

共话全球航空新蓝图 北外滩航运航空论坛发布多项成果

中青报·中青网记者 张真齐

10月19日上午，2025北外滩国际航运论坛在上海世界会客厅开幕。今年论坛主题为“协作共促全球航运可持续发展”，论坛包括开幕式暨国际绿色航运主论坛、国际海运论坛和国际航空论坛，以及4个分论坛和10余个特色活动。

当日下午，以“创新领航 智链未来——科技赋能全球航空新格局”为主题的2025北外滩国际航空论坛也如期举办，论坛汇聚近300名全球航空领域的政企代表、专家学者等，共同探讨新时代航空发展新趋势、新路径。

“上海始终把航空业摆在上海国际航运中心建设的突出位置，上海航空运输指标位居世界前列。当前世界百年未有之大变局加速演进，全球航空业正站在新旧动能转换的关键路口，上海国际航空枢纽迎来了能级提升的关键时期。”上海市副市长张小宏在致辞中说。

按照规划，上海将以建设具有世界影响力的全方位门户复合型国际航空枢纽为目标，以创新引领、以科技赋能，通过持续提升枢纽能级、携手搭建空中桥梁、打造服务新体验、加快数字绿色转型等举措，推动航空运输高质量发展，为全球开放合作创造更广阔的空间。

中国民航局副局长韩钧持同样的观点。他表示，从中国民航的实践来看，数链、智能、绿色将让民航发展更具协同性、穿透力和可持续性。

“我们始终坚持把科技创新作为民航发展的战略支撑，推动智慧民航建设从‘技术探索’迈向‘价值创造’新阶段。民航‘智链’实践，正在链通技术



北外滩航运航空论坛期间，东航与上海机场联合呈现“航空+文旅”创新成果，通过沉浸式场景展示科技赋能出行的最新实践。

要素、链合产业生态、链接全球合作3个维度构建全新生态，为全球航空新格局注入新动能。我们要谋划和紧盯智慧民航建设、低空经济、可持续航空燃料3个民航领域新质生产力赛道，从生产力布局上加快推动行业数智化、绿色化转型。”韩钧补充说。

毫无疑问，在全球民航业数字化、智能化与绿色化转型的背景下，以创新驱动发展、以科技“智链”未来已成为行业共识。在论坛主旨演讲环节，来自复旦大学、中国铁道科学研究院、法荷航集团、哈马德国际机场、中国民航科学技术研究院等的国内外专家，围绕“物理链”与“技术链”两大维度，深入解析全球航网建设的实践路径与未来方向。

当前，“航空+商旅文体展”构建

起“立体服务新生态”。在圆桌论坛环节中，上海机场、中外文化和旅游交流中心、中体产业集团、上海博物馆协会、上海久事集团等单位嘉宾齐聚一堂，以“翱翔长三角，融合新未来：‘航空+商旅文体展’新业态驱动航运中心建设”为主题，共同探讨业态创新实践，为“航空+”融合发展建言献策。

紧扣论坛主题，本届论坛设置了数字智能与航空文旅融合互动展示环节，中国东方航空股份有限公司(以下简称“东航”)与上海机场联合呈现“航空+文旅”创新成果，通过沉浸式场景展示科技赋能出行的最新实践。

记者了解到，现场引入多项智慧体验，东航展示“空中丝路”航线网络的数字化可视图景，并发布“数字人+多智能体”建设成果，包括数字客服“东东”和

实体机器人“小东”等系列数字人，生动展现AI与航空服务的深度融合。

论坛期间，东航正式向全球旅客推出与中外文化和旅游交流中心、久事集团三方联合打造的东航“China Pass卡”。卡内创新整合多重专属权益体系，航空服务方面包含东航机票满减优惠券、机上Wi-Fi体验权益、“空港通”便捷服务及浦东出境旅客免费半日游等特色项目。东航将通过全球营销网点向入境旅客发放“China Pass卡”。按照规划，未来东航“China Pass卡”权益将继续扩展全国景点、酒店、商圈等更多应用场景，打造万亿级入境消费生态圈。

东航还与上海机场联合发布“丝路脉动·航路回响”主题文创，包含丝绸、瓷器及论坛纪念徽章。纪念徽章内置NFC芯片，轻触手机可回顾历届论坛精彩瞬间，打造“可佩戴的数字档案馆”，以文化载体传递航空与文明交融的内涵。

