

淮南日报

长三角新闻

HUAINAN RIBAO

淮南市新闻传媒中心 公益广告

敬老爱老 家庭和睦



中共淮南市委主管主办 淮南日报社出版

2026年5月15日 星期五

国内统一连续出版物号 CN 34-0006

丙午年三月廿九

A1

网址:Http://www.huainanet.com

总第15847期 今日8版

沪苏先行破局 长三角智能网联驶入协同新赛道

解放日报见习记者 吴恺云

长三角观察

站在上海市智能网联新能源汽车公共数据中心的实时大屏面前,密密麻麻的蓝色光点在上海市地图上闪烁。每一个光点,都代表一辆处于启动状态的新能源汽车。屏幕左侧,实时显示着接入车辆总数——200万辆。页面切换至上海市智能网联汽车数据平台,全市L4级别高级别自动驾驶车辆位置尽收眼底,所有测试车的实时情况汇聚于此。

将来,这张地图能否扩大到长三角?答案是,有可能。

最近,记者走进上海国际汽车城,探访沪苏两地如何推动智能网联汽车应用场景从“各跑各的”走向“双向奔赴”。

上海与苏州地理上直接接壤,但在智能网联汽车的世界里,接壤并不意味着“能跑过去”。

去年12月7日,上海市交通委员会发布一批自动驾驶重要成果。其中,沪苏智能网联汽车测试应用场景正式互通,标志着上海与苏州之间自动驾驶测试道路全面贯通。

“自动驾驶和智能网联汽车,目前还是在限定区域、限定场景、限定时间内做示范应用。”上海国际汽车城(集团)有限公司智能网联事业部部长吴俊贤告诉记者。

推动智能网联汽车测试应用场景

实现互通的第一步,是让道路实现互通,允许高级别自动驾驶车辆跨区域通行。两地交界处的道路审批对接,成为最先被攻克的关键。

“从物理道路上,我们跟苏州已经做了打通。”吴俊贤说。这意味着,一辆在嘉定获准上路测试的自动驾驶汽车,可以沿着开放道路一路开进苏州,不必在边界“掉头”。

去年12月,上海正式发布浦东新区、闵行区及虹桥枢纽新增开放自动驾驶测试道路,嘉定—虹桥枢纽场景开放实现突破。虹桥枢纽开放道路覆盖虹桥商务区核心区及周边辐射路网,不仅与闵行区开放测试道路无缝衔接,还通过嘉闵高架等通道与嘉定区测试道路连通,形成了“虹桥枢纽—嘉定汽车城—苏州昆山”的跨区域测试廊道。

此次开放后,上海累计开放测试道路3173条,总里程5238.82公里,约占全市道路里程的30%。其中,高速公路里程276.61公里;开放道路覆盖面积达2114平方公里,约占全市市域面积的三分之一。沪苏两地智能网联汽车上路通行管理、智能网联汽车信息服务等平台实现了数据共享、业务协同。

另一边,苏州市开放昆山、太仓全域,进一步赋能智能网联汽车技术研发及商业化运营。

而各地对“什么样的车可以上路”,也有着不同门槛,涉及层层要求。

改变从几年前开始。吴俊贤介绍,长三角三省一市在智能网联汽车测试

标准上也实现了互认互通。

“我们要做哪些项目的测试?测试车抽取比例是10抽1还是5抽1?测试达到什么标准才算通过?这些我们都达成了共识。”吴俊贤说。在这背后,是大量的协调与沟通。“最大的难点就是如何协同好,是就‘高’还是就‘低’,还是在中间找到一个平衡值。”他坦言,各地产业发展阶段不同、头部企业水平不同,制定统一标准并不容易。

另一个重要问题,就是车开过去了,监管不能“断档”。

“数据的第一要务是服务政府监管。”吴俊贤说,“一辆在上海跑的车,它跑到苏州去,我们会将它此前在上海接入的一些监管数据推送给苏州,再由苏州推送给江苏省级的一些平台。”数据监管涉及多个方面,比如车辆是否超出电子围栏、是否产生违章或事故、基本运行水平的横向对比等。

