

# 中共中央 国务院 中央军委 关于给张陆颁发“二级航天功勋奖章” 授予武飞、张洪章 “英雄航天员”荣誉称号 并颁发“三级航天功勋奖章”的决定

(2026年8月20日)

2025年10月31日,神舟二十一号载人飞船成功发射,航天员张陆、武飞、张洪章驾乘飞船顺利进驻天和核心舱,在轨驻留7个月,先后进行3次出舱活动,完成110余项空间站建设升级维护维修任务,开展一系列空间科学实验与技术试验,于2026年5月29日安全返回。神舟二十一号载人飞行任务,是我国载人航天工程进入空间站应用与发展阶段的第6次载人飞行任务,创造神舟飞船与空间站交会对接最快纪录,刷新中国航天员单个乘组在轨驻留时间最长纪录,标志着中国航天事业高水平科技自立自强迈出新步伐,对提升我国综合国

力和中华民族凝聚力,进一步增强全体中华儿女民族自信心和自豪感,激励全党全军全国各族人民昂扬斗志、砥砺前行,具有重要意义。

神舟二十一号载人飞行任务的圆满成功,凝聚着广大科技工作者、航天员、干部职工、解放军指战员的智慧和心血。张陆、武飞、张洪章同志是其中的杰出代表,他们一心向党、忠诚使命,不畏艰险、勇于担当,向世界展示了强大的中国志气、中国骨气和中国底气。张陆同志时隔两年再上太空并担任指令长,累计进行7次舱外活动,创造中国航天员个人出舱活动次数新纪录。武飞同志锐

意进取、刻苦训练,首次飞天即3次出舱,成为我国执行载人飞行任务最年轻的航天飞行工程师。张洪章同志踏实沉稳、技术精湛,作为载荷专家光荣入选神舟二十一号乘组,出色完成一系列面向空间应用的实验。为褒奖他们为我国载人航天事业作出的卓著功绩,中共中央、国务院、中央军委决定,给张陆同志颁发“二级航天功勋奖章”,授予武飞、张洪章同志“英雄航天员”荣誉称号并颁发“三级航天功勋奖章”。

张陆、武飞、张洪章同志是不忘初心、牢记使命、献身崇高事业的时代先锋,是探索宇宙、筑梦太空、建设

航天强国的标兵模范。党中央号召,全党全军全国各族人民要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神,认真落实四中全会部署,深刻领悟“两个确立”的决定性意义,增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”,更加紧密地团结在以习近平同志为核心的党中央周围,大力弘扬“两弹一星”精神和载人航天精神,以受到褒奖的航天员为榜样,坚定必胜信心,保持昂扬斗志,为以中国式现代化全面推进强国建设、民族复兴伟业而不懈奋斗。

(新华社北京8月20日电)

## 重庆中欧班列前7月实现运量“双增长”



8月20日,一列满载汽车整车及零配件的中欧班列在重庆团结村中心站等待发车(无人机照片)。

据国铁成都局集团有限公司统计,2026年1-7月,重庆中欧班列去程共开行691列,同比增长12.5%,发送集装箱74084标箱,同比增长13.2%,延续了稳健的增长态势。

■新华社记者 唐奕 摄

## 中国新能源汽车 25 年产业风云：

## 高质量发展的飞跃与突围

在当下的北京街头,假如你问一个年轻人“下一辆家用车选什么”,回答多半是“新能源”,品牌也大概率是国产的。

中国的汽车市场已经全面进入“新能源主导”新阶段。今年以来,新能源汽车零售渗透率连续4个月超过60%,这意味着每卖出3辆新车,就有2辆是新能源车。

这是25年潜心深耕的成果,是长期主义者的成功案例。2001年,中国作出一个极具魄力的顶层决策——启动“十五”国家863计划电动汽车重大科技专项,以电动化为突破口换道超车。

新时代以来,在新能源汽车发展的一个个关键节点上,习近平总书记作出了战略引领:“发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路”“我们要成为制造业强国,就要做汽车强国”“关键核心技术要立足自主研发”等重大论断,为产业换道锚定航向。

25年的接续奋斗,不断改写世界汽车产业版图。与此同时,伴随产业高速发展,同质化竞争加剧,消费体验争议、全球贸易壁垒等问题屡屡成为舆论焦点。

什么是全面的真相与长远趋势?哪些是局部的误读与转型阵痛?新华社“新华深读”栏目记者深入产业一线,走访政策制定者、企业领军人和一线研发者,深度了解中国新能源汽车产业的发展故事,听取权威人士对热点、焦点问题的解读。

