

# 东部战区在台岛周边开展“联合利剑-2024A”演习

新华社南京5月23日电 东部战区新闻发言人李熹海军大校表示,5月23日至24日,中国人民解放军东部战区组

织战区陆军、海军、空军、火箭军等兵力,位台岛周边开展“联合利剑-2024A”演习,重点演练联合海空战备

警巡、联合夺取战场综合控制权、联合精打要害目标等科目,舰机抵近台岛周边战巡,岛链内外一体联动,检验战区

部队联合作战实战能力。这也是对“台独”分裂势力谋“独”行径的有力惩戒,对外部势力干涉挑衅的严重警告。

国台办:

## “联合利剑-2024A”演习是对台湾地区领导人谋“独”挑衅的坚决惩戒

新华社北京5月23日电 国务院台办发言人陈斌华23日答记者问指出,中国人民解放军在台岛周边开展“联合利剑-2024A”演习,是对台湾地区领导人“5·20”讲话谋“独”挑衅的坚决惩戒,是对外部势力纵容支持“台独”、干涉中国内政的严厉警告,是捍卫国家主权和领土完整的正义之举。

有记者问:中国人民解放军东部战区今日宣布,5月23日至24日,组织战区陆军、海军、空军、火箭军等兵力,位台岛周边开展“联合利剑-2024A”演习。请问是否“剑有所指”?陈斌华作上述回答。

陈斌华指出,台湾地区领导人上任就猖狂挑战一个中国原则,赤裸裸贩卖“两国论”,妄图推动台湾问题“国际化”,继续“倚

外谋独”“以武谋独”,企图将台湾推向绝路。对此,我们决不容忍、决不姑息,决不为任何形式的“台独”分裂活动留下任何余地。如果“台独”分裂势力一意孤行甚至铤而走险,我们将断然出手,坚决粉碎“台独”分裂图谋,坚定捍卫国家主权和领土完整。

陈斌华表示,统一是历史大势、人间正道,“台独”是违背民意的逆流。我们必须维护正道、阻遏逆流。需要指出的是,我们的所有反制措施针对的是“台独”分裂活动和外部势力干涉,绝非针对广大台湾同胞。希望广大台湾同胞坚定站在历史正确的一边,做堂堂正正的中国人,明辨是非、奉义而行,和大陆同胞一道,坚决反对“台独”分裂和外部势力干涉,坚定守护中华民族共同家园,共创国家统一、民族复兴的美好未来。

商务部:

## 将涉台美企列入不可靠实体清单是中方正常执法行为

新华社北京5月23日电 商务部新闻发言人何亚东23日在商务部例行新闻发布会上表示,中方根据《中华人民共和国对外贸易法》《中华人民共和国国家安全法》《不可靠实体清单规定》,决定将美国波音防务、空间与安全集团,美国通用原子航空系统公司,美国通用动力陆地系统公司列入不可靠实体清单并采取相应措施,这是中方依法采取的正常执法行为。

近日商务部发布两份不可靠实体清单工作机制公告,将美国通用原子航空系统公司,美国通用动力陆地系统公司,美国通用动力陆地系统公司列入不可靠实体清单并采取相应措施。何亚东在发布会上回答有关记者

提问时作出上述表述。

何亚东说,世界上只有一个中国,台湾是中国不可分割的一部分。台湾问题是中国核心利益中的核心,“台独”分裂活动是台海和平的最大破坏性因素。波音防务、空间与安全集团,通用原子航空系统公司,通用动力陆地系统公司屡次对台销售导弹、军用无人机、坦克等进攻性武器,以此纵容支持“台独”分裂势力,严重损害中国国家安全,严重损害中国国家主权和领土完整,严重违背一个中国原则和中美三个联合公报规定,严重破坏台海和平稳定。我们解决台湾问题,完成国家统一的意志坚如磐石,维护国家主权和领土完整的能力坚不可摧,反对“台独”分裂和外来干涉的行动坚决有力。

## 四部门部署2024年降成本重点工作

新华社北京5月23日电 国家发展改革委等四部门23日对外发布关于做好2024年降成本重点工作的通知,明确2024年降低实体经济企业成本将重点落实好7个方面22项任务。

在提高税费优惠政策的针对性有效性方面,通知提出,适当降低先进技术装备和资源品进口关税。聚焦政府部门及下属单位、行业协会、金融机构、天然气管网和供水企业等领域,依法查处行政审批中介服务违规收费、行业协会依托行政权力违规收费、金融机构不落实收费减免政策、天然气管网和供水企业不执行政府定价等行为。