这种跨省数据推送机制,确保了自动驾驶车辆在长三角任何一座城市跑,都能被“看得见、管得住”。

目前,上海市智能网联汽车数据中平台已接入全市39家测试企业的932辆L4级自动驾驶车辆数据。而整个长三角,正在慢慢形成一张更大的网络。

尽管道路、标准、数据三大关正越来越畅通,但吴俊贤并不回避难点。“以前各个地方根据自身情况,会制定不同的门槛和标准。”他说,“现在要做的是协同。”

目前,上海多个智能网联汽车测试

区域已开放;嘉定区、浦东新区、临港新片区、奉贤区、闵行区。其中,嘉定、浦东区域实现了全域开放。但在地图上,这些区域并未连成一片。“从上海的层面来说,未来我们希望把更多区域打通,实现连点成片。因为产业要形成规模化效应才能快速降低成本,提高应用规模。”吴俊贤说。

从合作层面来看,苏州之外,江苏还有更广阔的空间。“我们希望跟江苏省级平台去做更多的合作和打通,希望苏州作为一个契机,辐射到更多应用,尤其是在高速公路上的更多场景。”

“三小时汽车制造圈”——这是长三角的一个老说法。三小时车程内就能凑齐制造一辆汽车的所有生产要素。而智能网联时代,这个“圈”正在被注入新的内涵:软件、通信、电子芯片……所有的新要素,同样能在长三角找到。

从产业协同上看,协作也在为现代化产业注入发展动能。在苏州高铁新城,其辖区企业Momenta、轻舟智航等龙头企业与上海的主机厂和各类企业深度合作;相城区与上海临港新片区、北京亦庄共建城市联盟,推动标准体系共建互认。从智能网联汽车测试牌照互认到安全监测平台和云控平台的数据互通,两地的“产业大脑”正在高效协同。

“场景的互通,规模的扩大,能够加速国际头部企业落地,也能帮助国内企业成长。我对产业发展的推动效果是很有信心的。”吴俊贤说。

杭州再次“探路”双机场 长三角织密“空中走廊”加快共建世界级机场群

新民晚报记者 黄佳琪

“杭州要建第二机场了?”近日,一则来自杭州市发展和改革委员会官网的招标公告,引发关注。

这个名为“长三角共建世界级机场群背景下杭州第二机场选址研究”的课题,预算金额20万元。消息一出,网上立刻热闹起来,临平、桐乡、德清、余杭,大家纷纷“点名”自己心中的“理想选址”。

按下网友们的热情不表,先回归公告本身:这是一次选址研究,属于前期论证阶段,并非建设落地计划。杭州市发展改革委曾明确表示,杭州第二机场目前仍处于前期研究阶段,未敲定选址、未立项、无开工时间表,网传“已敲定选址、马上开工”等消息均不实。

讨论要不要建第二机场,绕不开一个现实问题:现有的杭州萧山国际机场到底够不够用?

2025年,萧山机场交出了一份亮眼成绩单:年旅客吞吐量首破5000万人次,仅次于上海浦东、广州白云、北京首都、深圳宝安、成都天府、北京大兴机场,运送旅客量同比增长5%。

5000万人次的体量,也给机场带来了实实在在的压力。目前萧山机场仅靠两条跑道“两起两落”,高峰小时容量被拉到54架次。而排在前六位的机场,全都配了三条及以上跑道。

不过,现在说“饱和”也为时尚早。萧山机场终端设计容量为9000万人次,当前吞吐量才刚过半。机场扩容动作也在密集推进,第三跑道、东区国内

货站、T4南一指廊、西垂滑等重大工程将于2030年前陆续投用。可见,短期内启动第二机场建设的紧迫性并不大。

但话说回来,这次招标之所以引发关注,不光是因为“双机场”这个词自带流量,更因为它放在了一个更大的背景下——长三角共建世界级机场群。

最近,区域内的“新面孔”和“大动作”接连不断。

2025年7月18日,浙江丽水机场通航,浙西南结束无民航历史,进一步完善了浙江综合交通运输体系;同年11月12日,安徽亳州机场通航,设计年旅客吞吐量100万人次,直飞35座国内城市;今年4月29日,安徽蚌埠滕湖机场首航顺利完成,皖北地区交通与产业格局迎来重塑;被称为“上海第三机场”的南通新机场也在推进中,未来将承接上海及周边地区部分溢出客源,同时辐射苏中和苏北区域经济发展……