论坛热度还延伸至万米高空。东航将在近400个抵达上海的航班上推出北外滩国际航空论坛主题航班，在互动中让北外滩论坛的价值理念被更多人所了解和接受。值得关注的是，在10月17日米兰飞往上海的MU244航班上，东航携手上海City News Service共同打造主题航班。客舱内精心设计的沉浸式展示与互动体验，让全球旅客在万米高空直观感受上海的蓬勃活力与文化魅力，使这趟飞行成为一扇流动的“城市之窗”。

在10月19日上午的开幕式上，东航《打造寰宇航空走廊》和上海机场《打造“沪来沪往·适易中转”国际航空枢纽品牌》作为枢纽聚合成果发布。在当天下午的航空论坛成果发布环节，中国东航副总经理万庆朝代表东航发布《东航全球客货航运网建设成果》。

万庆朝介绍说，东航始终将自身发展

深度融入上海国际航空枢纽建设，助力浦东机场实现旅客吞吐量与货邮吞吐量全国双第一。在航网建设上，2024年以来新开23条中远程国际航线，通达共建“一带一路”国家21个、通航点36个。今年年底首开“上海—新西兰—阿根廷”航线后，东航将成为中国境内通航六大洲、国际通航点第一的航空公司。

通过创新协作，东航还设立虹桥枢纽空铁联运中心、异地城市航站楼，构建长三角空地一体化出行网络。统计数据显示，在提升枢纽中转功能方面，2024年，东航在浦东机场完成国际中转旅客835.8万人次，占机场总量的80.9%；2025年上半年进一步提升至479.5万人次，同比增长26.8%，成为推动浦东枢纽国际中转量快速增长的关键力量。

随后，上海机场集团副总裁赵海波代表上海机场发布《沪来沪往，适易中转——全方位门户复合型国际航空枢纽的上海实践》成果。这一品牌兼具枢纽定位和上海特色，聚焦“产品+服务+效率”综合转型升级，形成“客三货”六大产品和“四通四易”八大服务，实现“国内+国际”“空空+空地”“浦东+虹桥”“客运+货运”全业务类型、全服务链条中转能级提升，持续提升旅客体验度、舒适度、满意度，全力打造世界级全方位门户复合型国际航空枢纽。

5年来，东航和上海机场集团双方问题共答、携手并进，推动上海成为中国最大航空枢纽，东航成为国际（地区）通航点最多的国内航空公司。”中国东航董事长王志清总结说，面向未来，民航业要坚持创新驱动发展，向“新”而行、向“高”攀登，大力发展新质生产力，加快推动高质量发展，持续做好空间的“连接”、技术的“链接”、产业的“对接”，以创新引领行业发展，以科技赋能行业发展，以开放合作共筑美好未来。

锚定中国市场 日产汽车开启电驱智能新征程

品。而实现这一目标的关键，在于中国。”活动现场，伊凡·埃斯皮诺萨强调了中国市场对日产全球战略的核心意义。

他指出，中国市场在技术迭代、消费需求与创新节奏方面正引领全球汽车行业变革，而日产40年来的在华实践，充分验证了其深耕中国战略的前瞻性。

日产与中国市场的渊源始于1973年。当时，日产在北京设立办事处，成为最早布局中国的外资汽车企业之一，为其后续的本地化发展奠定了基础。随着中国汽车产业逐步开放，日产与东风汽车共同成立东风汽车有限公司。这一合作不仅是当时中国汽车行业规模最大、覆盖领域最广的合资项目，也成为双方实现资源互补、共同发展的重要平台。

在数十年的本土化发展中，合资模式的价值日益凸显——不仅推动了产品本地化生产与技术落地，也使日产得以深入理解中国用户的需求，从消费偏好到市场趋势，每一次洞察都成为产品迭代与创新的重要依据。

“合资体系不仅实现了产品的本土化与创新提速，也让我们更加精准地把握中国用户的需求。”伊凡·埃斯皮诺萨表示，从新能源产品布局到技术输出，日产在华团队正成为推动其全球电驱化进程的重要力量，中国也逐渐成长为日产全球战略的关键支柱。“我们正与中国伙伴共同努力，参与塑造未来出行的新格局。”

面对中国市场的激烈竞争，日产中



日产汽车品牌之夜活动中，日产汽车公司首席执行官伊凡·埃斯皮诺萨携全球首款插电式混合动力轿车N6、全球首款搭载鸿蒙座舱的燃油车天籁·鸿蒙座舱亮相，并宣布正积极推进性能车型Z NISMO于2026年引入中国市场的计划。

国管理委员会主席、东风汽车有限公司总裁马智欣坦言：“回到中国之初，我确实感受到不小的压力。但我心里更加明确，唯有加快转型，才能抓住机遇。”

