

人形机器人加速进化

新华社记者

4月19日,全球首个人形机器人半程马拉松赛在北京举行。在21.0975公里的赛道上,首次“人机共跑”,来自高校、科研机构、企业的20支机器人队伍参赛。

此前的蛇年春晚上,10多台宇树机器人身着花棉袄登上舞台,与真人舞者一起扭秧歌、转手绢,引起各方高度关注。人们惊呼,人形机器人来到普通人生活了。

造一台像人一样的机器,是人类由来已久的憧憬。从古书《列子·汤问》中偃师造“人偶”的记载到1973年世界上第一台人形机器人WABOT-1在日本早稻田大学诞生,人们对人形机器人的探索从未停止。近半个世纪以来,这一行业发展起起伏伏,世界各国推出多种人形机器人,但总体发展较慢。

如今,为什么人形机器人的发展会突然加速?

机器人频频吸睛

“每走几步就能遇上一个人形机器人。”3月底,参加中关村论坛年会的嘉宾表示:年会期间,10多家企业的近百台人形机器人活跃在迎宾、交流、主持、表演等场景。

从春节至今的两个多月里,社交媒体上时常出现人形机器人的爆款视频,展示前空翻、后空翻、骑自行车等绝技,刷新人们对具身智能的认知。

具身智能,是近年进入公众视野的新词汇。它强调智能系统与身体的紧密结合,通过身体与环境的交互来实现智能行为。与其区别的概念是无身体的智能,比如,没有物理身体、完全依赖于计算和数据处理来实现智能行为的聊天机器人。

人形机器人是具身智能的典型应用形态之一。今年全国两会上,政府工作报告明确将建立未来产业投入增长机制,培育包括具身智能在内的未来产业。

一些工厂、大学、科研机构、人工智能公司等正在率先使用人形机器人。

优必选最近发布的视频里,在极氪汽车工厂,两台高1.72米的机器人Walker S1面对面站着,它们同时向对方点了点头,随后张开手臂,协同搬运一个长1.2米、宽50厘米、高40厘米的物料盒。

“机器人的工作效率约为熟练工人的70%。”乐聚公司创始人冷晓琨说,目前已进入车厂实训的机器人“夸父”,干不了像打精密螺丝等高级技工承担的复杂工作,而是干繁重、泛化性强、高度重复的活,如搬运大小、颜色、重量、尺寸各不相同的箱子,分拣不同形状的零配件等。

暂未打算让机器人进工厂的宇树科技,近期在京东、速卖通等海内外电商平台陆续“上新”。宇树产品有两类:四足机器狗主要面向C端消费者,人形机器人主要面向开发者。

宇树市场总监嘉玮表示,去年宇树人形机器人销售到100多个国家与地区,核心用户是大学、科研院所、科技AI公司等。用户在宇树硬件上做二次开发。

全国多地围绕人形机器人的产业布局在加速。目前,北京、上海、深圳、重庆等10余个地方政府已建立和筹备建立产业基金。

在投资界,机器人公司热度也日益升温。据创业投资和新兴科技行业数据服务商IT桔子数据显示,今年前3个月,具身智能赛道的50多家企业获得超60亿元融资。

加速因何而起?

1973年,早稻田大学推出世界第一款全尺寸人形机器人WABOT-1,每走一步需要45秒;本世纪初,日本本田公司发布人形机器人ASIMO(阿西莫),能上下楼梯;2013年,美国波士顿动力公司发布的人形机器人Atlas运动

能力惊人……

尽管出现过几次技术迭代,但人形机器人行业一度陷入沉寂,直到近年开始加速。这是为何?

北京航空航天大学机器人研究所名誉所长王田苗表示,长期以来机器人开发以编程为基础,2022年AI大模型问世,能模拟人类的大脑,具有泛化迁移等能力,推动人形机器人这一新物种的发展。

浙江人形机器人创新中心主任、浙江大学教授熊蓉表示,传统机器人研究范式依赖对人类运动肌理的数学建模。如今,人们可通过大规模数据采集和神经网络训练让机器人掌握更多隐性知识,举一反三。

人工智能赋能机器人,也是产业界的共识。在沈阳新松机器人自动化股份有限公司总裁张进看来,推动人形机器人发展的最大力量是新一代人工智能,让人形机器人拥有“大脑”,逐步具备泛化能力。

多名受访专家提到2022年业内一个标志性事件:特斯拉正式发布人形机器人Optimus(擎天柱)。马斯克展示它在汽车工厂搬运箱子、抓取金属棒的视频,并表示将规模化生产。