这并非杭州第一次动“双机场”的念头。杭州在这个时间重提第二机场选址研究,不是为了单打独斗,而是要找准自己在区域航空版图里的坐标。招标公告显示,要统筹长三角机场群功能分工,明确杭州第二机场的定位与辐射范围,推动其与上海、南京、合肥等机场形成互补分工。

未来的长三角天空,无疑将是一张精密协作的网。从选址论证到跑道落地,从支线通航到干线扩容,每个节点都用各自的节奏奏响同一支曲子。

高质量发展看闵行媒体调研行启动 20多家媒体聚焦闵行“十五五”

今日闵行

5月13日,由中共闵行区委员会、闵行区人民政府、上海报业集团指导,中共闵行区委宣传部、澎湃新闻主办的2026高质量发展看闵行媒体调研行启动仪式在上海脑机接口未来产业集聚区“脑智天地”举行。

此次活动吸引了人民日报、新华社、中央广播电视总台、解放日报、文汇报、澎湃新闻等20余家主流媒体、网络平台及自媒体代表深入一线调研,深度解码基层一线的创新实践,全面展现闵行区在经济发展和转型升级中的新进展、新成果。

新华社上海分社党组书记、社长王永前,中央广播电视总台上海总站党委书记、站长陈永庆,闵行区委书记陆方舟,上海报业集团党委副书记、总经理、副社长胡明华等出席。

围绕发展蓝图,闵行区“十五五”高质量发展十大任务在启动仪式上正式发布,通过十大重点举措构建“4+5+1”任务体系,铺就高质量发展之路。

其中,四大核心方向聚焦发展动能,围绕产业体系、科技创新、开放链接、城市功能品质全面提升,发挥引领作用;聚焦民生感受,全力建设人文、幸福、数字、美丽、平安“五个闵行”,丰富现代化主城区品质内涵;以改革为动力,补短板、强弱项,护航发展行稳致远。

为深入贯彻落实长三角一体化发展、建设上海(长三角)国际科技创新中心国家战略,闵行区政府联合虹桥国际中央商务区管委会,积极推进长三角制造业研发集聚区建设。

启动仪式上,举行了长三角制造业研发集聚区首批入驻企业政策服务交付仪式,向五位企业家以及三家重点载体运营代表送上“入驻三件套”——专属政策包、精准服务包、一把企业入驻载体的“金钥匙”,体现出闵行“方案有落地、服务有温度、企业有归属”的承诺。

记者注意到,首批入驻企业涵盖新能源及绿色低碳、集成电路、新一代信息技术、光伏等产业领域。百思凯新能源(上海)有限公司创始人郭

相阳表示,之所以将总部落地上海虹桥国际中央商务区,是考虑到闵行的区位优势 and 最佳的国际化视野,这与企业“总部在上海、工厂在全国、市场在全球”的战略布局高度契合。

闵行区投资促进中心相关负责人表示,闵行区将从建强支撑体系、强化空间保障、制定专项政策、完善专业服务举措等方面发力,让长三角制造业研发集聚区成为汇集区域协同资源的科创高地。

玛斯柯照明亚太区总经理戴维·哈维分享了企业落户闵行的原因:“这里产业基础雄厚,具备优越的国际化联通条件,既靠近上海市中心,又拥有成熟完善的本地配套环境,我们充满信心在此长期发展。”哈维用“高效、务实、前瞻”三个关键词概括了闵行的营商环境,“无论是扩大经营、招聘人才还是引进新技术,始终能让企业感受到当地政府的支持”。