在提升金融服务实体经济质效方面,通知明确,畅通货币政策传导机制,避免资金沉淀空转。推动贷款利率稳中有降。

在持续降低制度性交易成本方面,通知提出,制定关于完善市场准入制度的意见,修订新版市场准入负面清单,推动市场准入效能评估全覆盖。规范招标投标和政府采购制度。推动机关、事业单位、大型企业及时支付中小企业货款、工程、服务款项。继续缩减外资准入负面清单,全面取消制造业领域外资准入限制措施,放宽有关服务业市场准入。

在缓解企业人工成本压力方面,通知提出,延续实施阶段性降低失业保险、工伤保险费率政策,实施期限延长至2025年底。

在降低企业用地原材料成本方面,通知明确,持续推进工业用地由出让为主向出让、租赁并重转变。研究地下空间开发利用政策,实行向下递减的地价优惠政策,降低企业初期用地成本。

通知还围绕推进物流提质增效降本、激励企业内部挖潜作出相关部署。

## 越来越猛烈的暴雨为何难以被准确预报?

近年来,暴雨这个关键词越来越频繁地出现在热搜上,也切实发生在我们的生活中。

从1961年到2023年,我国平均每年要发生38次暴雨过程。从数据看,极端降水发生频次和强度增加显著,短历时降水破纪录事件趋频。

越下越大的暴雨,造成的影响及其引发的内涝、山洪、泥石流等次生灾害愈加明显,不断向政府和公众提出新的应对命题。气候变化背景下,暴雨趋势走向如何?技术不断进步,为何暴雨预报不能做到“百发百中”?

### 极端降水趋频

我国是一个多暴雨的国家。雨带在辽阔的地域从南向北推进,造就了不同区域不同类型的暴雨——华南前汛期暴雨、江淮流域梅雨锋暴雨、华北低槽和低压暴雨……主要集中在5至8月汛期的暴雨,强度大、极值高、持续时间长、范围广。

今年华南前汛期暴雨接连不断,截至5月中旬,华南地区(福建、广东、广西、海南)降水为1961年以来同期最多。今年发生的前12次区域暴雨过程,11次都下了在南方,明显多于常年同期的7.4次。

与此同时,暴雨这个刻板印象中的南方“特产”,在北方似乎也越来越多见。

国家气候中心首席预报员郑志海说,近年来,东北、华北等地夏季降水处于偏多的年代际背景下,尤其是华北地区,2016年以来有7年降水偏多。

“全球变暖带来的大气含水量升高、城市热岛效应加剧等,将增加城市极端暴雨的频次和强度。”中国气象局武汉暴雨研究所总工程师万蓉说,虽然变暖会减少热带气旋数量,但会增加其强度和随之带来的降雨。

可以说,极端降水发生的风险增大,已经从学术研究走向我们将长期面对的现实。

### 难以精准模拟

难以捉摸的落区、出人意料的降水量,常是暴雨致灾的重要原因。技术发达的今天,暴雨仍无法被准确预报在几点几分下、下在哪个区,让许多公众感到难以理解。

影响暴雨发生发展的因素繁多且复杂,风云变幻的过程和影响很难被精确量化。从事暴雨研究多年的武汉暴雨研究所暴雨数值预报研究室主任周志敏,将暴雨数值预报模式过程比作解一个巨大的方程组。

“卫星、雷达等各种探测数据进行同化后,进入方程组得到一个初始解,然后不断迭代。”周志敏说,由于目前对暴雨物理过程的认知并不完整,因此方程组无法准确描述这些自然现象及相互作用。

一方面方程组还不能完全准确反映暴雨发生发展的实际过程,且在这个庞大的方程组里,未知数的个数远大于方程数量,无法算出定解。另一方面,带入这个方程组的未知数,即影响暴雨各因素的实际数值,也很难被准确观测。

“沿海和梅雨锋暴雨的降雨形状其实不同,沿海小雨滴多,梅雨锋雨滴直径要大一些,但在模式里看不出这些差异。”周志敏说,这些细节也是影响突发性、局地性暴雨预报准确性的关键。

有着近20年预报业务经验的武汉中心气象台首席预报员钟敏认为,突发性、局地性、极端性暴雨仍是预报瓶颈。“数值预报模式还有优化空间,实时观测资料不充足也限制了短临预报提前量的提升。”钟敏说。

事实上,在暴雨机理和预报的研究上,科学家们一直在回答是什么、为什么、怎么办的问题。“暴雨发生时的真实状态是什么?什么原因、哪些因素在起作用?后面它会怎样发展?我们一直在围绕这三个问题开展研究。”万蓉说。

