

大众新闻
客户端大众日报
微信

中吉乌铁路将为地区互联互通开辟新途径

■近日，中国－吉尔吉斯斯坦－乌兹别克斯坦铁路项目三国政府间协定签字仪式在北京举行，引起国际社会广泛关注。

受访国际人士普遍认为，这一重大阶段性成果的取得，反映了中吉乌三国谋合作、促发展的共同心愿，将为三国、中亚乃至更广泛地区经济社会发展注入强劲动力，是一条符合各方共同利益的发展之路、友谊之路和幸福之路。

中吉乌铁路建成后，将成为亚洲到欧洲和波斯湾国家的新运输线，不仅能构建起新亚欧大陆桥的南部通路，还能建立新的陆海通道，完善亚欧大陆整体交通网路，对促进沿线各国乃至整个地区互联互通、加强经贸往来意义重大。

根据项目规划，中吉乌铁路从新疆喀什出发，经吐尔尕特山口进入吉尔吉斯斯坦，再向西经吉尔吉斯斯坦边境小域卡拉苏，抵达乌兹别克斯坦东部重要城市安集延，未来可向西亚、南亚延伸。

□整理自《新疆日报》

“通往海洋的道路”

中亚，地处大陆腹地，有巍峨的山脉、丰饶的山谷、湛蓝的湖泊、蜿蜒的河流，唯独缺乏出海口。作为古丝绸之路的重要通道，中亚的发展长期受制于地理条件。

中吉乌铁路起自新疆喀什，经吉尔吉斯斯坦进入乌兹别克斯坦境内，未来可向西亚、南亚延伸，建成后将极大促进三国互联互通。

“中吉乌铁路将帮助吉尔吉斯斯坦大幅增加货运通行量，提升基础设施水平，创造新的就业机会，提高民众生活水平，改善经济发展状况。”吉尔吉斯斯坦市场协会主席谢尔盖·波诺马廖夫告诉新华社记者，从某种意义上说，“这是内陆国吉尔吉斯斯坦第一次获得通往海洋的道路”。

吉尔吉斯斯坦阿拉套国际大学国际关系教授库班·塔阿巴迪耶夫说，凭借中吉乌铁路，吉尔吉斯斯坦每年可依靠货物过境取得丰厚收益，再加上基础设施建设带来的就业机会，吉尔吉斯斯坦，甚至整个中亚地区都将迎来新的发展机遇。

乌兹别克斯坦世界经济与外交大学高级国际研究所专家阿扎马特·谢伊托夫表示，中吉乌铁路将增强乌兹别克斯坦出口能力，加强其作为过境枢纽的关键作用，增加贸易额和工业合作规模，提高投资吸引力。

上海外国语大学俄罗斯东欧中亚学院教授杨波表示，中吉乌铁路将彻底打破中亚地区没有出海口的地理局限，缩短中亚出口产品运至世界主要市场的运输周期，为中亚融入全球产业链供应链注入新动能，促进中亚各国经济发展提速增效。

“地区运输大动脉”

分析人士表示，中吉乌铁路建成通车后，不仅将助力中亚地区发展，还能进一步带动周边国家和地区互联互通，其辐射效应能够远及西亚、中东和欧洲南部。

阿富汗卡丹大学国际关系学者贾拉勒·巴兹万表示，中吉乌铁路延伸线路可以连接阿富汗北部口岸海拉顿，为跨境贸易提供有效支撑，也将有助于吸引海外投资，对阿富汗这样的内陆国家具有重大意义。“这条路线能够减少过境进出口的成本和时间，促进阿富汗与中国的贸易，让阿富汗更好融入区域经济。”

“通过这条铁路，中国和中亚地区的商品能够更快地进入中东市场，缩短运输时间，降低运输成本，提高供应链的韧性和安全性。”科威特《阿拉伯人报》总编阿卜杜拉·杜萨里告诉记者。

“这是助力实现整个地区发展的项目！”土耳其马尔马拉大学学者巴勒什·多斯特表示，中吉乌铁路的修建，将加强三国贸易、经济、社会、文化等方面的联系，也将推动更广泛国家间合作，特别是增进高加索地区、土耳其等与中国之间的联系，有利于地区经济发展、共同繁荣。

克罗地亚政治分析家马克·齐戈伊认为，中吉乌铁路项目正在由设想变成现实，将加强和拓展亚欧铁路网络，构筑地区运输大动脉，这符合亚欧各国的共同利益。

共建“一带一路”重要示范

中亚是共建“一带一路”倡议的首倡之地。国际观察人士表示，中吉乌铁路项目是“一带一路”骨干交通网的重要组成部分，将为中亚乃至更大范围国家和地区发展注入强劲动力，彰显了共建“一带一路”倡议的示范效应。

