

迪拜：热带沙漠长出中国杂交水稻

最高亩产超500公斤，中国海水稻技术是成功关键

新华社青岛5月30日电(记者余孝忠、徐冰、张旭东)热带沙漠出现“人造绿洲”，而且还长出中国水稻!

中国工程院院士袁隆平带领的青岛海水稻研发中心团队近日对在迪拜热带沙漠实验种植的水稻进行测产，最高亩产超过500公斤。这是全球首次在热带沙漠实验种植水稻取得成功，为沙漠地区提升粮食自给能力、保障全球粮食安全 and 改善沙漠地区生态环境再添“中国贡献”。

热带沙漠长出中国杂交水稻

热带沙漠出现“人造绿洲”来源于一份跨国邀请。

青岛海水稻研发中心副主任张国栋介绍，青岛海水稻研发中心受迪拜酋长私人投资办公室邀请和委托，在当地热带沙漠开展水稻实验种植。今年1月份，他们选取几十个杂交水稻材料，在迪拜近郊沙漠进行小范围种植，对其抗旱性、抗碱性和抗倒伏性等性状进行测试。

经过5个月生长，首批水稻已近成熟。5月26日，青岛海水稻研发中心组织来自印

度、埃及、阿联酋等国的专家进行产量测评，其中一个水稻材料产量超过500公斤/亩，还有两个水稻材料产量超过400公斤/亩。来自印度的测产专家伊什在电话中向袁隆平表示：“这样的测产结果让人非常激动，印象深刻。”

袁隆平在接受新华社记者专访时说，这次测产结果超出他的预期。500公斤/亩是理想，没想到能达到，这说明中国杂交水稻技术遥遥领先，海水稻技术初露锋芒。

6月下旬，青岛海水稻研发中心将对晚熟水稻再次测产。“根据测产结果，我们将从试种水稻中选取优势水稻材料，通过改良并研发适合当地气候环境的杂交水稻品种。”张国栋说。

中国海水稻技术是沙漠种植水稻成功关键

迪拜沙漠昼夜温差达30多摄氏度，白天极端高温，地表温度达50多摄氏度，湿度在20%以下，还经常有沙尘暴。在迪拜热带沙漠实验种植水稻需要克服重重困难。而当地种植水稻最大的挑战是沙漠土壤有机质含量

低，全是散沙，没有团粒结构，无法保墒，而且地下7.5米就是海水。

“如果从地表浇灌水稻，就需要大量淡水。当地淡水非常宝贵，主要依靠海水淡化，这种灌溉方式显然不具可行性。同时，淡水下渗与地下水相汇，在高光照条件下，还容易引起地下水上升，发生次生盐碱化。”张国栋说。

青岛海水稻研发中心将海水稻种植研发的成果——“四维改良”技术引入迪拜。其中，要素物联网模组是最关键的核心技术，它主要由两根搭载了多种传感器的管道构成，第一根管道根据传感器反馈需求，将所需水肥自动送达水稻根系部，供水稻生长；第二根管道是将土壤中渗出的多余水肥回收，运送至回收池供第一根管道循环使用。此外，要素物联网模组在地表还有智能喷洒灌溉系统，能根据水稻不同时期需肥特点、土壤环境和养分含量状况，精确控制喷头和喷枪定时定量喷洒水分和养分。

世界粮食安全再添“中国贡献”

青岛海水稻研发中心执行主任刘佳音介

今年将打通九条省界「断头路」

上海进一步实现与江浙无缝对接

新华社上海5月30日电(记者王辰阳)连接上海青浦和江苏昆山的盈淀路改建工程30日实现结构贯通，并计划在9月实现通车。盈淀路改建工程是首个实现通车的长三角一体化“打通省界断头路”项目。

据了解，上海青浦的盈淀路与江苏昆山的永乐路原本被一条石浦港河隔开，仅靠一座5米宽的小桥相连，车辆无法通行，制约了沪苏两地居民的往来。盈淀路改建工程全长约890米，新桥的架设和省界道路的改建将为群众出行带来便利。改建后的盈淀路道路等级为一级公路。

上海市交通委表示，省界对接既是地方日益增加的交通需要，也是促进经济共同发展的要求。目前，上海与江苏对接道路总计24条，包括G2京沪高速、G50沪渝高速等高速公路，G204沪宜公路、G312曹安公路、G318沪青平公路等普通国道，车道数约100根；与浙江省对接道路总计15条，包括G15沈海高速、G60沪昆高速、S32申嘉湖高速等高速公路，车道数约60根。

