、国铁集团共同印发《推进“空铁联运”高质量发展重点工作任务清单（2025—2027）》（以下简称《任务清单》），进一步推动民航铁路务实合作、融合发展。《任务清单》一经发布，迅速引起了业内外各方的关注。

从基础设施“硬联通”到体制机制“软联通”，从票务系统“一票到底”到安检流程“互认互通”，中国空铁联运正迎来发展加速期。这种融合了飞机与高铁两种现代化交通工具的联运模式，不仅重新定义了现代化综合交通运输体系，更在扩大内需、促进区域协调发展、推动绿色低碳转型等方面展现出巨大潜力。

“一站式购票”带来的出行变革

“从苏州到广州，飞机加高铁总共才花了4个多小时，而且只需要买一次票，这种出行方式真的很方便。”从事金融工作的王勋告诉记者，由于经常需要在江浙沪和珠三角地区往返，空铁联运为他提供了更多便捷的出行选择。

如今，像王勋这样的旅客享受空铁联运的旅客正越来越多。中国东航统计的数据显示，自2022年8月推出“空铁联运”产品以来，已累计服务旅客超55万人次，其中2024年上半年同比增长超130%。

“空铁联运最大优势在于实现了资源互补。”出行行业独立分析师徐宏对记者说，“飞机适合长距离运输，高铁则在中短途运输方面具有优势，二者结合能够有



空铁联运有效释放了消费潜力。通过扩大机场的辐射范围，空铁联运让更多中小城市居民能够便捷地享受航空服务。相关数据显示，使用空铁联运产品的旅客中，约三分之一来自没有机场的城市。

效扩大机场的辐射范围，提高运输效率。”以上海虹桥综合交通枢纽为例，该枢纽将航空、高铁、地铁等多种交通方式融为一体，旅客从下飞机到上高铁最快只需不到10分钟，实现了真正的“无缝衔接”。数据显示，虹桥枢纽目前日均客流超百万人次，年发送量超过4亿人次，其中空铁换乘比例逐年提升。

除了节省时间，空铁联运还在票价上给旅客带来实惠。记者统计后发现，多家航空公司推出的空铁联运产品中，铁路段票价往往会有一定优惠甚至是免费。同时，购买联运产品的旅客还可以享受值机、行李托运等方面的便利服务。

在徐宏看来，空铁联运不仅是交通工具的简单连接，更是两种运输方式从“相加”到“相融”的深度变革。其中，制度创新成为关键推动力。

2021年，《国家综合立体交通网规划纲要》明确提出，推进各种运输方式统筹融合发展，推进基础设施、运输服务、技术标准、管理体制等衔接协调。作为多种运输方式融合发展的重要体现，空铁联运迎来政策利好。

票务一体化是空铁联运首先取得突破的关卡。长期以来，航空和铁路分属不同系统，票务互不相通。2022年，中国东

航App上线的“空铁联运”专区，首次实现航空与铁路运输的“一次购票、一证通行”，打破了这一壁垒。

“这意味着旅客只需在航司App上选择出发地和目的地，系统就会自动推荐‘飞机+高铁’的组合方案，并生成一张订单支付。”中国东航地面服务部相关负责人表示，这不仅方便了旅客，也为综合交通运输体系建设提供了实践样本。

“安检互认”是另一项重要的突破。在北京大兴机场、广州白云机场等枢纽，已经实现了铁路与航空的安检互认，旅客换乘时无须二次安检，大大提升了换乘效率。“行李直挂”则是更高水平的服务体验。部分机场和铁路站点已开始尝试“行李直挂”服务，旅客在始发站办理登机手续时，就可以将行李直接托运至最终目的地，无须在中转时提取行李再次办理托运。

徐宏认为，空铁联运的发展经历了从“硬件衔接”到“软件联运”再到“服务融合”3个阶段，目前正向着“运营协同”和“产业联动”的高层次发展。

加速从“有”向“优”发展

尽管空铁联运发展迅速，但仍面临从



近日，中国民航局、国铁集团共同印发《推进“空铁联运”高质量发展重点工作任务清单（2025—2027）》，进一步推动民航铁路务实合作、融合发展。

“有”到“优”的挑战。

徐宏指出，目前，许多城市的机场和高铁站尚未实现物理连接，旅客换乘需要穿梭于不同建筑之间，遇到恶劣天气更是困难重重。即使是在已经实现连接的枢纽，换乘距离过长、指示标识不清等问题也依然存在。

“服务标准不统一”同样是一大挑战。“航空和铁路在行李额度、延误处理、退改签政策等方面存在差异，导致旅客在购买联运产品时可能遇到困惑。例如，航空行李额度通常高于高铁，当旅客购买联运产品时，应该适用哪种标准？”徐宏补充说。