“中吉乌铁路项目三国政府间协定签署向国际社会释放重要信号，即中亚国家与中国进一步加强合作，维护地区安全和稳定符合各方根本利益。”谢伊托夫说，这一项目将在中亚开辟新运输线路，为共建“一带一路”提供全新发展走廊。

伊拉克战略研究所研究员哈迪·巴萨姆说，中吉乌铁路项目将有利于沿线国家通过高质量共建“一带一路”，更好地促进贸易畅通和人员往来。“这是南南合作在当今复杂国际局势下结出的又一硕果，体现了发展中国家加强互联互通，共谋协调发展的迫切需求。”

杨波表示，中吉乌铁路建成后，将构成第二亚欧大陆桥的南部通道，形成东亚、东南亚通往中亚、西亚、北非和南欧的边境运输通道，促进亚欧间的人流、物流，因而在国际路网建设中具有十分重要的意义。

（新华社比什凯克/乌鲁木齐6月10日电 记者 关建武 李奥 赵戈）

题图为2023年7月5日上午，陆海新通道“中阿快线”公铁联运国际货运班列从兰州东川站鸣笛出发。陆海新通道“中阿快线”公铁联运国际货运班列是“中吉乌”国际货运班列的延伸线路。 □新华社发

一边是高楼，一边是龙舟

□新华社发

6月10日，猎德村热闹的传统龙舟“龙船景”与繁忙的现代都市交汇相融（无人机照片）。“龙船景”是广府地区水乡在端午期间举办的一种民俗活动。

猎德村是位于广州珠江新城CBD中心的一座历史悠久的古村。每年端午期间，猎德村民都会遵照岭南龙舟文化习俗，在祠堂和河涌，用各种充满仪式感的“龙船景”展示对端午文化的传承。

城市的高速发展带动猎德村经历了从岭南水乡到新型社区的巨变。摩天大楼间、大榕树荫下，一代代猎德村民坚守的“龙船景”在现代与传统之间交汇相融。



“让AI帮我开车”——

完全自动驾驶还有多远？

新华社北京6月10日电 当前，全球汽车行业正经历深刻变革，在飞速发展的人工智能（AI）助力下，自动驾驶成为全球各大汽车制造商重点攻坚的核心技术“高地”。

现在距离完全自动驾驶还有多远？提高这项技术的实用性和安全性面临哪些挑战？这些问题受到消费者越来越多的关注和讨论。

自动驾驶是这样“练”成的

专家介绍，自动驾驶功能是伴随着车辆全使用周期动态进化而逐步实现的。一款新车型刚上市时，其自动驾驶功能并非“完全体”。

一般情况下，自动驾驶功能需依靠车辆搭载的摄像头、毫米波雷达、激光雷达等传感器获取道路信息，通过车载计算平台集成融合成以车身为中心的路况“鸟瞰图”，车辆的自动驾驶算法会以此“推理”出相应行驶路径。

相关数据在脱敏后也会通过互联网上传到云计算平台，“喂”给人工智能大模型进行训练，持续迭代升级算法，进化出新版本后再向用户车辆推送，不断优化车辆驾驶体验。

根据国际汽车工程师协会制定的标准，广义的自动驾驶从L0至L5共分为6个层级。L0只提供预警信息，不介入驾驶操作。L1和L2还是以驾驶员为主，称其为辅助驾驶更准确。只有到L3及以上才算是逐步减少直至摆脱驾驶员干预的自动驾驶。不过等级越高，实际体验未必越“先进”。

梅赛德斯-奔驰（中国）执行副总裁王忻说，L3自动驾驶启动时，驾驶员双手可以脱离方向盘，注意力转移到别的事情上，但一定要在相应的运行设计域（ODD）下才可以。

博世智能驾控事业部公关负责人潘嘉汇解释，在实际使用中，L2自动驾驶的使用范围可能比L3更广一些，“比如高速行驶和城乡道路上都可以使用，但这些情况下责任主体还是驾驶员”。

“让AI帮我开车”

业内普遍认为，当前技术水平下，汽车要摆脱驾驶员而完全自动驾驶尚有难度。蔚来公司创始人李斌表示，当前自动驾驶仍处于“人车共驾”阶段，“从这个技术到真正好用，正在经过这样一个（过渡）阶段”。

“感觉是让AI帮助我开车，而不是完全替我开车。”白国龙是一名传统燃油车用户，他在体验某款车型的自动驾驶功能后表示，车辆的确能够应对绝大部分常见路况，但当出现与他预期不符的路况应对或驾驶动作时，他会果断接管。