### 向微观深入

位于湖北咸宁的中国气象局长江中游暴雨监测野外科学试验基地,风廓线雷达、激光雨滴谱仪、云高仪等设备实时捕捉不同高度大气状态风的物理参量、雨滴形状、云底高度等。约300公里外的大洪山试验基地,更是分别在海拔211米、515米、985米、1050米布设多种气象观测设备,试图为暴雨的形成演变描绘清晰画像。

目前我国从地面、雷达、卫星遥感和探空等多个维度开展暴雨观测体系建设。据统计,全国气象部门地面自动站共计76245个,气象卫星9颗,新一代天气雷达252部,X波段天气雷达294部,风廓线雷达225部,探空站120个。

观测要素内容和范围精度的提升,让一些此前的认知盲区被揭开。

“观测资料更精细后,我们发现在一公里以下有一支低空急流,尺度在几十到一两公里之间,其出口处通常就是强降雨中心。”武汉暴雨研究所研究员汪小康说。

对暴雨预报这个世界级难题来说,更精确的观测、更深入的机理研究一直是学界和业界共同面临的难点和努力方向。

“暴雨的环境场怎么配置,动力场和热力场是怎样的,水汽条件和地形特征如何等,它们相互影响从而产生不确定性,所以我们需要深入到微观去研究分析。”万蓉说。

专家指出,除提高预报准确率外,应对暴雨还需提高水利、防汛设施水平,推进韧性城市建设,全面提升防灾减灾能力。

据新华社北京5月23日电

## 第三轮第二批中央生态环保督察已约谈问责过百人

新华社北京5月23日电(记者 高敬)记者23日从生态环境部获悉,第三轮第二批中央生态环境保护督察全面进入下沉工作阶段。各地约谈党政领导干部96人,问责党政领导干部5人。

7个督察组于5月7日至9日陆续进驻上海、浙江、江西、湖北、湖南、重庆、云南七省(市),统筹开展流域督察和省域督察。截至5月20日晚,7个督察组共收到群众来电、来信举报12444件,受理有效举报10683件,经梳理合并重复举报,累计向被督察地方转办7562件;被督察地方已办结或阶段办结1522件,其中立案处罚244家,立案侦查13件;约谈党政领导干部96人,问责党政领导干部5人。

在下沉工作阶段,各督察组根据前一阶段督察掌握的情况和聚焦的问题线索,深入基层、深入一线、深入现场,督察地市级党委政府生态环境保护工作推进落实情况。各督察组查实了一批突出生态环境问题,核实了一批不作为、慢作为,不担当、不碰硬,甚至敷衍应对、弄虚作假等形式主义、官僚主义问题。

各督察组持续推动解决群众反映突出的生态环境问题,及时转办督办,加强抽查核实,开展实地回访并面对面听取人民群众意见。督促被督察地方精准科学依法推进边督边改,以解决具体生态环境问题回应社会关切,以整改实际成效取信于民,不断增强人民群众的生态环境获得感、幸福感、安全感。

## 三峡枢纽累计航运通过量突破20亿吨

5月23日,在湖北省宜昌市,船舶有序通过三峡双线五级船闸(无人机照片)。截至5月21日,三峡枢纽货运量达20.81亿吨。三峡工程的建设和蓄水,改善了长江

中上游航运条件,三峡船闸和三峡升船机联合运行,形成了“大船爬楼梯、小船坐电梯”的通航格局。

新华社发 王翌 摄



## 自动驾驶车大规模上路,还有多远?

近期,多地发布自动驾驶测试区域扩大的消息:浙江杭州开放八城区3474平方公里作为智能网联车辆测试应用区域,占全市面积超20%;广东深圳公布新增43条道路,使全市自动驾驶开放道路里程达944公里;北京开放首个高铁站自动驾驶测试,明确北京经开区往返北京南站自动驾驶测试范围……

很多消费者逛车展或买新车时发现,自动驾驶功能已成汽车“标配”。此外,越来越多物流、公交等车型无人驾驶也进入日常生活。自动驾驶车大规模上路,还有多远?



2024年5月21日,在北京城市副中心,一辆无人驾驶小巴在接送乘客。

新华社记者 鞠焕宗 摄

技术,开发新的电子电气架构,应用在大众为中国市场开发的CMP平台上,2026年开始量产装车,届时大众的两款车型将采用小鹏NGP智能驾驶技术。

### 大规模社会化应用仍有漫长的路要走

业界公认,实现自动驾驶是一个极其复杂的系统工程,政策法律、应用场景、软硬件技术等对其发展都有重要影响。

展望未来,自动驾驶汽车正从测试区驶向更广阔的实际应用场景。

今年6月,北京高级别自动驾驶示范区将从目前的160平方公里拓展至600平方公里。北京市自驾办相关负责人说,随着条件成熟,北京将逐步开放更多场站,实现北京南站、丰台站、朝阳站、清河站、城市副中心站及大兴机场、首都机场“五站两场”开放接驳,打造更多自动驾驶应用场景的标杆案例。