近年来，上海市有关部门开展了省界对接区域路网规划研究，根据长三角一体化和城乡协调发展的要求，加密区域对接道路，扩充对接道路容量，对省界对接道路做出总体规划布局。今年上海计划推进9个省界断头路项目建设，在与江浙两省对接的高速公路和普通国道骨干网络布局已总体稳定的基础上，进一步实现与江浙两省的无缝对接。

上海市交通委还表示，交通设施的互联互通是推动长三角一体化发展的重要基础，规划完善高速公路网、打通省界断头路等一系列交通领域先行先试的举措，将有效提升区域一体化运输服务能力和管理水平，推进长三角一体化进程。

上海黄浦区试点巨灾险 居民得实惠政府来买单

新华社上海5月29日电(记者姚玉洁、王原)上海市首单巨灾保险29日在上海市黄浦区签署，标志着上海市巨灾保险试点工作正式启动。

据介绍，上海市黄浦区通过公开招标方式确定上海环亚保险经纪有限公司作为巨灾保险的风险顾问；通过公开招标择优确定中国太平洋财产保险股份有限公司上海分公司作为首席承保人，与中国平安财产保险股份有限公司上海分公司、中国人民财产保险股份有限公司上海分公司共同组成巨灾保险共保体。

黄浦区政府作为巨灾保险的投保人，由政府以财政支付方式缴纳巨灾保险费。保险期间内，因遭受台风、暴雨、洪水导致黄浦区行政区域内住房及其室内家庭财产发生损失，以及因上述自然灾害和突发事件导致身处黄浦区行政区域内的自然人死亡时，保险公司按合同约定予以赔偿。

黄浦区委书记、区长臧云表示，黄浦区作为上海巨灾保险首个试点区，坚持政府引导、市场运作、多层保障、风险共担的原则。探索建立巨灾保险制度，也是黄浦区加强特大城市公共安全管、提高城市风险抵御能力的重要制度创新。

上海保监局党委书记、局长裴光说，“此次黄浦区巨灾保险试点吸收了国际先进经验，采取政府主导、商业化运营的模式，在坚持政府统筹的基础上，重视并充分发挥商业保险机构在城市安全数据积累、风险管理技术研发和灾害救助体系建设等方面的专业优势，在进一步强化上海城市风险管理能力的同时，也对上海保险业提出了更新、更高的要求。”

对于后续工作，上海市金融服务办公室副主任解冬表示，要适时评估黄浦区试点成效，在形成可复制可推广经验后，不断扩大试点区域范围，为提升上海市社会治理能力、助力上海市金融改革创新作出贡献。

新华社北京5月30日电(记者赵文君)儿童用品质量安全事关广大儿童的身心健康。国家市场监督管理总局近日发布的统计显示，根据2017年的全国消费投诉举报数据，去年我国儿童用品的投诉举报1万多件，同比增长了36.3%。购买儿童玩具、服装鞋帽有哪些注意事项?

不买“三无”玩具

玩具被称为“儿童最亲密的伙伴”，一些存在着安全隐患的危险玩具，成为导致儿童意外伤害、威胁儿童健康的“杀手”。中国消费者协会对近年来发生的“危险玩具”意外伤害情况进行了梳理，向消费者提出如下警示：

坚决不买无厂名、无厂址、无3C认证标志的“三无”玩具。谨慎购买可能存在易脱落小零件的玩具。避免购买零件易散落、存在磁性小零件、尖锐金属边缘、粗糙毛刺等的产品。尤其是不要让3岁以下儿童玩耍含有强磁性小零件的玩具，以防儿童误吞或吸入磁性小零件。大孩子在玩耍此类玩具时，家长应仔细阅读相关的警示说明，并做好监护和必要的提醒。

许多儿童意外伤害往往源于监护人的疏忽，对3岁以下的幼儿应当格外警惕误食异物和窒息的风险，避免给孩子玩耍不适合孩子年龄段的玩具。一旦发现儿童误吞或吸入磁性小零件，或者儿童出现突发性的腹痛、恶心、呕吐及腹泻等疑似吞食磁性小零件的临床症状，应立即送医进行救治。

汽车儿童安全座椅：超过5年更换

汽车儿童安全座椅应该怎么挑选?中国消费者协会对市场上销售的部分品牌的商品开展了比较试验，经过对儿童安全座椅碰撞安全性能、材料的有害物质、说明书及标识内容等关键项目进行测试和比较，提出以下建议：