此外，运营协调难度大也是现实难题。飞机和高铁分别属于不同系统，运行管理各自独立，当一方出现延误时，如何保障旅客顺利换乘？目前大多数空铁联运产品尚未实现延误时的自动保障，需要旅客自行沟通解决。

基于这些问题，近日公布的《任务清单》，表明了民航局和国铁集团进一步推动民航铁路务实合作、融合发展的决心。

记者了解到，2024年6月民航局与国铁集团签署战略合作协议，从规划引领、设施建设、产品完善、服务优化、信

息共享、试点建设、标准体系等7个方面明确了合作方向，双方在软硬件联通、票务服务、品牌打造、应急处置等方面合作取得积极进展。在此基础上，为推动空铁联运合作进一步走深走实，双方深入调研、充分协商，共同制定了未来3年《任务清单》。

具体来看，《任务清单》围绕解决在空铁联运工作推进过程中服务标准、信息共享、技术支撑等方面存在的难点堵点，明确了7个方面15项具体任务。

一是加强衔接协同的空铁联运规划。结合“十五五”规划编制，重点加强双方顶层设计方面的融合衔接。二是建设融合一体的空铁联运设施。鼓励建设综合换乘中心，夯实硬件设施联通基础，促进空铁有效衔接、高效换乘。三是完善全流程空铁联运产品。支持更多国内航空公司与12306平台建立合作，稳步扩大国内空铁联运覆盖面。鼓励航空公司和铁路部门共同开发国际入境游空铁联运产品。四是提供便捷舒适的空铁联运服务。重点围绕提升换乘安检便捷性、深化要害保障合作、加强应急协同、提升非正常情况下旅客权益保障水平等方面优化旅客服务。五是深化空铁联运信息互联互通。通过建立对接平台，优化联络机制，加强运行、服务等

无人驾驶技术加速落地“公众信任度”迎来关键节点

中青报·中青网记者 张真齐

近期，无人驾驶技术在全球范围内迎来爆发式增长。美国Waymo在凤凰城、旧金山等地的全无人驾驶出租车服务规模扩至千辆级别；特斯拉FSD入华步伐加快，开始在上海、北京等地进行道路测试；梅赛德斯-奔驰在德国高速公路上推出L3级自动驾驶系统，宝马、大众等车企也加速了智能驾驶布局。

中国市场表现尤为抢眼，今年第二季度，萝卜快跑Robotaxi（自动驾驶出租车）在全球完成了超220万次的出行服务，同比大涨148%，环比增长57%，同、环比都创下2023年第二季度以来的最大涨幅；小马智行Robotaxi车辆总数已突破500台，预计今年年底超1000台；已经有超过一百辆上汽享道Robotaxi在上海嘉定和临港、苏州相城、深圳前海等区域开展常态化载人

示范应用，服务内容涵盖商务通勤、地铁接驳、休闲娱乐等多种场景……

“科技企业与传统车企的双重推动，让2025年成为中国智能驾驶技术落地的关键年份。”正如汽车行业分析师刘志超所言，据人民智库发布的《公众对于无人驾驶汽车的认知与期待调查报告（2025）》（以下简称《报告》）显示，中国公众对无人驾驶技术的认知正发生根本性转变。

具体来看，57.42%的受访者表示已乘坐过无人驾驶汽车，这一数字较2023年增长近3倍。萝卜快跑以30.17%的知名度居国内品牌首位，特斯拉则以20.34%的认知度领跑外资品牌。

与此同时，公众对于无人驾驶汽车的安全信任度出现显著提升。75.84%的受访者认为无人驾驶比辅助驾驶更安全，在武汉、重庆和北京等试点城市，这一比例更是高达八成以上。值得注意的是，86.29%的公众表现出理性认知，



科技企业与传统车企的双重推动，让2025年成为中国智能驾驶技术落地的关键年份。图为正在城市中运营的萝卜快跑Robotaxi。

认同“安全并不等于零事故”的理念。

记者注意到，文旅服务成为无人驾驶技术最受期待的应用场景。“24小时随叫随到”“车内讲解交互功能”“特色旅游线路探索”成为公众最期待的三大功能。短途接驳和城市出行紧随其后，分别位列期待场景二三位。

事实上，各地已经开始积极探索场景创新。北京首钢园开展无人驾驶观光车试点，上海临港新片区投入无人驾驶接驳巴士，广州白云机场试点行李无人运输车。这些示范项目的成功运营，为无人驾驶技术的规模化应用奠定了坚实基础。

