

时评

彩礼婚俗 应回归“礼”性

五一长假临近，将迎来婚礼高峰期，“彩礼”又是绕不开的话题。近年来，这一话题尤其是农村高额彩礼现象备受关注，从街头巷尾到网络空间，高额彩礼总成为热频词。

中国是礼仪之邦，彩礼自古就有。源于传统结婚习俗中的“三书六礼”，本为彰显中国人对婚姻的重视，也代表男方对女方的尊重。然而，近些年在一些地方，彩礼出现异化，“礼”的本质退化，“财”的特性凸显，甚至形成攀比之风。

记者在采访中曾听到关于彩礼“一动不动，万紫千红”的顺口溜。其中，“一动”指的是汽车，“不动”指的是房产，“万紫千红”则指现金纸币的颜色。饱受诟病的高额彩礼，在一些地方成为一些农村青年迈向婚姻殿堂的“拦路虎”。

高额彩礼现象的成因复杂，既有农村男女比例失衡的原因，也跟当地经济发展水平、观念认知等因素密切相关。中央一号文件连续多年点名高额彩礼；去年12月，最高人民法院、民政部、全国妇联联合举行关于推进移风易俗治理高额彩礼的新闻发布会，发布涉彩礼纠纷典型案例；《最高人民法院关于审理涉彩礼纠纷案件适用法律若干问题的规定》自2月1日起施行。这些都足见党和国家对高额彩礼问题的重视程度和治理决心，也折射出这一问题的长期性和复杂性。

遏制农村高额彩礼，无疑也是对基层政府施政智慧的考验。近年来，各地采取了一系列措施推进移风易俗，抵制高额彩礼、引导婚俗新风的效果正在逐渐显现。

但必须清醒认识到，治理农村高额彩礼不可能一蹴而就。移风易俗重在引导而非强制，要谨防因急于求成而导致治理手段出现偏差。有的地方曾以“黑名单”张榜公示方式曝光高额彩礼行为，类似做法有违依法行政的原则，当引以为戒。

在通过有效引导改变群众观念的同时，根治高额彩礼更应抓住“牛鼻子”。只有大力推进乡村振兴，增加农村青年在本地就业的机会，让他们收入稳增、发展有望，吸引越来越多农村青年尤其是女青年扎根乡镇，才能改变农村未婚青年男多女少的现状。高额彩礼失去生存土壤，中国传承数千年的彩礼婚俗才能真正回归“礼”性。

新华社南昌4月25日电

衣服可为 电子设备充电啦

一件柔软透气的衣服，不仅可以储存能量，还能便捷地为手机、手表等随身电子设备供电。这一曾存在于科幻作品中的场景，已经变成了现实。

近日，复旦大学科研团队在高性能纤维电池及电池织物研究上取得新突破：通过设计具有孔道结构的纤维电极，实现电极与高分子凝胶电解质的有效复合，团队不仅解决了高分子凝胶电解质与电极界面稳定性差的难题，还发展出纤维电池连续化构建方法，实现了高安全性、高储能性能纤维电池的规模制备。相关研究成果发表于《自然》主刊。据新华社上海4月25日电



人们在世界设计之都大会上参观极越汽车
(2023年9月30日摄)。新华社发

国产AI大模型加速“上车”

会思考的多功能助手

“汽车是一个终端，承载大量先进技术，先是电动化，现在是智能化，以后还要和整个社会交通体系联起来。”哪吒汽车创始人方运舟说。

“有一段时间，车的智能化体现为一个个App，你问它答。现在我们的车搭载360智脑大模型，开始会思考了，与人交互更自然，识别车内外的人与物更准确，增强自动驾驶系统的效率和安全。这是初步探索，以后是强大的多功能助手。”学习并研究汽车技术30年的方运舟说。

“车会思考”怎么体现？

方运舟举例，以前司机要对语音助手提出明确指令，如“打开空调”。AI大模型接入车内语音助手

后，司机只需要说：“我有点冷”。大模型会像人一样考虑如何满足司机的需求，执行多个动作，如关上车窗、把空调调到司机习惯的温度、风力调至常用的档位等。

“车会思考”背后是什么？

中科院院士姚期智表示，大模型在技术上可分为通用、行业、场景三类。大模型的通用智能必须细化到各个行业，给它投喂行业中的专业数据，通过训练形成场景化、定制化、个性化，产生专有的模型，才能给各垂直领域带来AI革命，关键是算力、数据和模型的匹配。