**一场跨越25年的产业逆袭**

中国汽车工业协会一组最新数据显示,上半年全国汽车产销同比分别下滑4%及4.1%;但新能源汽车产销同比分别逆势增长6.7%和7.3%。

中国这个世界最大、最具活力的汽车市场,正在发生结构性重塑。

习近平总书记精准把握产业演进规律,为中国汽车产业转型升级指明

根本方向:“现在中国要向制造业强国、工业强国的更高目标发展,就是要在发展战略战略性新兴产业方面,抢抓机遇、弯道超车。”

紧扣国家能源安全保障、大气环境保护、汽车产业转型升级三重战略逻辑,中国跳出燃油车赛道的跟随困局,前瞻布局电动化新赛道,走出一条自主创新的特色发展之路。

2001年秋,“十五”国家863计划电动汽车重大科技专项启动,开创性确立“三纵三横”研发布局:纯电动、混合动力、燃料电池三条技术路线“三纵”并行,电池、电机、电控“三横”核心技术协同攻关。

中国科协名誉主席万钢是当年负责这个专项的首席科学家。他在接受记者专访时谈及当初布局考量:“不押单一赛道,三条技术路线同步推进,集中力量攻克核心技术,集中资源打通产业链,避免未来被单一技术路线卡脖子。”

顶层设计环环相扣、层层推进:2009年新能源汽车上升为国家战略,2010年纳入战略性新兴产业,2012年国务院印发《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》,2020年发布《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》,亮出面向未来的远景蓝图。

回顾这20多年,面对油价涨跌、技术瓶颈、国际供应链波动,战略定力从未动摇,自主创新始终是核心主线。

“关键核心技术要立足自主研发”。习近平总书记这句嘱托,在新能源汽车领域得到全面落实——

中国的动力电池企业占全球市场份额超七成,全球动力电池装车量前10名的企业里中国占7席。电驱动、电控系统也实现自主换道超车。中国汽车专利公开量占全球比重达35.6%,全球每3件汽车专利就有1件以上来自中国。

从材料创新到系统集成,从电芯

到整车,一条完整的新能源汽车技术链条已打通。

我国新能源汽车产业一开始走的就是科技创新和产业创新融合发展的道路,坚持边研发边应用,先示范后普及的稳妥节奏,率先在公交、出租等公共领域示范运行。

2015年,新能源汽车销量占比突破1%,意味着进入了产业化的门槛。从这一年开始,中国新能源汽车销量登顶全球第一,已连续11年稳居榜首。

近年来,随着补贴逐步退出,行业告别“政策输血”,进入完全市场化竞争阶段。

如今,中国建成全球规模最大、配套最完善、迭代速度最快的新能源汽车产业集群,主流市场格局彻底改写。

**直面破解企业“内卷”与消费焦虑**

打开中国车市半年报,一组数据引人注目关注:上半年全国乘用车零售870万辆,同比下滑超两成;前5个月,国内整车制造利润率仅1.5%,创下近十年最低,意味着一辆售价20万元的车,整车厂仅能赚取约3000元利润,还不及一块电池成本的零头。

“内卷”,这一形容“无增量下的非理性内部竞争”的概念,成为一段时间以来新能源汽车市场公认的病灶。

业内人士认为,长期看车价将随技术进步和规模化效应下降,但低于成本倾销、变相降价、虚假优惠的恶性竞争,既损害企业可持续发展,也埋下产品质量隐患。

另一个问题,来自消费者日益积累的焦虑与质疑——

续航虚标、冬季断崖式掉电,企业公布的续航能力与真实用车体验脱节;节假日高速服务区充电排队、老旧小区充电桩安装难、县域补能设施匮乏……车企层出不穷、二手车卖不起价钱……这些热点话题暴露出产业配套和服务体系短板。

“破除内卷困局,首要在于深耕市

场、深耕用户。”万钢说,用户需求是产品迭代和营销布局的根本依据。车企应精准研判产品是否适配用户真实使用习惯,匹配细分市场、定制营销服务,摒弃粗放堆料、盲目扩张的老路。

今年以来,近20个车企品牌集中收缩终端优惠,搭载高阶智能辅助驾驶的车型涨幅超20%。行业加快转向产品力升级、品质精进与智能化等高附加值赛道。

价格回归理性,源于两重现实:上游锂矿、芯片成本上涨,倒逼车企重构定价逻辑;更深层变化来自政策端,引导产业从“拼价格”转向“比价值”。

2月,市场监管总局发布《汽车行业价格行为合规指南》,划定“成本”“诚信”“透明”三条红线;3月,工业和信息化部等三部门要求巩固深化规范产业竞争秩序工作成效,督促企业严格落实60天账期承诺;6月,工业和信息化部、市场监管总局联合约谈涉嫌非理性竞争车企,压实价格合规主体责任。

