

从“南”到“北” 中国导航系统促世界互联互通

——跨越千年的中国导航展走进联合国

新视点

□ 赵非非 王子辰 于 跃

6月11日,“中国古代导航展——从指南针到北斗”在维也纳联合国国际会议中心举办。历史一再证明,科技是推动世界互联互通的重要力量。而一个愈发开放的中国,正为世界作出愈加重要的贡献。

马可·波罗从泉州返回威尼斯时搭乘的船舶由中国航海家驾驶;郑和下西洋利用了罗盘导航、陆标导航和地文导航等多种导航手段;中国古代世界地图《坤輿万国全图》是意大利传教士利玛窦与明朝官员李之藻的合作……

这是6月11日维也纳联合国国际会议中心举办的“中国古代导航展——从指南针到北斗”展示的内容。历史一再证明,科技是推动世界互联互通的重要力量。而一个愈发开放的中国,正为世界做出愈加重要的贡献。

从“南”到“北”的文化遗产

从命名到标识设计,“北

斗”作为中国自主建设的卫星导航系统,处处体现着中国文化遗产。标识中的北斗七星是古人辨识方位的依据,司南是中国发明、世界最早的导航装置;网格中的地球和中英文字符则象征开放兼容、服务全球。

中国卫星导航系统管理办公室此次在联合国和平利用外层空间委员会第62届会议期间主办这一展览,正是为了从历史文化到现实应用等多角度展示中国导航的传承与发展,特别是北斗系统国际合作与产业发展成果。

以“交流”为主题的第四板块,通过展示张騫出西域、郑和下西洋,以及马可·波罗、利玛窦等人与中国的友好交往等,重点介绍了导航和测绘制图技术在古代中外交流中发挥的作用。

“从指南针到北斗,时代在改变,科技在改变,但各国加强互联互通的愿望没有改变,人类探索未知领域的努力不会止步。”中国常驻维也纳联合国和其他国际组织代表、特命全权大使王群在展览开幕式上致辞说,中国将始终秉持和平合作、开放包容精神,加强与各国的互学互鉴、互利共赢,为构建全球互联互通伙伴关系、实现共同发展繁荣贡献更多中国智慧和方案。

全球共享的“中国智慧”

“中国的北斗,世界的北斗,一流的北斗”……近年来,中国北斗系统以这样的发展理念和目标,立足中国放眼全球,不断扩大服务覆盖范围,提高技术水平,让越来越多的国家体验到“中国智慧”。

北斗从2012年开始向亚太地区提供服务,自主的芯片、板卡和模块已经应用于导航、测绘、精准农业等诸多领域;北斗已开始向“一带一路”沿线90多个国家提供服务,用户数量达到“亿级以上”水平;去年年底,北斗三号基本系统建成,开始提供全球服务,覆盖范围进一步扩大……

中国卫星导航系统管理办公室副主任马加庆告诉新华社记者,中国今年预计将发射6到8颗北斗三号卫星,明年发射2到4颗卫星,从而全面完成北斗三号系统建设,为全球用户提供精度更高的服务。

据介绍,北斗的部分功能性指标已经在国际卫星导航领域处于领跑地位,并且还拥有自身的“独门绝技”。比如“北斗短报文”这一特色服务,让北斗不仅可以定位,还可以向有关方面发送信息。

利用这一服务,飞机在飞行过程中不仅可以知道自己的位置,还能不依赖其他通信系统独立地向地面中心报告

自己的位置、速度等信息。如今,这项服务在全球已有40多万用户,而在大众消费领域,约有两到三亿智能手机已经用上了北斗。

联通世界的中国技术

同为导航系统,中国北斗与美国的全球定位系统(GPS)等几大国际主流系统之间必然存在竞争,但更多的是携手为全球用户提供精度更高、更加可靠的定位导航服务,促进世界互联互通。