清华大学机器人控制实验室主任赵明国观察到,特斯拉将汽车工业的供应链优势引入机器人领域,大幅降低硬件成本。

人形机器人主要由“大脑”“小脑”和“本体”三部分协同支配。以让人形机器人接一杯水为例——要拆解指令、识别环境、规划路径,就要求“大脑”具备多层次决策能力;要完成走、拿、倒、递等具体动作,则需“小脑”精准控制。

今年以来亮相的一些产品,展现了机器人关键技术的提升。春晚表演的宇树机器人,被认为“小脑发达”,展示出很高的运动控制水平。北京人形机器人创新中心发布的“慧思开物”平台,则试图构建兼容多本体多场景、具有强大泛化能力的通用软件系统。

业界认为,当下限制人形机器人发展最大的瓶颈仍是“大脑”。

哈尔滨工业大学计算学部副主任、人工智能学院执行院长张伟男说,在“大脑”方面,海内外还未出现像大模型那样的突破性产品。软件方面,面向跨场景的高质量、大规模数据比较缺失。硬件方面,面向机器脑的专用算力芯片还需进一步研发和普及。

星海图人工智能联合创始人、清华大学交叉信息学院助理教授许华哲的主要研究方向是具身智能的基础大模型。他以做饭为例,描述理想中的机器人“大脑”能达到的水平。

“我想让机器人做一道松鼠鳜鱼,因为操作难度足够大——鱼是活的,又滑又黏,还有颗粒状的鳞片。不仅处理活鱼,还得会改刀、油炸、炒糖色、浇汁、摆盘。”许华哲说,至少要过十几年才能吃到机器人做的这道菜。

近来,人形机器人端茶倒水、在葡萄上穿针等视频在社交媒体广泛传播,不少人由此认为:很快可以买一台机器人当保姆了。多名业界专家对此态度谨慎。

北京钢铁侠科技有限公司创始人张锐的团队,2021年入选参与中国宇航员人形机器人项目。他坦言,相比进太空,人形机器人进家庭的难度更高、周期更长。因为家是一个复杂的环境——可能有老人、小孩和猫狗;不同地面的平整度、摩擦力不一,人形机器人行走时有倾倒风险。他认为,未来进入家庭的人形机器人不能是现有机械、电子结构的堆叠,而要借助新材料形成新一代的肌肉、骨骼。

在冷晓琨看来,未来进入家庭的人形机器人,必须像家电一样便宜、像博士一样聪明。

他说,机器人的成本降低只是时间问题,但怎么把AI智能运用到本体上,是研究的难点。

中国制造优势

上海临港和奉贤区交界处一个工业园区,上海智元新创技术有限公司一期工厂坐落于此。这里被业界称为上海首座人形机器人的量产工厂,今年1月第1000台通用具身机器人下线。工厂分两层,一楼是生产和组装,二楼是整机测试。

“就像人有200多块骨骼一样,双足人形机器人A2全身有400多个零部件。”智元合伙人、具身业务部总裁姚青学说,机器人不是组装在一起就完成,而只是刚刚开始。为了避免之后行走不稳或摔倒,它必须经



△4月19日,在2025北京亦庄半程马拉松暨人形机器人半程马拉松比赛中,天工队选手天工Ultra冲向终点。

△3月27日,在北京中关村国际创新中心,一款名为“加速T1”的人形机器人与一名记者握手互动。



过一道又一道的项目测试,比如单腿负重30公斤的深蹲,要进行2000次以上的测试。

除了人形机器人初创企业,还有两类企业在入局研发人形机器人:一类是领先的科技企业,如华为、科大讯飞等,它们从人工智能角度切入,为机器人提供“智能”;另一类是新能源车企,如小鹏、小米等,主要基于人形机器人和智能汽车在电池、芯片、传感器等供应链上可以迁移,在自动驾驶技术和AI模型的应用上有相似之处。

“人形机器人虽然最早出现在国外,但真正产业化落地最可能是在中国,因为中国有非常完整的产业链,所有需要的核心零部件和技术都有团队研究。”张进表示,有的专注做“大脑”,有的擅长做双足、胳膊等,大家会合力形成一个完整健康的产业生态。

小鹏汽车创始人何小鹏表示,公司目前重点研发“大脑”所需的物理世界大模型,现在的人形机器人接近自动驾驶L2初级阶段,期望尽早实现可量产并有商业价值的L3能力。

人形机器人产业加速,也得益于我国机器人行业发展几十年,在工业、服务等领域积累大量技术和客户。去年,我国工业机器人市场销量超过29万台,在汽车和电子行业应用程度最高。

主营工业机器人的广东拓斯达科技股份有限公司创始人吴丰礼说:“未来要做人形机器人的底气,就在于企业已有20多万家制造业客户,研制出的人形机器人产品可以第一时



△3月27日,出席2025中关村论坛年会的嘉宾和记者观看一款名为“Adam”的人形机器人表演太极拳。

本组图片均由新华社发

间给现有客户应用。”