中青报·中青网记者 王志远

继中国长安汽车集团有限公司（以下简称“长安汽车”）正式挂牌成立后一个月，这家新央企在9月5日举办首场技术发布会，发布智能化品牌“新长安·新安全——天枢智能”。

“我们智能化只办3件事：安全、安全、还是安全！”中国长安汽车集团有限公司党委书记、董事长朱华荣在发布会上信心十足地表示，长安汽车在智能化安全领域的底气更足了。

这位新央企掌门人在发布会上开门见山地说，作为中国汽车行业重要力量，长安汽车在“新央企”使命下肩负更高责任。自1984年进入造车领域，41年来长安汽车始终坚守“安全”底线，积累深厚技术底蕴。

朱华荣表示，当前，汽车安全风险从传统硬件风险向复杂软件系统风险演变，长安汽车顺势将安全理念从狭义物理防护，升级为涵盖行车、健康、心理、隐私安全的“泛安全”体系，既是对市场需求的回应，也体现央企担当。

汽车分析师白德认为，长安汽车在智能化安全领域的底气，源于多年来在技术研发上的深厚积累，以及在产业布局上的前瞻性眼光。同时，长安汽车作为新央企，也需要对推动中国汽车产业智能化发展、保障用户安全出行作出坚定承诺。

据介绍，长安汽车基于“新长安·新安全”，打造出领先的智能化品牌



“天枢智能”，致力于为用户提供极致安全的智能出行解决方案，让智能出行更安心。

其中，“天枢智能”致力于提供“极致安全的智能出行解决方案”，依托世界一流安全基建与领先智能化技术，搭建“眼明-脑灵-腿快”的核心技术平台。

记者了解到，“眼明”通过激光雷达、毫米波雷达等多传感器，融合自主视觉语言行动模型（VLA）实现无盲区感知；“脑灵”依靠每日百万公里实驾数据自主学习，识别“高速落物”“侧翻货车”等复杂场景；“腿快”则是基于分布式电驱四轮独立控制，驱动、

制动响应低至10毫秒，即使遭遇爆胎，也能在0.1秒的一瞬间修正轨迹。

在驾驶辅助方面，长安自主研发的端到端交互式领航辅助系统，实现从“条条规则”到“灵活应变”的跨越，能预判风险、“读懂”环境，窄道通行时可自动询问是否开启辅助驾驶。为了提升驾驶安全性，在“黑夜+远光灯+行人横穿”场景下，黑夜逆光AEB技术比人眼早两秒刹停；高速一旦遭遇“消失的前车”，增强型AES技术0.1秒内协同转向与扭矩分配，在120公里时速下车辆仍然稳如磐石。

朱华荣介绍说，“天枢·交互”座舱OS系统集成了AI智能体架构

“One Agent”，App Agent功能可满足用户的个性化需求。比如当用户在车内说出“喝咖啡”“看《长安的荔枝》”后，车机可自动完成探店下单、购票导航。此外，“天枢·智联”联接“人车机家办”，驶离车库时可自动关闭车中电器；“天枢·健康”采用0苯0甲醛材料，搭载“三重净域系统”。

过去10年，我们在新能源、智能化、前瞻技术领域累计投入超过了1100亿元。”他透露称，长安汽车目前已建立“六国十地”全球协同研发布局，拥有超过2.4万人的研发团队，建成了44个技术与产品开发中心、200余个实验室，其中包括目前行业唯一“智能汽车安全技术全国重点实验室”及天枢智能实验中心。

据透露，面对汹涌的产业革命浪潮，长安汽车推进新能源“香格里拉”、智能化“北斗天枢”、全球化“海纳百川”三大计划。值得一提的是，为了持续提升自主创新能力，长安汽车预计每年研发投入占比不低于营收的5%。

“从来没有打过这么富裕的仗”，朱华荣的这句话感慨，生动体现了长安汽车坚持开放共赢、做大智能化“朋友圈”的决心。

《报告》显示，公众对无人驾驶展现出高度信心。64.43%的受访者对其应用前景表示乐观，66.24%支持国家大力发展该产业。政策层面，公众期待通过纳入“十五五”规划、加速规模化应用、推进新型基础设施建设等举措推动产业发展。

《国务院关于深入实施“人工智能+”行动的意见》提出探索无人服务与人工服务相结合的新模式，为技术革新中的新质就业提供了有力支撑。无人驾驶将催生测试员、标注师、数据工程师等新岗位，推动劳动力结构转型。调查显示，22.81%的受访者期待提供相应的教育与培训支持。

不过在刘志超看来，尽管发展迅速，无人驾驶仍面临诸多挑战。35.84%的受访者关注交通事故责任划分法律问题，期待构建完善的法规政策体系。技术可靠性、数据安全、基础设施建设等问题也需要进一步解决。