对于有些人提出多个导航系统之间形成“导航战争”的说法,联合国外层空间事务办公室主任西莫内塔·迪皮波并不认同。迪皮波说,相比只有一套系统,多种系统的兼容共存实际上提高了可靠性,意味着不会出现丢失信号的情况。从技术角度看,这对用户来说是巨大的优势。

迪皮波说,联合国外层空间事务办公室的一个任务就是帮助全球特别是发展中国家使用卫星数据,使用已有的太空基础设施,中国的北斗系统是这个构架的“一大支柱”。

随着北斗走向全球,这项中国技术在助力联通方面的作用,受到越来越多的肯定和赞赏。

阿拉伯信息通信技术组织秘书长穆罕默德·本·奥马尔在今年4月的第二届中阿北斗合作论坛上说,他看好北斗系统在阿拉伯地区交通、精准农业等方面的应用前景,阿拉伯信息通信技术组织将致力在阿拉伯国家推广这一技术,“北斗系统在阿拉伯地区的发展前景一片光明”。

俄罗斯“格洛纳斯系统与格洛纳斯论坛”联合会执行主任弗拉基米尔·克利莫夫也曾表示,格洛纳斯与北斗两大卫星导航系统可以兼容,协调运作两个系统有助提升卫星导航信号的质量,提高导航准确性。



日前,“中国古代导航展——从指南针到北斗”在联合国维也纳办事处举办。本次展览通过文字展板、实物展品等形式,生动展现中国在授时、测绘、制图和导航等领域的技术、文化演变及为推动人类历史发展作出的贡献。图为在联合国维也纳办事处,人们参观“中国古代导航展——从指南针到北斗”展览。

新华社记者 郭 晨 摄

风向标

□ 刘春燕

20世纪80年代,美国以贸易失衡为借口,对半导体、汽车等日本优势产业进行打压的历史令很多日本人迄今都记忆犹新。此后,一些日本产业渐渐退出国际竞争舞台,而另一些日本产业却持续崛起,个中经验教训值得反思。

在半导体领域,20世纪80年代以动态半导体内存(DRAM)为代表的日本半导体产品在全球市场异军突起。日本半导体产业的快速崛起,引起美国警惕。

通过1986年签订的《美日半导体协定》,美国要求日本政府一方面限制倾销,另一方面鼓励日本国内用户采用外国产品。1991年,美国又通过签订第二轮协定,要求外国产品在日本市场的份额必须达到20%,强行增加美国对日本出口。

除签订行业协定之外,美国还通过1985年签订的《广场协议》,迫使日元大幅升值,以此来削弱日本产品的出口竞争力。此外,美国还动用关税手段,对日本输美半导体等商品大幅加征关税。

说起这段往事,日本“继承

和发展村山谈话会”理事长藤田高景记忆犹新。他对新华社记者说,美国指责日本倾销,拿贸易逆差说事,不过是借口,关键是日本半导体产业迅速崛起并领先世界,让美国产业感受到威胁,也让美国政府有了危机感。

美国存在打压日本半导体产业的动机,也实施了多管齐下的打压举措,但单纯的外部压力并没有击垮日本半导体产业。事实上,在1986年《美日半导体协定》签署后的很多年内,日本半导体产品依然独步全球。

据美国集成电路研究公司的统计,截至1990年,全球十大半导体企业中,日本企业占据了六席,并且日本电气公司、东芝和日立包揽前三。截至1995年,全球十大半导体企业中,日本企业仍占据四席,日本电气公司和东芝列第二和第

三位。

不过,上世纪90年代后,日本半导体企业的DRAM技术路线无法适应全球个人电脑和智能手机的发展趋势,故步自封的日本半导体企业因此逐渐在竞争中被美国英特尔和韩国三星赶超。

日本汽车产业同样遭遇了美国“贸易大棒”的打压。面对种种限制,日本汽车厂家化外部压力为发展动力,成功实现转型升级,非但没有因为美国的打压而衰落,反而在全球行业竞争中不断扩大领先优势。