赛迪智库未来产业研究中心人工智能研究室主任钟新龙说，以前

的人工智能是规则驱动，大模型则是数据驱动，数据决定模型的质量，影响泛化能力。“泛化就是学习并理解数据中隐含的规律，进而能够对未曾见过的数据给出恰当的输出，就像举一反三、学以致用。”

国家网信办4月发布的公告显示，我国已有117个大模型完成生成式人工智能服务备案。

记者梳理发现，目前“上车”的大模型，既有华为的盘古、百度的文心一言、科大讯飞的星火、360的智脑等科技企业的通用大模型，也有比亚迪的璇玑、小鹏的灵犀等车企自研的行业大模型。从终端看，已有超过10个品牌的汽车搭载大模型。

云端和车端协同工作

大模型赋能汽车是不断深入的过程，目前集中体现在智能座舱和智能驾驶上。

极越汽车座舱里，有块35.6英寸的一体屏幕。司机刘先生说，因为文心一言大模型的支持，屏幕显示的各种应用“可见即可说，可说即刻做”。记者看到这样的对话场景：

司机：“Simo，我还有多久能到家？”

大模型：“1小时。”

司机：“在我到家前30分钟，打开家里的空调、拉上窗帘。”

大模型：“好的。”

司机不需要操作车里或手机上任何按键，通过Simo智能语音系统

控制车内一切，还可通过屏幕上的小度App，远程控制家中电器。即使出现多人指令、声音交织、连续对话等情况，大模型也可理解每人不同的需求，满足不同的操作指令。极越首席执行官夏一平表示，极越车主目前对智能语音系统的使用率达98%，平均每人每天用60多次。

“以前的语音识别需要在云端解析数据，再下载到车端，现在全部的语音识别都是离线，这样反应快，而且哪怕没网络，也不影响开车。”夏一平说。

这得益于大模型在云端和车端的协同工作。钟新龙说，云端大模型的参数规模大、算力强，完成大量

数据标注、数据融合等任务，降低成本和错误率；车端大模型的参数量小一些，无需联网也有算力，节省车端计算的推理时间，即使云与车端通讯有时延，也能确保安全。

“我们已把大模型应用到整车智能，垂直整合所有场景应用。”比亚迪集团董事长王传福表示，智能化架构有一个“中央大脑”，车端AI和云端AI，车联网、5G网、卫星网，及传感链、控制链、数据链、机械链，实时捕捉内外部环境的变化，在毫秒间将信息汇总反馈到“大脑”思考决策，调节车辆“身体”状态，提升驾乘安全性和舒适性。

学习能力迭代加速

展望大模型“上车”的发展前景，百度创始人李彦宏表示，随着技术的进步，汽车机器人将实现每开“新版本”的体验，就如同购买新车一样，给用户带来持续的惊喜。

自动驾驶的迭代速度将加快。专家普遍认为，大模型可重构自动驾驶技术架构、合成模拟场景数据、预测安全风险，加快自动驾驶技术开发和应用落地。

在大模型出现前，自动驾驶是靠任务驱动，即程序员依据特定的

场景，编写解决方案的代码，当车辆在行驶中感知到相应情况，便按照之前设定的方式处理。

“有了大模型后，我们发现有巨大的机会让原来特别多的泛化代码变成简单的端到端的模型，使感知、行为、控制在很多领域比我们想象的聪明很多，比如读懂‘前方ETC即将维修，请换道’等标识。”小鹏汽车创始人何小鹏说，以前小鹏智驾系统每一季度更新一次，现在平均每天有3.87个版本快速迭代。

“大模型‘上车’，现在带来了从0到1的变化，未来会实现从1到100等更大变化，人会把驾驶交给车，在智能空间处理其他事。”方运舟说。

大模型“上车”的成长之旅才刚刚开始。

作为汽车、电子信息、通信等领域跨界融合的产物，智能网联汽车已成为全球技术革命和产业变革的前沿阵地，国产汽车有望借助大模型，巩固和扩大在智能网联领域的优势，在新一轮产业革命中走在前列。据新华社北京4月25日电