汽车行业媒体“电动星球”负责人欧阳晨说，当前自动驾驶功能在通过复杂路段时，比如转弯时遇到过斑马线的大量人流，通行效率依然比不上驾驶员。

目前，自动驾驶技术仍面临一些技术瓶颈和难点。例如，自动紧急制动系统（AEB）理论上可以帮助车辆在紧急情况下自动刹停，避免碰撞。但潘嘉汇表示，这项功能有相应的触发条件，“当遇险时驾驶员有转动方向盘的动作，或车辆在行驶在较大的弯道上，或者车速超过系统定义的阈值等情况下，AEB都可能无法触发”。此外，行驶过程中识别并避让突然出现的低速、静止目标或异形车辆也是业内的难点之一，“目前很难做到100%识别避让”。

王忻表示，自动驾驶面对纷繁复杂的路况，尤其是特殊路况时出现的“边角案例”，需要准确“推理”出安全的行驶路径，“这还需要在算法、算力和有效数据训练三个方面持续精进”。

提升安全 解放精力

完全自动驾驶走入现实尚需时日，但辅助驾驶功能已受到许多消费者的关注。

“解放精力、减少事故，这些都是智能（辅助）驾驶给我们用户带来的利益。”李斌说，就蔚来目前的产品而言，人车共驾与单独由人开车相比，安全性已提高6.26倍，且这方面表现还在提升。在开启辅助驾驶时，驾驶员也不必一直踩加速踏板或者随时准备刹车，这样可以解放许多精力。

“人车共驾和自己开车的区别在于，一个是看着开车，一个是盯着开车。”王忻解释说，车辆搭载的各类传感器相当于多了好多双眼睛帮驾驶员看路，出现风险时可及时预警。长途出行时，人车共驾可极大缓解驾驶员的疲劳。

不过李斌也认为，消费者对辅助驾驶“有一些陌生，还不知道怎么去适应人和车一起开，需要有一个接受的过程，循序渐进也是合理的”。

专家们认为，总体而言，规范使用辅助驾驶功能已极大改善人们的出行体验，但无论自动驾驶技术如何进步，出行安全永远应放在首位。

1至4月我国软件业务收入达3.8万亿元

新华社北京6月10日电 工业和信息化部近日发布数据显示，1至4月，我国软件和信息技术服务业运行态势平稳，软件业务收入3.8万亿元，同比增长11.6%。

值得一提的是，行业利润总额增速明显。1至4月，软件业利润总额4314亿元，同比增长14.3%。1至4月，软件产品收入9127亿元，同比增长8.7%，占全行业收入的比重为24.1%。

在软件业务中，信息技术服务收入较快增长。1至4月，信息技术服务收入24983亿元，同比增长13.2%。其中，云计算、大数据服务共实现收入4107亿元，同比增长14.3%。

五部门部署水泥行业节能降碳专项行动

新华社北京6月10日电 国家发展改革委、工业和信息化部、生态环境部、市场监管总局、国家能源局等部门近日发布《水泥行业节能降碳专项行动计划》。

行动计划提出，2024年至2025年，通过实施水泥行业节能降碳改造和用能设备更新形成节能量约500万吨标准煤、减排二氧化碳约1300万吨。

行动计划还提出，到2030年底，水泥行业产能布局进一步优化，能效标杆水平以上产能占比大幅提升，整体能效达到国际先进水平，用能结构更加优化，行业绿色低碳高质量发展取得显著成效。

全国供销合作社系统积极服务“三夏”生产

据新华社北京6月10日电（记者 郁琼源）眼下，我国夏收正从南向北大面积展开，夏种夏管接茬推进。全国供销合作社系统充分发挥农业社会化服务领域优势，助力农民抢收、抢种，全力以赴保障粮食生产。

中华全国供销合作总社5月上旬印发关于发挥供销合作社优势积极服务“三夏”生产的通知，要求各级供销合作社、系统农资企业、基层经营网点、为农服务中心和庄稼医院积极服务夏粮后期田管和夏收，压茬推进生产托管服务，切实保障“三夏”农资供应充足，持续推进“绿色农资”升级行动，全力以赴助力全年粮食丰产丰收。

记者从中国供销集团了解到，在安徽、河南等地麦收一线，中国供销集团所属中国农业生产资料集团有限公司调度200余名收割机手组成跨区作业队，夜以继日开展小麦机收作业。自5月下旬以来，中国供销集团累计调度2万余家基层为农服务网点、1400余名服务人员连续奋战田间一线、出动近400台农机具，全力护航“三夏”农业生产。