政策划清竞争边界,产业深层转型同步推进。各地“十五五”规划指引差异化发展:浙江攻坚智能驾驶、重庆布局智能网联、内蒙古深耕新能源重卡,因地制宜培育特色产业集群。

“过去是‘一哄而上’,现在要‘各显神通’。地方汽车产业从‘同质化竞争’转向‘差异化深耕’,既是地方经济强筋健骨的必然选择,也是我国迈向汽车强国的重要基础。”中国汽车战略与政策研究中心新能源汽车研究部部长朱一方说。

构建良性竞争生态,核心抓手还是自主创新。

7月13日,新中国第一辆解放牌汽车在长春下线迎来70周年,老牌车企中国一汽全面锚定新能源赛道,集中资源攻坚固态电池、智能底盘、智能座舱、智能辅助驾驶,正是全行业转型升级思路的缩影。

创新,正是新能源汽车下半场核心引擎。

从10%充至80%电量,仅需3分44秒!今年4月,宁德时代发布的第三代神行超充电池,补能速度几乎比肩燃油车加油。公司董事长曾毓群说,这不是实验室数据,而是即将量产的现实。

超快充电技术的突破,是产业持续消解用户出行顾虑一个切面。从“里程焦虑”到“补能自由”,变化正在发生。截至2025年末,主流新能源车型续航普遍突破500公里,长途出行的里程顾虑大幅缓解。

**驶向以“创新”“开放”定义的未来**

“新能源汽车给人很多自由想象的空间。有的梦想逐步落地成真,比如自动驾驶;有的梦想正在实现,比如上天飞行。”万钢说,新能源汽车产业外延拓展潜力巨大,行业正在将未来出行构想转化为现实场景。

从“能用”到“好用”,新能源汽车成为可交互、可学习、可成长的具身智能终端。国内20万元以上主流新能源车车型载大模型搭载率超90%,L3级自动驾驶稳步推进商用测试,国产车企自研AI芯片、多模态大模型实现规模化装车。

在智能体验升级的同时,安全是消费者的首要关切。

多方面研发同步推进:算法从模仿人类驾驶动作升级为具备物理推演能力;感知从单车智能拓展为车路云一体化;路侧设施实时向车辆同步路况信息;安全从被动防护转向主动容错,系统在能力不足时提示驾驶员接管。

这些努力均指向一个方向:让车更懂人,让出行更安全。

当一辆车不再只是一辆车,这条由科技创新和用户价值共同编织的出行图景,正在将一个个“不可能”变为“可能”——

越来越多新能源汽车变身城市电

网分布式储能单元,数千万“移动充电宝”在用电低谷时储能、高峰时放电,参与电网调峰;分体式飞行汽车“陆行体+飞行器”组合,无缝衔接陆地通勤与低空出行,梦想正在走向现实……诸多前沿场景,让人们感受“未来已来”。

面向未来,行业普遍对中国新能源汽车产业发展保持乐观。截至上半年,全国新能源汽车保有量4897万辆,在现有3.71亿辆汽车中占比仅13.19%,未来市场空间依然广阔。

中国新能源汽车的叙事并未止步于国门之内,“出海”备受全球瞩目。

上半年,中国新能源汽车出口235.5万辆,同比增长1.2倍,海外市场增长势头超预期。然而,全球地缘博弈加剧、贸易保护主义持续抬头,是中国新能源汽车出海面临的最大风险。

行业共识逐渐清晰:出海不等于简单整车外销,长期全球化必须构建生态,依托本土化生产、本土化研发、本土化售后体系建设和本土化人才培养。如何摆脱低价标签、规避贸易壁垒、适配海外法规与消费习惯、从产品出海升级为产业链出海,是所有中国车企必须破解的核心课题。

25年风雨兼程。中国新能源汽车以新技术突破旧壁垒、以新赛道重塑旧格局,完成从无到有、从弱渐强的历史性跨越,走出一条制造业转型升级的示范路径。

“要积极运用新技术改造提升传统产业,推动产业高端化、智能化、绿色化。”习近平总书记这一重要指示,持续为汽车产业升级、驶向更高更新赛道提供根本遵循和科学指引。

只有坚持长期主义和开放胸怀,中国新能源汽车产业才能实现从规模制胜到价值制胜、从国内领跑到全球引领的宏伟目标。

(新华社北京8月20日电 记者 韩洁、张辛欣、唐诗凝、温竞华)