

江西：VR 产业正红，新经济发展“不虚”

新华社南昌 10 月 17 日电(记者刘菁、余贤红、陈毓珊)在新一轮科技革命和产业变革的大背景下，VR(虚拟现实)技术加快成熟，拓展了产品形态和产业模式。江西依托千亿元电子信息产业，向高质量跨越式发展目标进发。

2019 世界 VR 产业大会将于 10 月 19 日在江西南昌大幕重启。自去年首届世界 VR 产业大会在南昌召开以来，江西加速构建 VR 产业链，在教室、在医院、在车间、在景区……点点 VR 星光汇聚，照亮虚拟现实产业走向“真实”的新经济未来。

“虚拟现实”已在身边

南昌大学第二附属医院与江西联通推出的“5G+VR 技术直播”，为偏远地区医生提供远程“手把手”指导；驾校引入虚拟现实模拟训练，令驾驶培训效率大幅提升；中国铁路南昌局集团有限公司新配备 VR 模拟驾驶台，让高铁司机犹如身临其境体验危险环境下的应急操作……

短短一年时间，VR 解锁的各种应用场景正在变成现实，为 VR 产业内容创业打开无限商机。

入驻南昌仅 1 年时间的联想新视界智能科

技有限公司，把散落各地的红色资源整合进一副 VR 眼镜。“目前这个产品已经卖了上千套，单此一项销售明年就能过亿元。”公司总经理赵旭兴奋地说。类似的企业在南昌 VR 产业基地有好几家。

VR 撬动的变革在工业领域也在转为生产力。在江联重工集团股份有限公司生产车间，运用 VR 技术的焊接机器人正在替换人工，为锅炉壁板打抓钉。“一名熟练焊接工每天能打 4000 到 5000 个抓钉，而相同时间内机器可以打 2.5 万个，成本仅为人工的八分之一，质量却比人工高。”公司负责人杨文说。

由点及面，由生活至生产，江西 VR 产业发展步伐不断加快。江西省工信厅副厅长辛清华介绍，2018 世界 VR 产业大会期间达成了项目和合作协议 157 个，总投资额 631.5 亿元，目前这些项目的注册率和进资率近九成，开工率和投产率近八成。

创新思维创造产业

从 2016 年宣布打造城市级 VR 产业基地，到 2017 年率先发布虚拟现实产业联盟团体标准，再到成功举办 2018 世界 VR 产业大会，经济基础并不占优势的江西，逐渐形成新

经济产业集聚效应，靠的是创新思维。

创新，体现在发展路径的精准选择——

VR 产业发展的切入口是应用，“爆款应用”是引领产业发展的风向标。《江西省虚拟现实应用推广工作方案》明确提出，全力打造 VR 应用示范高地。今年以来，南昌从 70 多个 VR 应用项目中筛选出第一批 11 个具备行业先进示范和复制推广潜力的项目，总投资超过 5000 万元。

创新，体现在谋篇布局的与时俱进——

强大的创新链是 VR 产业发展的基础。一年来，南昌着力建设 VR 创新中心、体验中心、展示中心、云中心“四大中心”，打造教育平台、标准平台、资本平台、交易平台“四大平台”，初步构建起 VR 产业发展的“四梁八柱”。今年 6 月，落地南昌的虚拟现实标准检测与评测中心，在业内率先荣获检验检测机构资质认定证书，这将进一步促进 VR 企业集聚南昌。

创新，体现在对人才引进和培养的不遗余力——

成立南昌 VR 基地院士工作站；省内多所高校开设 VR 专业、设立 VR 产业技术研究中心；企业打造 VR 开发者社区……江西始终把聚才引智作为 VR 产业发展的基础，

为新经济提供源源不断的智力支撑。

VR 发展未来可期

虚拟主持人将亮相大会开幕式；VR 国际电竞大赛、VR 产业创新大赛、未来影像艺术周暨南昌国际 VR 电影展……即将召开的 2019 世界 VR 产业大会特色鲜明，诠释了江西 VR 产业的活力。