马智欣透露，在日产总部赋予更高自主权，以及东风集团全面协同的支持下，日产中国团队在产品定义、开发节奏、供应链整合、定价与市场策略等方面拥有了更多决策空间。这一调整已初步见效，日产中国通过推出多款受市场认可的产品，在转型道路上迈出坚实步伐。

关于未来的发展信心，马智欣将其归纳为三大优势：一是“技术日产”所代表的可靠性、安全性与高品质始终受到用户认可；二是本土精英与全球人才的协作，让创新兼具“中国温度”与“全球视野”；三是在

“Glocal”模式推进下，日产真正实现了“为中国造车，从中国走向全球”，使中国市场的创新成果得以反哺全球业务。

作为日产在华重要合作伙伴，东风汽车有限公司副总经理、党委常委、东风汽车有限公司执行副总裁，东风日产乘用车公司副总经理周峰也表示，22年来，股东双方不仅实现了资本层面的“合资”，更在战略上“同心”，在行动上“合力”。“未来，我们将继续深化合作，共同推动日产在中国电驱化、智能化领域的突破。”

双车首发与性能车型引入，以产品回应中国市场需求

为纪念入华40年，伊凡·埃斯皮诺萨

在品牌之夜发布了两款全新车型，分别回应了中国用户对电驱体验与智能舒适的多元化需求。

其中，全球首款插电式混合动力轿车N6基于日产全新新能源技术架构开发，延续了“技术日产”在高品质与高可靠性方面的传统，致力于为家庭用户提供高效、平顺的出行体验；而天籁·鸿蒙座舱则以“全球首款搭载鸿蒙座舱的燃油车”之姿，开辟了燃油车智能化的新路径。据悉，这两款车型均将于近期正式推向市场。

此外，日产还宣布正积极推进性能车型Z NISMO进入中国市场。这款承载日产赛道基因的车型，践行了NISMO“将赛道技术应用于公路驾驶”的理念，计划于2026年与中国消费者见面。

值得关注的是，自2024年在中国市场提出“兴生于NI”的品牌主张以来，日产正朝着“年轻、创新、充满激情”的方向持续革新。通过高管与用户的直接互动、大胆启用年轻人才、精准回应年轻消费者需求等一系列举措，日产正在逐步淡化“传统”标签，推进品牌年轻化转型。

业内人士分析指出，“四十载，伴NI行”不仅是日产汽车对过去的总结，更是对未来的承诺。站在40年发展的新起点，日产汽车正以“敢为人先”的精神为内核，以“在中国、为中国、向全球”的战略为指引，在电驱化与智能化的浪潮中，与中国用户共同驶向下一段旅程。

中青报·中青网记者 王志远

在全球汽车产业向电驱化、智能化深度转型的浪潮中，中国市场凭借领先的技术创新与敏锐的消费洞察，已成为全球车企战略布局的核心。作为较早进入中国的外资汽车品牌，日产汽车以在中国、为中国、向全球”为战略核心，持续将中国市场的发展动能融入全球创新体系。

10月16日，正值日产（中国）投资有限公司前身——日产汽车北京办事处成立四十周年之际，以“四十载，伴NI行”为主题的日产汽车品牌之夜活动在杭州举行。日产汽车公司首席执行官伊凡·埃斯皮诺萨携全球首款插电式混合动力轿车N6、全球首款搭载鸿蒙座舱的燃油车天籁·鸿蒙座舱亮相，并宣布正积极推进性能车型Z NISMO于2026年引入中国市场的计划。

从1973年在华设立办事处，到与东风汽车集团达成长达22年的深度合作，从本土化产品落地到技术成果的全球化输出，此次品牌之夜活动不仅回顾了日产与中国市场共同成长的历程，也展示了其在电驱化、智能化领域的全新产品布局，进一步明确了“在中国、为中国、向全球”的战略方向，为品牌注入“年轻、创新、充满激情”的新内涵。

以中国为战略支点，“Re:Nissan”计划推动全球转型

“我们的‘Re:Nissan’商业计划，旨在重塑品牌的核心价值。这意味着要强化既有优势，重燃用户对日产品牌的热情，打造令人心动且值得信赖的产

中青报·中青网记者 张真齐

作为我国发展新质生产力的载体，实现经济高质量发展的引擎，智能网联汽车近年来受到越来越多的重视。在近日闭幕的2025世界智能网联汽车大会（WICV）上，来自全球10余个国家和地区的政府、企业和科研机构的8000多名代表齐聚一堂，剖析从“汽车大国”向“汽车强国”战略转型的关键抓手，重点勾勒AI人工智能赋能下的发展路径，以及为全球汽车产业智能化转型提供的“中国智慧”和“中国方案”。