从2015年9月1日起，市场上销售的儿童安全座椅需要通过CCC认证。因此，在选购座椅时，应当查看儿童安全座椅是否有CCC标志。如果产品的说明书或标识出现与实物不符的情况，或存在模糊不清的情况，建议不要购买，以防用户出现误操作的情况。

儿童安全座椅的寿命在10年左右，如果使用了5年以上需要进行仔细的检查。首先看骨架是否有裂痕或破损、是否有尖锐部分以防对儿童造成伤害。其次看儿童安全座椅自身的织带有没有破损、断口或毛边。

建议超过5年的座椅即使没有出现问题，也应尽早淘汰。虽然儿童安全座椅多在表

儿童用品怎么挑?这些建议须记牢

购买儿童玩具、服装鞋帽有哪些注意事项?

- 不买“三无”玩具**
中国消费者协会对近年来发生的“危险玩具”意外伤害情况进行了梳理，向消费者提出如下警示：
坚决不买无厂名、无厂址、无3C认证标志的“三无”玩具。谨慎购买可能存在易脱落小零件的玩具。避免购买零件易散落、存在磁性小零件、尖锐金属边缘、粗糙毛刺等的产品。尤其是不要让3岁以下儿童玩耍含有强磁性小零件的玩具，以防儿童误吞或吸入磁性小零件。大孩子在玩耍此类玩具时，家长应仔细阅读相关的警示说明，并做好监护和必要的提醒。
- 汽车儿童安全座椅：超过5年更换**
在选购座椅时，应当查看儿童安全座椅是否有CCC标志。
儿童安全座椅的寿命在10年左右，建议超过5年的座椅即使没有出现问题，也应尽早淘汰。
- 儿童服装建议选购浅色**
由于在检测中发现的很多问题与染色程度有关系，因此建议选购浅色的儿童服装。
浅色的服装采用的布料一般化学染料比较少，可以有效地降低一些刺激性的气味和色牢度不合格的风险。

新华社发(边红制图)

面采用抗菌材料，但如果长期不用或多次转让也势必会在其中滋生很多细菌，危害宝宝的健康。尽量避免购买二手的儿童安全座椅，发生交通事故后的儿童安全座椅不要再使用。

儿童服装建议选购浅色

国家市场监督管理总局近日针对网购儿童用品进行了专项质量抽检。其中，儿童鞋不合格的主要项目涉及标识、感官质量、耐磨性能、外底硬度、鞋帮拉出强度、甲醛、重金属总量、

邻苯二甲酸酯等项目。儿童服装不合格的主要项目涉及甲醛超标、PH值超标、色牢度不合格。

浙江省工商局巡视员黄笑莘建议，选购儿童服装鞋帽等用品，要查看生产厂商的名称和地址，产品的名称、产品的规格型号、纤维成分、洗涤方法、执行标准、基本的安全技术类别等基本信息。由于在检测中发现的很多问题与染色程度有关系，因此建议选购浅色的儿童服装。浅色的服装采用的布料一般化学染料比较少，可以有效地降低一些刺激性的气味和色牢度不合格的风险。

无人仓库、无人重卡、无人配送车接力

“无人物流”时代，你的快递这样送

新华社上海5月30日电(记者周蕊)未来，或许你的快递将是全程无人运送的：包裹从无人仓库出发，通过无人驾驶的重卡被迅速运输到分拨中心，然后“坐”上最后一公里无人配送小车，“走”上电梯，来到你的家门前……这样的“无人物流”其实离我们已不再遥远。

无人仓库，这是未来你的快递启程的地方。在位于上海奉贤的AGV机器人仓库几千平方米的范围内，只有寥寥几名工作人员，却有上百台AGV机器人。

看起来是“放大版”家用扫地机器人的AGV机器人，直径一米、高半米，可以承重800公斤的货品自如行走，可以轻松“扛”起200个电脑显示器。在这里，商品的拣选不再是人围着货架跑，而是等着机器人驮着货架排队“跑”过来，通过移动机器人搬运货架实现“货到人”拣

选，打破了传统的“人到货”的拣选模式。苏宁物流研究院副院长栾学锋介绍，这一高度自动化的“无人仓库”里，单件商品平均拣货时间为10秒，拣选准确率可达99.99%以上。一个AGV机器人可以替代10个工人，让一个仓库中的劳动工人从50-70人，减少到只需要5人左右。目前，苏宁已经在上海、济南等城市启用“无人仓库”，下一步还将前往深圳、重庆等地加快机器人仓库建设。