美日之间的汽车贸易摩擦起源于上世纪80年代初,当时美国汽车在日本市场的份额近乎为零,而日本汽车在美国市场的份额则超过20%,日本成为美国汽车的最大进口来源国。虽然美日不同的汽车消费文化是造成这种贸易失衡的主要原因,但美国依

然决定动用制裁手段来解决问题。

1981年,在美国的压力之下,日本通商产业省被迫同意主动限制对美国的轿车出口,日本主动将年出口量限制在168万辆以内,并在未来对这一数字进行动态调整。在此基础上,美国还进一步要求日本加大国内市场开放,购买更多美国汽车。

面临美国的高压政策,日本汽车产业抓住机会加快转型。首先,虽然日本主动限制了对美汽车出口量,但并未限制出口额,因此日本汽车企业开始向美国出口附加值更高的汽车产品。

其次,虽然《广场协议》导致日元升值,却增加了日元的购买力,日本汽车企业趁机将此前所获利润用于购买新设备和技术,加快了转型升级速度。

再次,为了规避出口限制

措施,日本汽车企业加速在美国直接投资设厂。例如,日本丰田汽车公司迄今已累计在美投资220亿美元,在美国雇用近14万员工。这种本土化生产不仅有助于化解贸易战风险,也增加了美国消费者对日本品牌的认同度。

面对美国压力,日本汽车企业坚持其优化燃油经济性、质量可靠性的技术研发线路,注重全球化布局的海外发展战略,并通过“精益生产”管理理念不断提高效率、压缩成本,不但成功化解了压力,还反而进一步扩大了对美国汽车工业的领先优势。

回顾美日贸易摩擦的历史可以发现,后发国家在追赶式发展过程中往往会引发守成国家的警惕和打压。如果应对得当,这种打压无法得逞。日本相关产业的兴衰,就是典型的案例。

声音

圣彼得堡的中国智慧

□ 韩 冰

涅瓦河畔,圣彼得堡国际经济论坛,中国智慧熠熠生辉。中国国家主席习近平6月7日在出席论坛全会时发表致辞强调,面对世界百年未有之大变局,中方愿同国际社会一道,合力打造开放多元的世界经济,努力建设普惠包容的幸福社会,致力构建人与自然和谐共处的美丽家园,携手开辟崭新的可持续发展之路。

高屋建瓴、坦荡坚定的中国主张为世界指明了治病除弊的方向。近年来,全球经济增长阴晴不定,单边主义、保护主义逆流此起彼伏,恐怖袭击、难民潮等问题难以理解,气候变化等环保难题日益凸显。世界期盼合作共赢,渴望发展前行,呼唤人与自然和谐共处。

在纷繁复杂的局势中,中国高举开放合作的旗帜,提出携手开辟崭新的可持续发展之路,将合作、发展、可持续这三大时代诉求有机地结合在一起,指出了可持续发展是破解当前全球性问题的“金钥匙”,找到了能够遏制单边主义和保护主义、凝聚世界各国携手并肩的最大利益契合点和最佳合作切入点。

众多海外学者和政界人士认为,中国主张展现了共建人类命运共同体的决心,释放了促进合作的强劲信号,令人振奋。法国巴黎第八大学教授、中国问题专家皮埃尔·皮卡尔认为,习主席所倡导的可持续发展理念,着眼于人类长远发展,显示了中国的大国担当。

在圣彼得堡发表的中国主张内涵丰富,系统扎实,彰显了中国立己达人的天下胸怀。从“不断扩大对外开放,放宽市场准入”到“继续打好精准脱贫攻坚战”,再到“坚决打赢蓝天、碧水、净土三大保卫战”,中国处

处从自我做起,力争行于世范;另外,从“愿同各国分享包括5G技术在内的最新科研成果”到“愿同各国就减贫、社保等课题加强交流合作”,再到“将在对外合作中更加注重环保和生态文明”,中国敞开胸怀拥抱世界,诚意实在在在。