张进表示,新松20多年一直聚焦工业机器人,积累了丰富的工业知识和经验。一旦工业领域出现人形机器人的大量应用场景,企业的人形机器人团队可迅速跟进。

业界认为,工程师红利是我国发展人形机器人的重要优势之一。我国已培养出全球规模最大、结构最完整的工程师队伍。2016年教育部批准“机器人工程”作为本科专业,至今已有

超过300所高校开设机器人工程本科专业。

政策层面,国家到地方都明确加速部署。工信部2023年印发的《人形机器人创新发展指导意见》提出,人形机器人有望成为继计算机、智能手机、新能源汽车之后的颠覆性产品。去年七部门印发的《关于推动未来产业创新发展的实施意见》,人形机器人排在“创新标志性产品”专栏第一位。近年,北京、上海、深圳、杭州等地已出台支持政策。

人形机器人通往未来的路径已日渐清晰,人工智能+先进制造,正在让中国走在机器人技术革命的世界前沿。

对未来的憧憬与警惕

人形机器人会在哪些领域率先应用?工信部指导意见提出三方面场景:服务特种领域需求,打造制造业典型场景,加快民生及重点行业推广。

专家表示,一些条件恶劣、场景危险的工作,比如民爆、救援等,就需要人形机器人,可以降低工作危险性。虽然制造业是重要场景,但目前人形机器人承担的仍是简单任务,效率均不及一般工人。

业界普遍认为,人形机器人要进入更广泛的真实应用,必须先进入“职业技能培训学校”。

上海智元机器人的数据采集中心就是这样一所学校。约4000平方米的空间里,上百名数据采集员头戴VR眼镜、手持操作手柄,“手把手”教机器人做家务——叠衣服、收拾碗筷、倒茶、超市收银……每个动作需要机器人重复数百次。

智元创始人彭志辉解释称,与大语言模型需要的文字、图片、视频等数据不同,机器人需要去三维世界跟有形物体进行交互,这种数据不可能从互联网获取,只能通过大量投入人力、物力,采集海量真实的机器人交互数据。

与此同时,北京、上海的国家地方共建人形机器人创新中心也可建立起人形机器人“技校”。

冷晓琨认为,这些训练场把实际生产生活的场景抽象出来,通过人工操作机器人完成任务,采集多维数据,然后将数据输入具身智能模型,成熟后再将模型部署到机器人,使它获得新技能,这是人形机器人未来几年发展的核心工作。

不少人担心“会被人形机器人抢饭碗”,对此一名厂长告诉记者,前年招了约900人,去年招了450多人,今年只招了300出头,还存在不少岗位空缺,确实有些活缺人干。

熊蓉表示,人形机器人如果得到大规模应用,意味着可以取代人类从事危险、重复和乏味的工作,有望解决未来社会劳动力短缺的难题。

未来人形机器人会给人类工作和生活带来极大便利,也可能给原有社会秩序带来挑战。

人们会担心机器人不知何时会失控,人类的权利在不知不觉中被侵犯,还担忧机器人的行为无法追溯和问责。

中国工程院院土、机器人与工业自动化专家王天然认为,这些问题的解决方式直接决定了公众对于机器人及其技术的接受程度。如何对机器人的行为加以约束,应该成为机器人设计者、生产者、应用者乃至社会管理者都关注的问题。

北京大学教授刘哲认为,尽管人形机器人要具备与人相当的自主性还很遥远,但其自主性会给人类社会带来多重伦理困境。因此,在进行伦理治理时,不仅要在设计机器人环节有伦理考量,还要有一个具备社会共识的伦理框架。

这场人机共舞才刚刚开始,它的舞步将关乎文明未来的律动。

(新华社北京4月20日电)

AI赋能，新能源汽车产业在智与竞中前行

新华社记者

唐诗凝 高亢 于也童

站在去年产销均超过1200万辆的新台阶上,有人会同,中国新能源汽车市场还有增长空间吗?中国汽车工业协会日前发布的2025年首季报,正在给出答案——

产销量同比分别增长50.4%和47.1%,我国新能源汽车延续高增长态势的同时,市场渗透率进一步提升,彰显汽车产业活力,印证中国经济发展韧性。

靠什么支撑这样的增速?固然离不开政策支持、超大规模市场优势以及全产业链供应链的厚积薄发。与此同时,记者调研了解到,节节攀升的市场数据背后,AI和智能化技术正成为汽车新基因,助力新能源汽车产业加速以“智”提“质”。



