

端牢“中国饭碗” 激发振兴活力

——中部地区推进农业农村改革发展

新华社记者 赵东辉 晏国政 王飞航

芒种时节农事忙。河南、山西等地麦收陆续进入尾声，湖南、江西一些地方正忙着种稻插秧。北方收麦、南方种稻，收与种紧密相连，南与北交相辉映，中部这片土地上充盈着丰收与希望的气息。

中部地区是我国重要的粮食生产基地。“确保粮食等重要农产品稳定安全供给”“要坚持城乡融合发展，扎实推进乡村全面振兴”……习近平总书记在新时代推动中部地区崛起座谈会上发表重要讲话，为中部地区农业农村发展指明方向、提供遵循。

沿着总书记指引的方向，中部省份不断提高粮食生产保障能力，加快促进一二三产业融合发展，持续推进农业农村改革，在农业农村现代化的道路上迈出新步伐。

想方设法让“中国饭碗”端得更牢

夏粮抢收忙。在河南省漯河市召陵区的一块麦田里，小麦收割机手谢国兵打开手机里的“河南农机云”软件，点击“开始作业”。2个多小时后，他点击“结束作业”，弹出的收割面积是“23.6亩”。

像这样的忙碌场景，谢国兵今年夏收时节不知经历了多少次。“如果农户着急收麦却没有收割机，就可以在这个软件上搜索离自己最近的收割机，点击‘联系机手’，就能拨通电话。”谢国兵一边演示一边说。

从开镰到现在，经过近一个月的奋战，河南全省超过8500万亩小麦已接近收获完毕。

河南小麦产量全国第一，安徽被誉为“江淮粮仓”，山西是“小杂粮王国”……作为重要粮食生产基地，中部地区是端牢“中国饭碗”的骨干力量。眼下，中部地区夏粮收获已接近尾声，从一些地方田间测产和实打实情况来看，夏粮生产形势较好，有望迎来又一个丰收年。

粮食丰产的背后，离不开耕地质

量这个“关键变量”，也离不开科技创新与良种、良技、良法的推广。

藏粮于地，筑牢丰收之基。中部各省近年来深入实施藏粮于地、藏粮于技，高标准农田建设面积稳步增加，田、土、水、路、林、电、技、管综合配套，农田可持续利用水平和农业综合生产能力明显提升，为夯实粮食安全根基创造了有利条件。

良种是农业“芯片”。湖南省农科院已自主建立了第三代杂交水稻技术体系，成果应用实现了双季稻大面积示范亩产突破1500公斤的攻关目标；河南建设了种业创新高地，一座立足河南、服务全国的“中原农谷”在新乡悄然矗立；山西持续推动种业振兴“五大行动”，在全省布局5大领域27项关键核心技术攻关……“强芯”已成为中部各省抓粮强粮的共识。

智慧农业，赋能粮食生产。手机App一点，就能知道田里空气和土壤温度、湿度、养分情况，以及如何改善农作物生长条件。在中部省份不少“智慧农业”示范田中，物联网技术已成为提质增效利器。

三产融合释放农业发展潜力

随着端午节到来，山西省吕梁市临县前青塘村又到了一年中最忙碌的时候。走进这个黄土高原上的村庄，空气中散发着粽子的清香，村里的粽子加工厂传来煮粽子的“咕嘟咕嘟”声。

在前青塘村的粽子加工厂，56岁村民王金莲包好一个粽子仅仅需要15秒。“现在每月能挣上五六千元。”她说，在家门口打工挣钱不少，还方便照顾家里。

作为吕梁市非物质文化遗产代表性项目，临县青塘蜜浸大枣粽知名度越来越高。如今，青塘粽子已成为大产业。今年青塘粽子产量预计超过3000万个，销售额有望突破7000万元，带动村民人均增收近万元。

农业是古老的传统产业，也是承载希望的朝阳产业。古新之变，关键在于一个“融”字。中部省份立足“农”，发展“农”，超越“农”，不断延伸农业产业链，促进一二三产业融合发展，让传统农业释放出更大的潜力。

走进湖北省孝感市孝昌县鑫波农业发展有限公司的生产车间，流水线上正在灌装晶莹剔透的“孝昌太子米”。近年来，当地通过统一品牌、统一种植、统一收购、统一加工、统一包装、统一销售，提质量、增效益、创品牌，“孝昌太子米”区域公用品牌不断彰显。

根据规划，到2025年，孝昌县将实现中高档太子稻种植面积10万亩以上，全县稻米生产、加工和销售产值过亿元企业4家以上，发展“孝昌太子米”绿色食品、有机食品生产企业8到10家。