据了解，本次大会由工业和信息化部、交通运输部、北京市人民政府共同主办，工业和信息化部装备工业发展中心、北京市经济和信息化局、北京经济技术开发区管理委员会、中国汽车技术研究中心有限公司、中国汽车工程学会、中国汽车工业协会、中国信息通信研究院、中国电子信息产业发展研究院、交通运输部公路科学研究院共同承办。大会历时3天，举办3场全体会议，共17场重要活动，共吸引超过2100万人次在线观看。

作为能源、交通、信息通信等跨领域技术融合的“超级载体”，智能网联汽车已成为全球新一轮产业变革的重要舞台。在2025年各地政府工作报告中，加快智能网联新能源汽车产业发展



10月16日至18日，2025世界智能网联汽车大会（WICV）在北京亦庄举办。本届大会共有来自全球10余个国家和地区的政府、企业和科研机构的8000多名代表参会，共吸引超过2100万人次在线观看。

成为“关键词”，不少地方都涌动着一股向新发展的产业热潮。

正如工业和信息化部部长李乐成所说，我国智能网联汽车产业已建立覆盖全产业链的完整体系，技术水平和推广规模均位居世界前列。

李乐成在2025世界智能网联汽车大会巡展、调研时表示，当前，全球智能网联汽车正处于提高技术成熟度、迈

向规模化发展的关键时期，希望各企业加强全产业链协同，深化人工智能与汽车产业融合创新，加强大模型、AI芯片、线控底盘等技术攻关，加快推动智能网联汽车技术突破和产业化应用。

值得一提的是，李乐成强调说，要协同推进标准制定，围绕汽车应用生态各环节，坚持安全为先、质量第一，综合运用国家标准、行业标准、团体标准等形式，

把最新技术成果尽快转化为标准。要自觉抵制非理性竞争，加强行业自律，共同维护健康有序的市场环境。据了解，2025世界智能网联汽车大会发布了《智能网联汽车标准化工作十大成果》，为产业发展明晰规范化路径、为安全监管构筑坚实屏障。

在政策论坛上，工业和信息化部装备工业一司副司长、一级巡视员郭守刚以《中国智能网联汽车政策体系及实践分享》为题作报告。他表示，我国高度重视智能网联汽车发展，在政策、标准等方面推出系列支持措施，助力产业发展取得显著成效。下一步，工业和信息化部将在技术创新、政策法规标准、产业化应用、以及国际合作等方面持续发力，推动产业高质量发展。

“全球汽车产业智能化、网联化转型步伐加快，作为积极推动汽车产业转型升级的重要力量，北京将以更加开放的姿态和更加务实的举措，稳步扩大制度型开放，持续打造‘创新友好、场景丰富、政策开放’的产业生态，推动产业链上下游的深度协同与融合创新。”北京市人民政府副秘书长许心超总结了本次大会取得成果。

据了解，本次大会发布了《智能网联汽车网络技术路线图（2025-2030）》

《汽车行业可信数据空间研究报告》等系列成果，系统总结产业发展成效，推动全产业链协同创新。同时，大会举行了“十城十车”交管信息服务规模上车应用合作签约，推动“十城十车”向“强化数据质量，服务量产商用”的新目标迈进。此外，“车路云一体化”中外车企协同开发测试行动（2026）在会议期间启动，致力于推动产学研用深度融合，加速“车路云一体化”技术向量产车型应用。

正如中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋所说，当前，智能网联汽车正迈向规模化发展的关键时期，但仍面临关键技术待突破、标准法规需完善等挑战。他表示，希望以本次论坛为契机，深入研讨技术趋势与发展路径，凝聚产业共识，携手推动智能网联汽车产业高质量发展。

据主办方相关负责人透露，世界智能网联汽车大会将继续发挥平台作用，联通全球政企和行业资源，汇集各方经验和智慧，持续加强跨领域、跨行业、跨国界的合作，推动智能网联汽车产业链上下游协同创新，促进全球产业合作共赢发展。



Momenta CEO 曹旭东表示，随着硬件成本和用户使用体验的同步迅速优化，智能驾驶未来将成为智能汽车的标配功能，同时将成为新车竞争的胜负手。Momenta要率先实现“搭载1000万台新车的规模”。

Momenta CEO 曹旭东：智能驾驶助中国AI走向世界

中青报·中青网记者 王志远

如果说智能化是中国新能源汽车竞赛的下半场，那么智能驾驶则是这场淘汰赛中当之无愧的赛点。一个最新的证据是，在刚刚闭幕的2025世界智能网联汽车大会上，不仅有来自政府部门、企业和学界的嘉宾纵论“解锁智能驾驶的关键密码”，还有搭载不同等级自动驾驶系统的车辆试乘体验环节。