中国主张的坚实支撑来自中国的笃行。近年来,中国推动共建“一带一路”结出累累硕果,同联合国2030年可持续发展议程在目标、原则、实施路径上高度契合。不久前在北京举办的第二届“一带一路”国际合作高峰论坛,更为世界带来共商共建共享和开放、绿色、廉洁的东风,为推动各国共同走绿色、低碳、可持续发展之路增添新的动力。

“中国促进绿色发展的努力不仅符合中国的需求,还为世界树立了榜样。”美国约翰·霍普金斯大学保罗·尼采高级国际问题研究所中国问题专家赛斯·卡普兰说。

中国致力做国际社会的建设者而不是破坏者,做架桥者而不是挖沟者。负责任、有担当的大国风范,秉诚意、重实效的中国行动赢得世界认同。各方普遍认为,中国不搞本国优先的自私哲学,不搞你输我赢的零和博弈,而是将自身发展寓于全球发展,在同各国良性互动中实现普惠共赢。

放眼当今寰宇,和平与合作潮流浩浩向前,世界多极化、经济全球化不可逆转,同时新课题、新挑战层出不穷,不确定、不稳定因素明显增多。在这样一个风云激荡的时代,中国将不为任何风险所惧,不为任何困难所阻,始终站在历史前进的正确一边,始终站在绝大多数国家共同利益一边,为乱云飞渡的世界带来穿透乱局的温暖阳光。

“空中走廊”搭起中非交往“连心桥”

南航运营的首条湖南直飞非洲大陆定期航线开通,首航客座率达90%

□ 丁蕾

“我和老伴就是坐直飞航班来非洲看动物大迁徙的,直航对我们这样的老年人来说真是太好了!”50多岁的李阿姨来自长沙,她十分兴奋地告诉新华社记者,她看到长沙开通直飞内罗毕航班的信息后,立刻决定和老伴一起乘坐新开通的直航航班到非洲旅游。

随着中国南方航空股份有限公司CZ6043航班6月12日抵达肯尼亚首都内罗毕的乔莫·肯雅塔国际机场,中国又多了一条通往非洲的“空中走廊”。这是南航运营的首条由湖南直飞非洲大陆的定期航线,首航航班客座率达到了90%。这样的航线跨越印度洋,在中非之间搭起经济、旅游和文化交流的“连心桥”。

正在北京对外经济贸易大学进修的肯尼亚小伙子罗伯特说,每年寒暑假他都会回老家探亲,这次听说开通了新航线,立马想进行一次全新的体验。

在非洲做生意的商人王耀华也是长沙直飞内罗毕首班航班的乘客。他说一般每年会去内罗毕出差3次左右。“我之前从广州或者香港转机,可能要20

多个小时,有时还要经过迪拜转机,时间可能会更长。这次算上从老家坐高铁到长沙的时间,基本上花了也就十四五个小时,非常方便。”王耀华说。

肯尼亚机场管理局负责人阿贝尔·戈高表示,长沙至内罗毕直航航线将为中肯合作开辟新机遇。目前肯尼亚正与多家中国航空公司探讨开通新增航线事宜。

南航湖南分公司总经理朱磊在新闻发布会上说,新航线将加强两地之间的商品流通。

近年来,中国与非洲经贸往来快速增长。2018年中非贸易额达到2042亿美元,较上年增长20%,中国已连续10年成为非洲第一大贸易伙伴国。截至2018年底,中国在非洲设立的企业超过了3700家,对非全行业直接投资存量超过460亿美元。

与此同时,得益于非洲经济平稳发展和中非交流日趋紧密,中国公民赴非洲出境游人数迅速增长。肯尼亚是中国旅客赴非洲的主要目的地之一。此外,毛里求斯、摩洛哥、南非、埃及等也是近年来不少旅客选择的目的地。据了解,南航下一步计划开通更多飞往东非和西非其他城市的直飞航线。