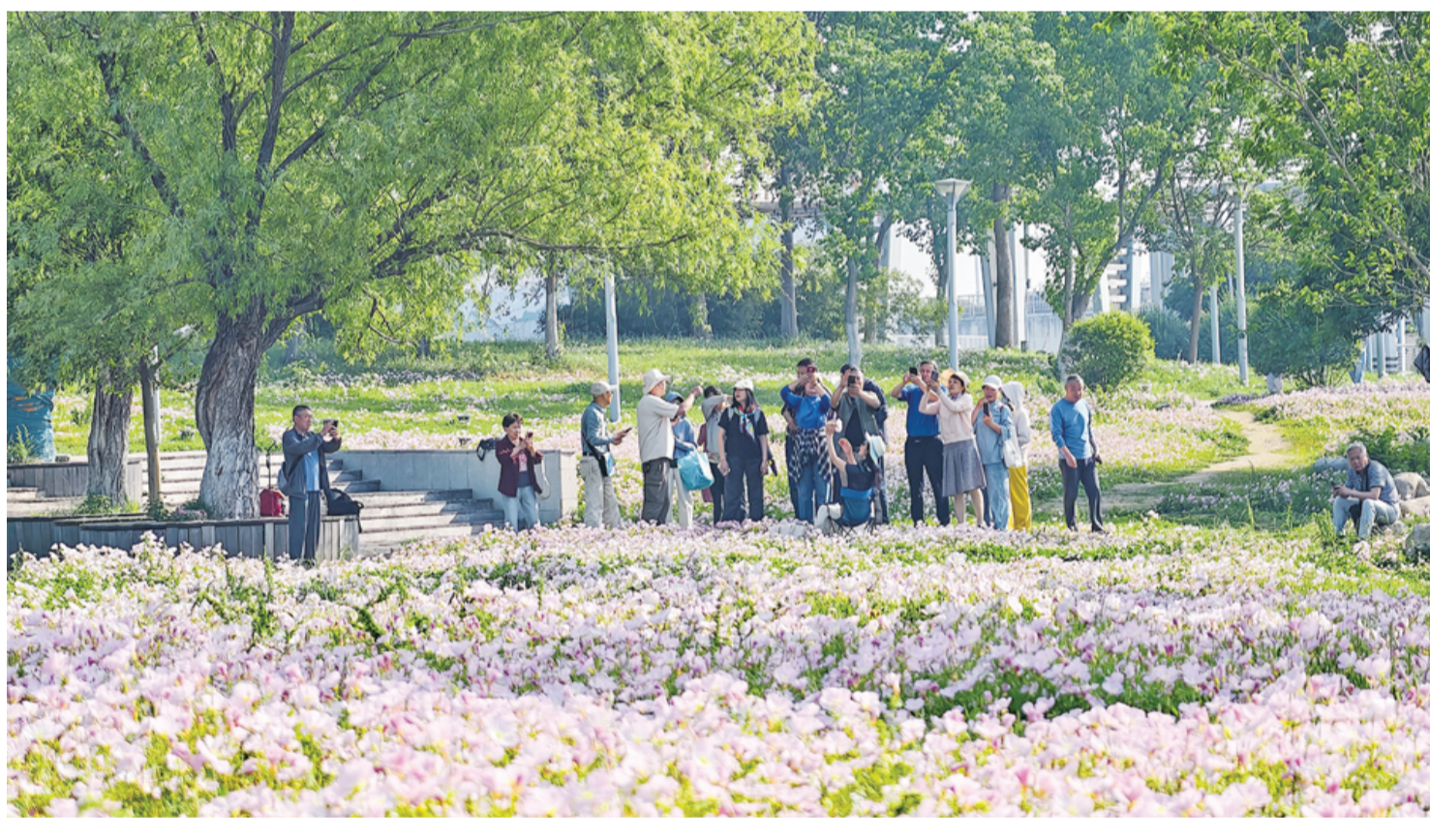
此次媒体调研行启动仪式落地华漕镇。作为闵行北部重镇,华漕镇紧扣“一南一北”发展战略,全力打造一区五地:虹桥国际开放枢纽核心功能承载区、承接进博会溢出效应首选地、链接长三角一体化发展前沿地、生物医药产业创新发展主阵地、城乡融合发展示范区、公园城市建设样板地。

“十四五”期间,闵行地区生产总值连续突破3000亿元、4000亿元大关,虹桥国际开放枢纽建设上升为国家战略,“大零号湾”跻身市级战略,机场联络线、银都路越江隧道等重大工程通车赋能,9个教育集团、14个学区的建成让优质教育资源均衡覆盖,连续三年获评“最具幸福感城区”……这些成就,为“十五五”开局筑牢了坚实基础。