广州番禺广汽智联新能源产业园中的埃安智慧产线。(资料图) 新华社发

AI入驻智能生产线——

近日,走进位于重庆两江新区的长安汽车数智工厂,数百架机械臂精准起舞,在线AI视觉检测覆盖热成模模具温度监控等20多个场景、70余个工位。智慧终端屏幕上的排产数据“吹响号角”,平均每60秒就有一辆新车从这里下线;

在数千公里外的华晨宝马沈阳生产

基地,近100项人工智能应用全面上线,AI智能质检系统仅需0.01秒,就能完成冲压过程单张影像数据资料的分析,肉眼无法发现的微小缝隙也无所遁形,确保零部件以最优状态进入下一道工序。

汽车生产车间装上了“智慧大脑”,生产效率实现大幅提升。走进更多新能源汽车产业园可以发现,数据“脉搏”正

强劲跳动:

吉利星睿智算中心每秒102亿亿次的算力,可支持数百万在线车辆实时智算需求;长安汽车与阿里云共建的智算平台,每天训练的自动驾驶里程数超过地球到月球的距离……AI的广泛应用实现了对全产业链的重构。

AI焕新智能座舱——“打开空调”“摇下车窗”,这样简单的语音指令,在当下已略显过时。如今,多模态的大模型进入智能座舱,带来更自然、更丰富的人机交互体验。

能识别20种方言和混合语音指令,会捕捉情绪,舱内摄像头实时监测驾驶员状态,及时预警疲劳驾驶……AI让汽车从单纯的交通工具进化成具备情感交互的“智能伙伴”,一台“聪明”的车,正在变得更“懂你”。

当吉利、比亚迪、奇瑞、长城等超20家车企宣布接入DeepSeek大模型,奔驰宣布将ChatGPT技术深度整合,理想、小鹏等造车新势力纷纷将发展战略锚定为“AI汽车公司”,人们更加笃定,在这场新的较量中,没有一方敢迟疑。

“以大模型为代表的前沿AI技术,正迅速向新能源汽车渗透,以强大的动力推动汽车产业加速智能化。”中国电动汽车百

人会理事长陈清泰说,汽车产品、汽车企业和汽车产业都正在被AI重新定义,AI驱动将成为未来汽车企业的底层竞争力。

今天,自适应巡航、车道偏离警告等辅助驾驶系统正为用户带来更轻松的驾驶体验。工业和信息化部数据显示,2024年,我国具备组合辅助驾驶功能(L2级)的乘用车新车销售占比已达57.3%。

不少业内人士指出,当前,行业竞争的焦点已从价格转向智能化,车企需通过持续技术创新提升核心竞争力和产品附加值。

在北京初速度科技有限公司(Momenta)首席执行官曹旭东看来,国内外资本在智能化领域增加投入,能够吸引更多资金、人才、技术等资源并扩大市场规模,从而加速全产业链发展。“我们选择把‘狼来了’的压力转化为‘良性竞争’的动力,借助市场势能获得更好发展。”

始终拥有破浪前行的勇气,也坚定敞开合作共赢的大门。

今年3月,一则宝马将与华为合作开发基于鸿蒙系统的智能应用生态的消息备受关注。宝马集团大中华区总裁兼首席执行官高翔说,宝马在中国拥有约460家本土供应商伙伴,面向智能时代,宝马正加速推进与中国伙伴的研发合

作,围绕AI等前沿技术展开紧密合作。

“一批创新型ICT高科技企业进入汽车行业,正带来相互赋能的无限可能,也为我们增添极大的发展信心。”中国汽车工程学会名誉理事长付于武告诉记者,抓住AI时代颠覆性创新的时间窗口,紧密协同,才是汽车工业的未来之路。

但硬币也有另外一面。部分车企将L2级辅助驾驶夸大为“自动驾驶”,误导消费者,埋下安全隐患;一些驾驶员过度相信技术,开启“智驾”功能后发生安全事故绝非个例……

必须牢记的是,安全是智能技术应用的“黄金”标准,也是产业发展不可逾越的底线。

工业和信息化部组织制定的电动汽车电池新国标将于2026年7月1日起实施,针对动力电池的要求升级为不起火、不爆炸等;工业和信息化部、市场监管总局联合发布关于进一步加强智能网联汽车产品准入、召回及软件在线升级管理的通知,提出开展充分的测试验证,明确系统边界和安全响应措施。

“智能网联汽车产业的可持续发展不仅依赖技术突破和市场推动,也亟需制度保障与行业自律共同努力。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋说,给予创新必要的成长空间,同时构建协同有序、规范透明的行业生态,才能推动汽车智能化迈向更光明的未来。

(新华社北京4月19日电)