



中吉乌铁路将为地区互联互通开辟新通途

■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城卡拉苏,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大增加货运通行量,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·塔阿巴尔迪耶夫说,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速地进入中东市场,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。

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

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

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?

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。

博世智能驾驶控制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,“从有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。

新华社北京6月10日电

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”所在海城深圳东南约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“拴马桩”,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。



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

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。

记者从山东省供销合作社了解到,全省供销合作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,当事人主动变更原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”所在海城深圳东南约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“拴马桩”,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。