专家认为,AI大模型可重构自动驾驶技术架构、合成模拟场景数据,预测自动驾驶车辆安全风险,加快自动驾驶技术开发和应用落地。

同时,近年开启自动驾驶后产生的交通事故偶有发生,引发关注。

工信部表示,下一步,将加快推动道路机动车辆生产准入许可管理条制制定,明确智能网联、自动驾驶、网络安全、数据安全等要求,继续推动修订道路交通安全法,在法律层面明确自动驾驶汽车上路通行、交通事故处理及责任分担等内容。

据新华社北京5月23日电

### 央地支持政策频出 企业技术创新加速

我国自动驾驶技术近年来快速向L2级以上发展,与国家政策支持密不可分。

去年11月,工信部等四部门发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》,支持开展L3级和L4级自动驾驶汽车的准入和上路试点。

去年12月,交通运输部发布《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》,引导规范自动驾驶技术在运输服务领域的应用,适用L3至L5级自动驾驶车辆。

地方层面看,深圳、上海、杭州等地已就自动驾驶开展地方立法,北京的自动驾驶汽车立法工作也已纳入2024年立法审议项目。

北京、上海、重庆等地已至少7家车企发放L3级高速公路道路测试牌照,包括比亚迪、阿维塔、奔驰、宝马、智己等。

从技术上看,以华为、小米、大疆等为代表的信息通信、消费电子、科技等企业跨界进入汽车行业,带动自动驾驶技术的发展。

华为、小鹏已开发不依赖高精地图的NOA功能。华为的鸿蒙智行与赛力斯、奇瑞、江淮、北汽蓝谷等车企合作,推出问界、智界、享界等品牌。

中国车企的创新也得到外国同行的认可。上月小鹏汽车与大众汽车集团签订战略合作框架协议。双方将基于小鹏的最新

在武汉,几百辆萝卜快跑无人车在十多个区之间穿梭。百度智能驾驶事业群组总裁王云鹏说,萝卜快跑的服务单量占武汉网约车单量的比重超过1%,在京、渝、深等地也运营,总单量超500万单。

从乘用车角度看,L2级及以上辅助驾驶功能在加速上车。乘联会报告显示,今年1至2月新能源乘用车L2级及以上辅助驾驶功能的装车率为62.5%,而去年新能源乘用车的装车率为55.3%,燃油乘用车的装车率为36.6%。

对于乘用车驾驶员而言,目前可以最大程度解放双手、缓解疲劳的技术是什么?不少车企给出答案:城市NOA。

NOA全称为Navigate on Autopilot,业界常译为“领航辅助驾驶”,通过NOA,用户可在特定道路范围实现点到点的导航辅助驾驶功能,车辆在无人接管情况下到达目的地。

曾经,NOA是高端电动车的专属,但这一局面正在改变。

大疆车载负责人沈昶劼表示,NOA的痛点之一是价格高。占据我国乘用车市场更多份额的20万元以下车型很少搭载NOA。

今年以来,NOA功能开始向中低价位车型拓展。吉利、小鹏等车企已推出价格20万元以下搭载NOA功能的车型,大疆车载推出适用于油电两用车型,具有NOA功能的基础版智驾方案,硬件成本约7000元。

### 无人车应用场景增加 辅助驾驶拓展至中低价位车

安徽合肥,清晨6点多,一辆面包车装载约200件包裹,从高新区中通仓库站出发,行驶7公里,稳稳停在一个小区门口。这是一辆无人配送车,车上没有司机。

快递员小李说,以前他每天取件,要去站点三四趟;现在,装载大件无人车会自动送到投递区域附近的点,快递员只需带着轻小件出班,直接和无人配送车会合就行。

“这是国内自主研发的L4自动驾驶无人车,具备在城市公开道路场景每小时40公里的自动驾驶能力。我们已获20多个城市的无人配送车运营牌照,行驶里程超800万公里,还在城市安防巡逻、零售等场景使用。”新石器无人车联合创始人李子夷说。

这辆车的“L4”指什么?按我国实施的《汽车驾驶自动化分级》,驾驶自动化分6级。L0至L2为驾驶辅助,驾驶员需全程监控驾驶;L3是有条件自动驾驶,驾驶员在紧急情况执行接管;L4为高度自动驾驶;L5为完全自动驾驶。

在北京市高级别自动驾驶示范区内,不仅有L4无人配送车,有智能网联乘用车和巴士,还有无人驾驶的接驳车、清扫车、巡逻车、零售车等超过800辆自动驾驶车辆,在各种场景服务百姓生活。