

气象部门：预计今春沙尘过程偏多

专家建议：进一步加强沙源地生态治理、沙尘天气监测预报预警评估和沙尘灾害应急处置之间的联动

近日，今年以来强度最强、影响范围最广的沙尘天气侵袭多地，波及20个省（区、市），影响面积超过485万平方公里。本次过程强度达到强沙尘暴等级，为2000年以来3月第三强。据气象部门预计，4月至5月我国北方地区沙尘过程次数较近10年同期偏多，沙尘强度总体与近10年持平。

今年3月以来，我国已经出现4次沙尘天气过程，比常年同期偏多。为何近期沙尘天气如此频繁？

据介绍，沙尘天气的形成需满足3个主要条件：持久强劲的大风、沙尘源和低层大气不稳定。中央气象台环境气象室主任张碧辉表示，3月是沙尘天气高发期。今年3月以来蒙古国和我国北方地区降水偏少、气温偏高、多大风天气，加之植被尚未返青，配合裸露的沙源地地表条件，易出现大范围沙尘天气。

近年来，我国沙区生态环境得到明显改善，为什么还会出现严重的沙尘天气？国家气候中心气候预测室研究员丁婷分析说，我国北方植被增加总体上有利于侵袭我国的沙尘天气次数逐步减少，但蒙古国南部的戈壁沙漠也是影响我国沙尘的重要源地，2022年植被生长季蒙古国降水较近20年同期偏少，沙源地植被覆盖较差。

“此外，今年沙尘天气频发主要和近期大气环流异常有关。”丁婷说，今年春季前期气温明显回暖，尤其是3月初出现了一次极为罕见的回温天气，导致前期冻土层沙土快速融化。3月至4月本就是北方大风高发季节，在一定的强风条件下，造成沙源地的沙尘多次输送至我国。

张碧辉说，预计4月至5月，蒙古国南部至我国内蒙古中西部沙源地降水偏少，气温较常年同期偏高，且有蒙古气旋阶段性南下影响，利于形成沙尘天气。预计3月31日至

4月2日，受新一轮冷空气影响，我国西北地区、华北地区、东北地区等地自西向东将有一次沙尘天气过程。

沙尘天气频繁来袭，不少公众疑问：我国沙尘天气将来是否会越来越多？

“从统计结果看，2018年至2022年期间，我国北方平均沙尘总次数和沙尘暴次数都多于2013年至2017年平均数，但这并不能认为沙尘暴出现了明显变多的趋势。”丁婷说，从更长时间尺度来看，21世纪前10年，沙尘总次数和沙尘暴次数均明显多于近10年，这表明现阶段我国仍处在沙尘影响减少的大背景下。此外，沙尘天气频次还受到中高纬度大气环流直接影响，因此会呈现出一定的年际变化特征，例如2017年和2022年春季沙尘暴次数均仅有一次。

专家表示，我国及周边有沙源地的国家，在气候变暖背景下，尤其是叠加春季前

期气温偏高，非常有利于沙源地沙土变得疏松，从起沙条件来说，增加了沙尘天气发生的可能性。

国家林草局日前表示，近年来，我国荒漠化、沙化土地面积持续缩减，防沙治沙工作取得了较好成效。但我国仍有257.37万平方公里荒漠化土地和168.78万平方公里沙化土地，特别是大面积的沙漠和戈壁始终是巨大且永久性的沙尘源，防沙治沙将是一项长期而艰巨的重要任务。

气象专家建议，加大科技攻关和部门合作，加强对沙尘起源、沙尘输送动力等机理研究和沙尘天气数值模式预报技术的研究，提升预报预警服务水平；同时，进一步加强沙源地生态治理、沙尘天气监测预报预警评估和沙尘灾害应急处置之间的联动，为防灾减灾和科学精准治沙提供支撑。

新华社北京3月26日电

3月26日，全国民航开始执行2023年夏秋航空航班计划。随着航空客运市场逐步回暖复苏，为期217天的夏秋航季里，我国民航运输市场将有哪些新亮点、新变化？运力投放持续增加——

中国国际航空计划执行国内航班日均1547班次，相比2019年夏秋航季实际日均投入班次量提升51%；南方航空集团计划日均执行航班量超过3000班次，通航点增至216个；中国联合航空新开14条航线、恢复7条航线……今年夏秋航季，“新增”“复飞”“加密”成为多数航空公司航班计划的高频词。

据民航局数据，今年夏秋航季，共有169家国内外航空公司计划每周安排客货运航班117222班，同比2019年夏秋航季增加约20.85%。国内航线航班方面，41家国内航空公司计划每周安排国内（不含港澳台地区）航班99057班。

“夏秋航季是航空公司抢抓收益的关键航季，此间的收入能够占到全年的60%左右。”华夏航空战略执行总监范青松说，当前民航业迎来复苏，航班和客流持续恢复，大家都非常重视此次换季。相较于去年夏秋航季，华夏航空运力增幅在一倍以上。

值得注意的是，在新航季，38家航空公司在新增的国内726条独飞航线上每周共安排6659个航班运营，主要涉及鄂尔多斯、湛江、桂林等机场与重庆、大连、贵阳等机场间的航线。