夏收之后，做好烘干晾晒、夏粮收储至关重要。目前，各地供销合作社充分利用为农服务中心粮食烘干、仓储等设施，做好小麦晾晒、烘干、储存工作，最大限度减少损失。

记者从山东省供销社了解到，全省供销社共建有为农服务中心660多个，目前共配备烘干设备525台（套）、日烘干能力达6.4万吨、粮食周转能力达97万吨、存储能力达64万吨，全力帮助农户丰收。

“夏粮收购各项准备已基本就绪。”中国供销集团所属中国供销粮油公司仓储业务负责人告诉记者，接下来，中国供销粮油公司将继续加强粮食收储管理和现场管理工作，规范收购业务操作流程，建立定期巡查制度，确保储粮数量真实、质量达标。

眼下，各地栽插中稻，抢播玉米、大豆等秋熟作物正在进行，各地供销合作社积极送肥下乡，送技上门，因地制宜做好代育代插、代耕代种、生产托管等服务，切实助力做好夏种夏管各项工作。

最高法发布2023年全国海事审判典型案例

新华社北京6月10日电（记者 罗沙 齐琪）最高人民法院近日发布2023年全国海事审判典型案例，涉及船舶买卖合同纠纷、船舶碰撞损害责任纠纷等，体现海事司法在化解国际海事纠纷、维护航运秩序、促进海洋经济发展方面发挥的重要作用。

据悉，人民法院注重实质性化解纠纷，打造海事纠纷解决优选地，越来越多外国当事人选择中国法院解决争议。在“利比里亚某公司与印度尼西亚某公司船舶买卖合同纠纷案”中，当事人主动变更合同约定的外国仲裁条款，重新约定争议由中国海事法院管辖并最终达成和解。

同时，人民法院明确裁判规则，不断提升海事司法国际影响力。支持监督海事机关依法行政，助推海洋经济可持续发展。在“新加坡某航运公司与利比里亚某公司船舶碰撞损害责任纠纷管辖权异议案”中，中国海事法院依法行使管辖权，受理域外发生的船舶碰撞责任纠纷案件，驳回当事人以“不方便法院”为由提出的管辖权异议，为民事诉讼法新增条款的准确适用提供参考案例。

亚洲首艘圆筒型浮式生产储卸油装置

“海葵一号”完成海上安装

新华社北京6月10日电（记者 戴小河 印朋）中国海油10日发布消息，随着最后一根锚链锁紧固定，亚洲首艘圆筒型浮式生产储卸油装置“海葵一号”完成海上安装，在珠江口盆地流花油田精准就位，标志着我国深水油气田浮体设施系泊系统安装能力获得新突破，为我国首个深水油田二次开发项目年内投产奠定基础。

“海葵一号”所在海域距深圳东南约240公里，水深320多米，风向多变、内波流频发。“海葵一号”是集原油生产、存储、外输等功能于一体的高端海洋装备，由近60万个零部件组成，总重达3.7万吨，高度接近30层楼，主甲板面积相当于13个标准篮球场，最大储油量达6万吨，每天能处理约5600吨原油。

中国海油深圳分公司流花油田开发项目副总经理王火平说，“海葵一号”是国内首次对圆筒型海洋装备进行海上回接，由于圆筒型结构重心高、受风面大，容易发生旋转，海上安装难度极大。“海葵一号”采用新型的圆筒结构设计，设计寿命30年，可连续在海上运行15年不回坞。相较于常规的船型，圆筒型结构具有用钢量少、储油效率高、抵御恶劣海况能力强等优点，可有效提高经济适用性，降低油田开发与运营成本。

为确保“海葵一号”在波涛汹涌的大海安稳扎根，项目提前在海底安装了12套由我国自主设计、建造的深水吸力锚，并通过12条由“锚链+中水浮筒+聚酯缆”构成的系泊锚腿进行连接，单根锚腿长2570米，破断载荷达2300吨，相当于1500辆家用小汽车的重量。这套系泊系统就像安装在海底的“控马桩”，将“海葵一号”牢牢固定在海面上。

王火平说，在距“海葵一号”2.5公里处，亚洲第一深水导管架平台“海基二号”也在日前完成全部安装作业，刷新海上原油生产平台高度和重量两项亚洲纪录。“海基二号”总高度达428米，总重量超5万吨，共设生产井24口，搭载了原油工艺和外输系统、生产水处理系统及电力供应系统等300余套设备，可实现远程水下井口控制、智能油气开采、台风生产模式等功能。