“中国无人驾驶产业正迎来前所未有的发展机遇。在技术信任节点与政策突破窗口期的双重加持下，通过强化顶层设计、拓展应用场景、加速规模化发展、完善基础设施建设，中国有望在全球智能出行赛道抢占制高点，实现从跟随到引领的转变。”刘志超总结说。

新央企的智能化宣言 长安汽车科技大秀大打“安全”牌



“我们智能化只办3件事：安全、安全、还是安全！”中国长安汽车集团有限公司党委书记、董事长朱华荣表示，基于长安汽车世界一流的的安全基建及行业领先的智能化技术，将搭建起“眼明-脑灵-腿快”的关键核心技术平台。

据透露，目前长安汽车已与华为共建阿维塔Hi Plus模式，与腾讯共建智能驾驶的数据闭环，与海尔集团协同构建全场景数字化生态体系。此外，长安汽车还积极拓展未来新兴产业，预计将在2028年量产下线人形汽车机器人，2030年后逐步向家庭服务机器人拓展。

值得注意的是，重庆市正加速打造“33618”现代制造业集群，而智能网联新能源汽车则是3个万亿级主导产业之一。

统计数据显示，2024年，重庆市新能源汽车95.32万辆，同比增长90.5%，领先全国增长率近60%。不仅如此，重庆市主要领导不久前曾表态，要积极抢占低空经济、人工智能、空天信息等新赛道。

在此次发布会上，长安汽车表示，将于2026年力争实现首款载人飞行汽车产品发布，2028年实现量产交付，2035年构建低空产业生态体系，打造千亿产业集群。

正如朱华荣所说，在全球汽车产业变革中，长安汽车以“天枢智能”为智能化新起点，坚守“引领汽车文明，造福人类生活”使命。对于这家志在成为“具有全球竞争力、拥有自主核心技术的世界一流汽车集团”的新央企，通过科技大秀发动创新引擎，大打“安全”牌强调央企责任只是第一步，提档加速还需打出更多组合拳。

新车上市跨国联动 深蓝汽车跑步进入欧洲市场

中青报·中青网记者 王志远

9月8日，2025深蓝汽车秋季新品全球发布会在重庆举行，共发布5款新车，其中包含深蓝L06全球首发亮相，以及DEEPAL S05、DEEPAL S07在欧洲上市。就在同一天，9月8日，2025深蓝汽车秋季新品全球发布会前，深蓝汽车董事长邓承浩、深蓝汽车总裁姜海荣共同出席媒体沟通会，这也是深蓝汽车高管团队调整后的首次公开亮相。

“这是我们第一次用‘全球发布会’，因为今天上市的新车是实实在在销往全球。”邓承浩回忆说，从2023年长安汽车发布海纳百川计划，加速全球化征程；到深蓝汽车积极融入，加速进入欧洲、东南亚等海外市场；再到此次重磅产品的密集发布，深蓝汽车展现出在新央企赋能下的强劲品牌势能，也让全世界看到了中国智造的奔跑速度。据介绍，深蓝汽车仅用一年半的时间，便完成了70余个国家及地区的市场覆盖，扎根全球六大洲。按计划，深蓝汽车的销售范围将覆盖全球150个国家和地区。

“今年9月，DEEPAL S05、DEEPAL S07、深蓝G318将会在30天内进行多国上市，与此同时，深蓝汽车坚持品牌出海、产品出海、产业出海、服务出海，真正做到全球布局、全球上新快、全球融入深。”邓承浩告诉记者，随着海外销量占比的快速攀升，深蓝汽车必须要以更加体系化的思维来推动全球化进程。

值得一提的是，此番履新深蓝汽车总裁一职、被视为“营销高手”的姜海荣，此前负责过荣耀海外的营销工作。有业内分析人士指出，姜海荣具有全球化视野、市场品牌营销视野以及ICT产品开发经验，他的加入标志着深蓝汽车进入“新能源”与“科技”深度融合的新阶段。

“深蓝汽车‘硬核技术’与‘年轻用户心态’的强大反差和统一，深深地吸引了我。”姜海荣告诉记者，非常渴望能将自己的经验融入其中，与团队一起共同实现属于中国的世界级智能电动品牌的梦想。

他表示，自己对接下来的工作充满信心，将和团队一起推进深蓝汽车快速高质量发展。

事实上，在中国长安汽车集团有限公司正式挂牌成立后的一个月，深蓝汽车在产品、技术、服务、全球化等多个维度全面发力，展现出了强劲的品牌势能。据透露，未来5年，深蓝汽车将累计推出30款全新主流车型和差异化车型，满足不同用户的购车需求。



图为2025慕尼黑国际车展期间的深蓝汽车展台。