(据5月14日今日闵行官方微信 记者 陈奕宇)

月见草 盛放染湖岸

初夏时节,蚌埠市龙子湖西岸大片月见草竞相绽放,花海连片成景,湖岸风光秀美宜人。
蚌埠日报记者 陈昂 摄



一台“人造太阳”装置牵引整套工业能力,一家企业带动供应商共同升级 长三角点亮“产业生态”聚变

解放日报记者 巩持平

长三角亮点

现在谈“人造太阳”发电为时尚早,但你知道吗?当你在合肥地铁过安检时,可能就在体验“人造太阳”衍生出的技术。可控核聚变被形象地称为“人造太阳”。聚变发电的燃料可从海水中大量提取,被誉为“带领人类进入能源自由”的期待,因其工程难度极大、投资高、周期长,至今仍在攻坚阶段。不过,在研发和工程化过程中落下的一枚枚“蛋”,已在长三角率先孵化成熟。

有一枚“蛋”落在了距离地球表面200至300公里的超低轨空间。这里离地面更近,通信时延更低,遥感分辨率更高,应用价值巨大,正成为全球商业航天竞争的新前沿。但这里的生存环境也更艰难——稀薄大气带来的阻力会不断消耗卫星能量。

能不能让卫星不再“自带干粮”,而是从轨道环境中获取物质,经电离后喷射产生推力,实现“太空补给”?上海星翼动力科技有限公司正在尝试把这一设想变成现实。在聚变装置中,科学家需要产生、加热、约束和诊断高速运动的带电粒子。星翼动力将这些已被技术验证的能力转用于空间推进,研发等离子体发动机,并有望应用于超低轨空间。

商业航天领域的技术破局关键也源自核聚变研究——星翼动力由东昇聚变(上海)技术有限公司孵化。

更令人意外的是,星翼动力成立于2025年4月,甚至早于东昇聚变2025年7月的创始时间。“对于聚变来说,这样的技术路线不算陌生。从一开始,我们就确定了‘沿途下蛋’的路线。”东昇聚变主任研究员杨洋说。

如果说等离子体发动机这枚“蛋”还在保育箱中,那么在合肥,全超导托卡马克核聚变实验装置(EAST)等大科

学装置的相关技术已积累几十年,不少“蛋”已孵化完成,逐渐走入千家万户的日常生活。

在合肥地铁的部分站点,乘客通过安检通道时,无需开包、无需取出水瓶或充电宝,只需短暂停留,系统便能完成识别。这套无感安检系统源自聚变实验中的太赫兹诊断技术。目前,这一系统已在地铁、海关、烟草工厂等场景应用。

国产首台超导回旋质子治疗系统已通过国家注册检验,即将进入临床试验,国产化率超过95%。过去,质子治疗设备长期依赖进口,价格高昂。国产质子治疗系统将聚变领域积累的超导磁体、低温真空、回旋加速器等技术加以应用,有望打破国外垄断。

聚变“下蛋”,长三角“孵蛋”,这片区域有何优势?答案可以在产业链上找到。在上海上创超导的生产车间,第二代高温超导带材正源源不断下线。这类带材是聚变磁体的重要基础材料,也可

广泛应用于电力、医疗、磁浮等领域。随着聚变产业升温,市场需求扩大,企业持续扩产,带材价格持续下降。以前每米500多元,现在降到100多元。上创超导相关负责人王小康介绍:“扩产后,每米带材成本还可下降30%以上。工艺经过几次迭代,带材稳定性进一步增强,性价比进一步提升。”

产业链由此形成正向循环,需求扩大带动规模生产,规模生产推动成本下降,成本下降又进一步打开应用市场。

一台聚变装置,牵引的是超导、真空、低温、电源、控制、材料等一整套工业能力;一家商业聚变企业,带动的是一批上游供应商共同升级。随着企业数量增加,装置研发加快、应用场景拓宽,聚变正在从“科研工程”向“产业生态”迈进。

未来能源的灯还在路上,沿途产业的灯已经亮起。面向未来的战略科技,不仅能孕育明天的能源革命,也能塑造今天的新质生产力。