农业提质增效，不仅要赋予其更多市场价值，也要不断拓展其多种功能。“农业+休闲”“农业+旅游”“农业+生态”等一系列“农业+”项目也在中部农业异军突起。

在花海中拍照留念，在大自然中呼吸新鲜空气……依托土豆花开满山坡的花海景致，山西省岚县已经举办了9届“土豆花开了”旅游文化节活动。

在岚县河口乡王家村，村里的310户村民几乎都从事与土豆相关的工作。开了一家农家乐的村民王爱珍在旅游高峰期每天能接待四五十人左右，年均增收超过1万元。如今，土豆带动当地种植、加工、文旅、餐饮等产业，涵盖了岚县大约80%的劳动人口，形成了近15亿元的产业规模。

全面深化改革 乡村振兴活力迸发

1978年冬，在安徽省凤阳县小岗村，18位农民为吃饱肚子签下红手印，分到田亩搞起“大包干”，催生了家庭联产承包责任制，开启了我国农

村改革的大幕。

四十多年来，特别是党的十八届三中全会以来，农业农村改革在中部大地上持续深入推进。从完善农业支持保护制度到推进农村生产经营方式创新，从深化集体产权制度改革到探索基层治理新路径……一系列改革举措，让中部地区乡村振兴活力迸发。

炎炎夏日，在山西省临汾市翼城县唐兴镇石桥村，收割机在麦田间来回穿梭。“我们村采取全产业链托管，良种、农资、管理、收获全部由村集体负责，农户不用操心。”石桥村党总支书记赵小冬说，全村已有100多家农户与村集体签订了合作协议，村集体经济合作社今年共托管农田500多亩，预计可带动村民增收超过10万元。

近年来，翼城县大力推广农业生产托管社会化服务，通过生产经营方式创新，实现了劳力得解放、土地有人管、收益有保障，有力破解了“谁来种地”“如何种好地”等难题。

种地难题解决了，村民和村集体的“腰包”也要鼓起来。随着农村集体产权制度改革等改革措施的深入推进，中部地区越来越多的村民变成股东，获得更多财产性收入，农村集体经济得以持续壮大。

在湖北省江陵县“联村发展”产业园，拳头大小的吊瓜密密麻麻在尼龙网下，长势正旺。“村集体有钱出钱、有地出地，大家每年按出资比例分红。”江陵县委组织部有关负责人说。

“我们不仅入股吊瓜产业园，还发展大棚蔬菜，种植优质粮食。”江陵县秦家镇秦家村党支部书记张金平说，今年是村丰收年，预计村集体收入超50万元，比去年增加123%，带动村民人均增收近万元。

山野田间活力涌，奋发崛起正当时。从太行山到井冈山，从黄土高原到江汉平原，以改革为动力，向创新要活力，一幅乡村美、农业强、农民富的振兴画卷正在广阔的中部地区徐徐展开。

(新华社太原6月10日电)

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。

“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，中国和西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。

(参与记者：努尔扎提、努尔然、王峰、尹珂、李学军、赵家渊、邹学冕、段敏夫、李军)

(新华社比什凯克/乌鲁木齐6月10日电)

中吉乌铁路将为地区互联互通开辟新通途

新华社记者 关建武 李奥 赵戈



渝湘复线高速磨寨乌江特大桥全桥即将合龙

这是6月9日拍摄的渝湘复线高速磨寨乌江特大桥建设现场(无人机照片)。近日，位于重庆市彭水苗族土家族自治县境内的渝湘复线高速磨寨乌江特大桥进入最后一节2米连续梁浇筑施工作业，该桥即将实现全桥合龙。磨寨乌江特大桥由中铁建重庆投资集团有限公司投资、中国铁建港航局集团承建，桥梁全长708米，主跨296米。渝湘复线高速总里程280公里，平均桥隧比80%。今年内渝湘复线高速巴南至武隆段、彭水至酉阳段将建成通车，2025年有望全面建成通车。

新华社记者 唐奕 摄

AI助力，完全自动驾驶还有多远

新华社记者

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克的核心技术“高地”。现在距离完全自动驾驶还有多远？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

专家称，自动驾驶功能是伴随着车辆全生命周期动态进化而逐步实现的。一款新车型上市交付时，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为中心的“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，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)执行副总裁王昕说，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。“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。”博世智能驾驶事业部公关负责人潘嘉汇解释说。

“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，正在经过这样一个阶段”。

“感觉是让AI帮我开车，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，或者车速超过系统设定的阈值等情况下，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”。

王昕表示，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

新华社记者

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。”王昕解释说，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，锚断截荷达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。