“新开辟的多为支线航线，反映出支线航空市场的复苏。”中国航空运输协会研究员韩涛表示，新航季支线航线净增超60条，航班量也有大幅增长，这将有助于民航开拓下沉市场，提升地区通达性、改善百姓出行品质。

国际及港澳台地区航线显著恢复——

26日9点59分，深圳航空ZH9071从深圳宝安机场顺利起飞，飞往台北桃园机场，标志着粤台正式复航。

民航局运输司相关负责人介绍，今年夏秋航班换季，按照“乙类乙管”总体方案，民航局及时发布相关工作方案措施，在确保安全的前提下推进国际及地区客运航班稳步有序恢复。

据民航局数据，新航季国际及港澳台地区客运航班计划量较2022年夏秋航季有明显增长。港澳台航线航班方面，36家航空公司计划每周安排客货运航班共3463班，同比增长30.83%。国际航线航班方面，国内外航空公司计划每周安排国际客货运航班14702班，其中，116家航空公司计划每周安排国际定期客运航班10580班。

当下，清明、五一和端午假期临近，多方预测出境游将迎来快速升温。在线旅游平台监测数据显示，3月26日至6月30日的出境机票订单量比去年同期增长超500%。

去哪儿大数据研究院副院长郭乐春表示：“未来国际航班数量有望大幅增长，随着供给增加，机票价格也将下降。”

服务品质持续提升——

海南航空升级“海天无限”中转联程产品，为旅客提供7万余个航班组合，可通达200余个目的地；国航全新“国航全聚德餐食”；中联航根据航班实际情况为军人、医护人员、65岁及以上老人和首乘旅客提供免费升舱服务……

年初的2023年全国民航工作会议提出，今年将积极开拓航空市场。其中，明确扩大“干支通、全网联”试点范围，深入研究跨司中转模式；拓展空铁联运服务，推广“为首次乘机旅客送温暖保畅通”等活动，以服务提升助力市场恢复。

民航人士认为，提升服务是民航业高质量发展的应有之义。升级服务举措、突出服务主题，对于行业全面复苏、催生新业态等都具有积极意义。

“就目前行业整体而言，行业复苏还受到一些制约，市场完全恢复仍需时间。”中国民航管理干部学院教授邹建军认为，未来行业恢复发展有需求、有潜力，各方应积极解决现实问题、持续全面深化改革，在做好安全保障能力评估的基础上，推动行业稳步有序恢复。

新华社北京3月26日电

新航季开启 民航运输迎来哪些变化？

我国首座深远海浮式风电平台“海油观澜号”启航

新华社北京3月26日电（记者 戴小河）记者26日从中国海油获悉，我国首座深远海浮式风电平台“海油观澜号”在广东珠海福陆码头启航前往海南文昌海域。这标志着我国深远海风电关键技术取得重大进展，海上油气开发迈入“绿色时代”的关键一步。

中国海油新能源分公司工程建设中心总经理康思伟介绍，“海油观澜号”装机容量7.25兆瓦，由浮式基础和风机组成，整体高度超200米，吃水总重达11000吨。底部是一个三角形浮式基础，由30个钢结构模块组装而成，包括3个边立柱和1个中间立柱，整体边长近90米、高约35米、重量达4000吨。浮式基础上方是高约83米，相当于30层楼高的圆筒形状柱子，柱子上方装有重达260吨的机舱，可以指挥风机进行转动和变桨操作，被誉为风机的“大脑”。机舱前部是直径达158米的叶轮，也就是人们熟知的“大风车”，转动一圈的扫风面积近20000平方米，约等于2.7个标准足球场的大小，带动3只大叶片使机舱中的发电机转动，生成源源不断的绿色电力。

中国海油执行副总裁兼新能源部总经理杨云说，“海油观澜号”是我国第一个工作海域距离海岸线100公里以上、水深超过100米的浮式风电平台，它的建成投用将使我国海上风电的自主开发能力从不到50米提升至100米级水深以上水平，为我国风电开发从浅海走向深远海奠定坚实基础。

“海油观澜号”将安装于距海南文昌136公里的海上油田海域，通过9根总重超过2400吨的锚链牢牢拽住这个“海上摩天轮”。投产后，风机年发电量将达2200万千瓦时，所发电量通过1条5公里长的动态海缆接入海上油田群电网，用于油气生产，每年可节约燃料近1000万立方米天然气，减少二氧化碳排放2.2万吨。

康思伟说，“海油观澜号”是目前世界上最深最远，同时也是全球首个给海上油田供电、海域环境最恶劣的半潜式深远海风电平台，在单位兆瓦投资、单位兆瓦用钢量、单台浮式风机容量等多个指标上，处于国际先进水平。



梨花开 迎客来

3月25日，游客在砀山县的梨园里赏花。
近日，安徽省宿州市砀山县50万亩梨树进入盛花期，丰富多彩的活动在梨园举行，吸引游客前来赏花踏青。
新华社发

文明 郑州

学习践行《郑州市文明行为促进条例》

植绿护绿 保护生态环境

中共郑州市委宣传部 郑州市文明办