“智能辅助很重要，而且重要性变得越来越高，未来会逐渐变成一个标配，很重要的原因就是智驾的摩尔定律。”在Momenta CEO 曹旭东看来，随着硬件成本和用户使用体验的同步迅速优化，智能驾驶未来将成为智能汽车的标配功能，同时将成为新车竞争的胜负手。他在接受中青报·中青网记者采访时表示，智能驾驶的产品变得越来越好、成本越来越低，未来甚至会以超过“两年10倍”的惊人速度飞速发展。

作为国内最早投身智能驾驶赛道的科技公司之一，Momenta近年来的市场表现印证了摩尔定律的神奇。从2022年首次搭载量产新车起，短短3年内，该公司研发的量产辅助驾驶系统已累计搭载车型超160款，覆盖比亚迪、奇瑞、上汽等主流中国车企，以及奔驰、宝马、丰田、本田等头部跨国车企。

在2025世界智能网联汽车大会现场，有多位业内专家指出，中国AI在智能驾驶领域的技术、产品与交付能力，已成为全球车企应对智能化转型的关键解决方案。智驾出海也成为中国AI企业拓展国际市场的重要路径。

正如全国政协常委、经济委员会副主任苗圩所说，AI人工智能已成为关乎车企生存与发展的“核心变量”，得益于市场纵深与体制机制优势，中国市场有望出现具有全球影响力的“中国智慧”与“中国方案”。

苗圩指出，要强化顶层设计，推动协同发展，科学有序推进AI技术落地，逐步拓展驾驶辅助等应用场景；同时还要积极参与国际标准组织的规则制定，推动中国标准走向国际。

“国家正在制定的智驾安全强标，是基于过往所有事故场景的总结，既包括智能辅助驾驶事故，也包括人类驾驶事故。”曹旭东举例说，像“大雾天进出隧道时遇到事故车”这类极端复杂场景，都被纳入标准考量范围。这个事情实际上弥补了行业此前存在的重大短板，有利于整个行业的发展。

有分析认为，如果这个强标落地，并且能够有效地被执行，中国的智能辅助的标准有可能成为全球最为先进的、最为严格的标准，能够引领全球的智能辅助在安全上持续地发展。

曹旭东介绍说，Momenta坚持“一个飞轮，两条腿走路”。其中“飞轮”指的是数据“两条腿”则是一边量产智能辅助驾驶，提供端到端自动驾驶解决方案；一边打造L4级别自动驾驶，应用场景包括Robotaxi、Robodelivery及Robotruck等。”曹旭东表示，自动驾技术发展的上半场可能是高阶辅助驾驶，下半场则将走向无人驾驶。

在曹旭东看来，明年城市辅助驾驶的市场格局将会初步确立，“到时候中国市场可能就剩下2到3家头部企业，全球可能也就三四家。”他表示，自动驾驶技术发展的上半场可能是高阶辅助驾驶，下半场则将走向无人驾驶。

“无人驾驶赛道不排除还会有一些新的‘超级玩家’进入，毕竟这个市场既能创造价值，又能带来回报，是一个巨大且极具挑战的市场。”曹旭东冷静地表示，围绕汽车智能化、自动驾驶的竞争已进入关键期，Momenta要力争成为率先实现“搭载1000万台新车规模”的高阶智能辅助驾驶供应商。

“我们的目标是，在今年年底实现Robotaxi‘车端无人’。”曹旭东表示，与部分Robotaxi公司使用改装车、搭载成本昂贵的传感器、耗费高成本算力不同，Momenta将采用更偏向量产的技术方案。

“一方面，Momenta将使用量产传感器，这样可以复用海量的量产数据，并且通过量产车来识别各种各样的L4级别的安全的Corner case；另一方面，Momenta也将使用量产的芯片和量产的域控，这样一旦技术成熟后，就能更快地实现大规模L4级自动驾驶量产。”他告诉记者，从辅助驾驶走向完全无人，可以看作一场“汽车机器人”的进化。

在这样一场由AI赋能的、史无前例的行业进化浪潮中，创新素质和市场规模显然将极大地影响最终的竞争结果。从高阶智能辅助驾驶到无人驾驶，从Robotaxi到城市智慧交通，中国市场不仅对外展示了人工智能与汽车交通领域深度融合的发展前景，更期待着更多具备创新实力和规模效应的企业，勾勒出未来出行的无限可能。