责编：余立凡 263952840@qq.com 美编：张伯诚 2026年10月23日 星期五

工信部发布相关征求意见稿

自动驾驶标志灯将有统一标尺



过去几年，马路上亮着一盏蓝绿色小灯的车越来越多。有人觉得它挺有科技感，也有人被它晃过眼，还有人以为灯亮了，车就在“自己开”。这盏灯到底该不该亮、谁能亮、亮了意味着什么，一直没有统一的说法。

最近，工信部发布了一份征求意见稿，要给这盏灯立规矩：简单来说，不具备L3级及以上自动驾驶系统的车辆，禁止安装自动驾驶系统标志灯。

根据公开报道，行业估算，单颗LED模组的物料清单成本大约在50到200元之间；如果是一套符合国标的前后侧灯具加接线，成本可能是几百元到上千元。

灯是智驾系统的“外显符号”，一辆车能不能在L3状态下由系统承担驾驶责任，取决于感知硬件、算力、算法、冗余设计、安全验证等的投入。

一块成本几十到两百元的模组，被车企当作“智驾身份”的外显标识，带来的终端感知溢价可能达到几千块钱，这才是这盏灯真正的“财经故事”。

它自己的物料成本可能不高，但作为符号的营销杠杆很高。监管部门把L2车型挡在门槛之外，从某种程度上来说，也打掉了“低成本符号、高溢价感知”的错配。

最核心的一层：小蓝灯亮起的门槛为什么要划在L3级自动驾驶级别？因为L2和L3之间隔着的不是技术等级，是责任主体四个字。

在L2阶段，驾驶主体是驾驶员；L3系统激活期间发生事故，责任主体就指向汽车生产企业。

如果把标志灯亮在L2车型上，客观上会使人们误以为“这辆车是可以脱手驾驶的”，但它背后的法律责任仍然在驾驶员身上。新规把标志灯，即“小蓝灯”留给L3级别，本质上是让灯光信号和法律责任的归属重新对齐。

一盏灯从“营销符号”变成“责任信号”，改变的不仅仅是灯本身，还明确了智驾产业里“谁在承担后果”。把符号和系统分开、把营销和责任分开，智能驾驶的真正成本和真实价值才有机会被正确定价。

中央广播电视总台中国之声

权威报告显示

我国地理信息产业总产值超9000亿元

2026中国地理信息产业大会近日在重庆举行，中国地理信息产业协会发布的《中国地理信息产业发展报告（2026）》显示，2025年我国地理信息产业总产值超过9000亿元。

报告显示，2025年我国地理信息产业总产值达到9005亿元，同比增长5.9%；从业单位数量约26.9万家，同比增长11.1%；从业人员约400万人。2025年新登记企业约4.5万户，同比增长19.7%。产业规模持续增长，市场活力不断迸发。

产业稳步提质，离不开空间基础设施的支撑。报告显示，我国民用遥感卫星近年来保持年均新增百颗以上的高密度发射节奏。截至2025年底，我国累计发射民用遥感卫星694颗，在轨工作卫星数量达670颗；其中，2025年新增在轨民用遥感卫星126颗。2026年，我国北斗卫星导航系统已全面完成在轨升级，下一代北斗系统建设也在按计划有序推进。

人民网



西电东送“超级心脏”全面体检

近日，准东—皖南±1100千伏特高压直流工程受端站——安徽宣城古泉换流站开展为期16天的年度停电检修，千余名检修人员在37个作业面并行推进800余项检修作业，全力保障华东地区迎峰度冬电力稳定供应。

准东-皖南±1100千伏特高压直流输电工程起于新疆昌吉换流站，止于安徽古泉换流站，是目前世界上电压等级最高、输送距离最远、输送容量最大的输电工程。古泉换流站把来自新疆的清洁电力分配至华东各地，被称作该工程的“超级心脏”。

图为10月21日，国网安徽电力检修人员在古泉换流站进行检修作业。

新华社

我国在量子声学领域取得重要进展

高泛音体声学波谐振器研制成功

声音从哪里来？答案是振动。鸟儿鸣叫、琴弦发声、泉水叮咚，这些我们熟悉的声音，都源于物体的振动。但在微观世界里，振动还有另一面：它不仅能产生声音，还能成为探索和传递量子信息的载体。

近日，深圳国际量子研究院谭电研究员课题组在宏观声学谐振器中取得重要实验进展：研究团队成功制备了多个声学振动模式之间的多体量子真纠缠，并实现了纠缠态在不同谐振器之间的传输，为探索新型量子计算和量子信息技术提供了新的方向。相关研究成果于近日发表。

此次研究中，研究团队研制了一种高性能声学量子器件——高泛音体声学波谐振器。该器件具有较长的声子寿命和丰富的声学模式资源，可以支持多个不同频率的声子模式，就像一个微观尺度的“量子音乐厅”，并能够与量子芯片实现精确耦合和操控，为实现复杂声子量子态提供了新的技术平台。

研究团队不仅让多个声学振动模式建立了这种特殊关联，还将这种关联从一个声学谐振器传递到另一个谐振器。这项研究表明，微小的机械振动也能够成为操控量子信息的载体，为进一步探索基于声学系统的量子信息处理、量子计算和量子通信提供了新的实验基础。

未来，随着声学量子器件性能的进一步提升，这类基于声学系统的量子平台有望与超导量子比特、光量子系统等结合，为构建更加高效、可扩展的量子技术提供新的途径。

光明日报

美航空航天局公布

月球车最新研发进展及任务规划

美国航空航天局当地时间10月20日公布了其月球车的最新研发进展及任务规划。用于探测月球水资源的“挥发物调查极地探索车”（VIPER）计划于2027年运抵月球南极地区开展探测，载人月球地形车则计划于2028年前运抵月球南极地区，为未来载人探月和月球基地建设提供支持。

美航空航天局表示，VIPER月球车目前处于休斯敦的约翰逊航天中心，已完成组装，正在进行最终测试。该月球车计划于2027年由美国蓝色起源公司研制的着陆器运送至月球表面，收集有关月球南极地区的温度、光照条件和地形等数据。这些数据有助于科学家进一步了解月球水资源的来源与分布，评估月球资源未来用于月球基地建设的潜力。

此外，美航空航天局授予美航天实验室公司和美“月球前哨”公司相关合同，推进首批载人月球地形车研发。两家公司计划于2027年年底前向美航空航天局交付载人月球地形车，并计划于2028年由蓝色起源公司送往月球南极地区。

据介绍，载人月球地形车可由地面人员远程操控，在宇航员抵达前开展月面测绘，帮助科学家绘制高精度地图，并收集光照、导航等数据。根据设计指标，车辆每天最多可行驶约6公里，单次充电后的行驶里程最多可达10公里，并可运输最多约80公斤月球样本和工具。未来执行“阿耳忒弥斯”载人登月任务时，宇航员将驾驶月球车探索月球南极地区，采集地质样本并带回地球。

按美航空航天局方面的说法，月球车的性能将为下一阶段月球探测所需的移动系统奠定基础，并影响长期月球探测所需基础设施的建设、运行和扩展效率。

央视新闻