出仓后，你的快递将来到一辆无人驾驶的重卡上，前往分拨中心，完成物流的干线运输。记者在上海试乘“行龙一号”无人重卡时发现，这个高4米、身长12米、重40吨的“大家伙”，在没有司机控制的情况下一样运行平稳，在遇到障碍物时还能自动判断是停车还

是避开。“长期以来，困扰物流运输的一大难题是司机长途驾驶的疲劳问题，大货车本身存在视觉盲区也增加了风险。”智加科技技术副总裁阚强说，苏宁物流与智加科技联合推出这一重型卡车，通过人工智能、深度学习技术以及激光雷达等高科技装备帮助，具备了超越人类的超强视力。

苏宁物流研发工程师王维介绍，无人重卡目前在高速场景下，可以在数百米外精确识别障碍物，还能迅速控制车辆进行紧急停车或者绕行避障。由于无人重卡应用的场景以高速公路内为主，相对乘用车使用场景较简单，将有广泛的应用前景，戴姆勒、特斯拉等多家企业都在布局该领域。随着越来越多的小区实行人车分流，限

制快递小车的进入，旨在解决快递运送“最后一公里”的无人配送小车将开始大展神威。苏宁无人车“卧龙一号”身高不到一米，外形圆乎乎，头顶上有多线激光雷达，可以扫描出小区全景三维地图，再结合GPS导航的信息，搭载的人工智能芯片就能自主分析出目前所在位置以及目的地方位，自动上下电梯，还能实现恶劣天气条件下配送以及24小时配送，预计未来该款无人车将进驻1000个小区。

“物流的科技化、互联网化是未来发展的大趋势。”栾学锋说，企业将打造“末端配送机器人-支线无人车调拨-干线无人重卡”的三级智慧物流运输体系，连同正在布局的无人仓、无人机，完成全流程无人化布局，实现无人物流技术应用的闭环。

有了科技之“眼” 野生大熊猫变常见

(上接1版)吴俊成讲述了那次难忘的经历。2002年夏季的一天，他和同事一起去保护区深处“巡山”。在陡峭的山林中缓慢行进，突然前面一位同事转身，用手指堵嘴，示意我们不要说话。“我意识到可能见到野生大熊猫了。”他朝前方看过去，发现一个黑白的身影迅速扭头跑掉了。“那时它离我只有30米，我只看到了它的屁股。”

从2012年开始，白水江保护区开始使用红外相机对野生动物进行监测，这让野生大熊猫保护者的“视野”不断扩大。据介绍，保护区工作人员通过样线法布设红外相机，每2平方公里就会布设一条监测样线。目前该保护区内共有87条监测样线，300多台红外相机。其中，一半以上的样线上发现了大熊猫活动痕迹。

最近一次是在今年第一季度野外监测的红外相机里，保护区工作人员从陇南市文县碧口镇李子坝村拿回来一对大熊猫母子照片。这对母子从红外相机前慢悠悠地走过，非常逍遥自在，照片还捕捉到了母亲教幼崽觅食的珍贵画面。

而在此前，通过红外相机的科技之“眼”，保护区工作人员还看到了许多珍贵和有趣的画面。比如，有一个成年大熊猫走到一棵树前，抬高后腿蹬到树干上，呈半倒立状朝着树干撒尿。还有一个屁股和背上粘有雪花的野生大熊猫，在雪中沿着山间小路前行。

吴俊成认为，在白水江保护区内，红外相机频繁捕捉到大熊猫及珍稀濒危野生动物的活动影像，说明保护区内野生动物种群有扩张的趋势，也是生态向好、保护得力的结果。

过去多年里，白水江自然保护区和地方政府一起，在自然资源保护与大熊猫抢救上做了大量的工作。他们会不时对周边村民开展野生动物保护的宣传工作，并为一些临近保护区核心区地带的村庄配置了液化气炉灶，以减少能源消耗量。昔日“家家砍柴，人人采药”，现在“村村都有护林队，人人都成了护林员”，保护好青山绿水已经成为村民的共识。当地群众认识到了生态保护的甜头，靠山吃山的观念也就自然变成了靠山护山。

吴俊成说，从过去难以亲眼见到，到现在通过科技之“眼”经常看见，他从事野生大熊猫保护的初心从未变化：“把环境保护得更好，野生大熊猫才会生活得更好。”