“5G 商用步伐的加快，将进一步推动 VR 技术突破和应用普及，带来更多可能性。”(南昌)北京理工大学虚拟现实标准检测与评测中心主任胡翔说。

面向未来，南昌提出了打造“世界级 VR 中心”和千亿级 VR 产业规模的目标蓝图：

以 2019 年至 2020 年为基础构建期，建立产业合作平台和公共服务平台，加速吸引企业入驻和人才汇集；以 2021 年至 2023 年为产业集群集聚期，强化产业先发优势，形成产业集群；以 2024 年至 2025 年为创新引领期，推动 VR 与人工智能、5G、物联网等新技术融合发展，同时打造智能化智慧城市。

“大手笔招大引强，大力度推广应用，大投入搭建平台，全方位推动虚拟现实产业发展。”南昌市副市长杨文斌说。

“有了这些钱，俺的 40 亩包地款就有着落了。”59 岁的耿仁流拿着 5 万元的金融扶贫贷款乐得合不拢嘴。

耿仁流是河南省太康县逊母口镇的建档立卡贫困户。这笔钱是耿仁流刚刚从逊母口镇“党群关系平台”拿到的金融扶贫贴息贷款。

河南省太康县逊母口镇辖 39 个行政村，其中贫困村 10 个，贫困户 1781 户，贫困人口 8321 人。为了清除脱贫路上的绊脚石，及时为贫困户提供市场信息、技术、资金等，逊母口镇党委创建“党群关系平台”，并出台“党建+金融扶贫”等多个助民举措。

通过“党群关系平台”，逊母口镇先后举行大型义诊活动 16 场次，参与贫困群众 15000 余人；举办了技能培训 30 余场次，参与贫困群众 8000 余人，600 余人通过培训成功上岗工作，年人均增收 30000 余元；组织种养殖培训 10 场次，参与群众 600 余人，120 户贫困户成为种养殖户；累计向 40 余人，发放金融扶贫贴息贷款 200 余万元。

(范伟)

党建搭台

扶贫唱戏

车间建门口 脱贫有盼头

面积急剧缩减、注入水量成倍减少：内蒙古第二大湖治理修复迫在眉睫



▲ 在江西省鹰潭市余江区平定乡沙溪村海清电子扶贫车间，村民在加工一批数据线产品。(10 月 12 日摄)据了解，鹰潭已建成运营“产业扶贫”结业扶贫车间 88 个，吸纳就业 2000 余人。

新华社记者万象摄

“夜经济不是熬夜经济”

上海在核心城区提倡“4 小时夜生活主体时间制”

18 时至 22 时。“关键在于提升夜间经济的品质和感受度，而不是无限延长时间”。

为此，上海徐汇区发展夜间经济注重“内容”，摆脱夜间经济基本上就是餐饮经济、摊头经济、闹市经济的狭隘思维，提出“夜间经济不是熬夜经济，应把城市夜生活提升为一种文化与审美相融合的‘慢生活’方式”。

上海市徐汇区商务委副主任姜舟说，夜间经济不是熬夜经济。夜间经济可以考虑在有条件的区域适当延长营业时间，但是从经营者、消费者、环境的舒适度和可持续性来看，上海徐汇提倡“4 小时夜生活主体时间制”，夜间经济和城市夜生活的主体时间是

不吵闹，能够衬托出“闹市中的宁静”，整个区域节奏放慢，适合大家聊天，享受慢生活。

上海徐汇正在探索夜间经济治理方式的创新，搭建平台，营造环境，在确保市场秩序的前提下尽量做到“不扰民不扰企”，对夜间经济的发展实施精准化的引导和扶持。目前徐汇已在上海全市率先推出夜间经济“外摆位”的管理办法，提出“公共外摆位”的概念，在精细化管理的条件下，使得夜经济中餐饮单位的“外摆位”经营更有序、更有效，不仅能够拓展夜间消费的空间，还将营造城市夜生活的“一种环境、一种情调、一种氛围”。

这个“大海一样的湖”恐不到 20 年就干枯

面积急剧缩减、注入水量成倍减少：内蒙古第二大湖治理修复迫在眉睫

新华社呼和浩特 10 月 15 日电(记者于长洪、丁铭、哈丽娜)萎缩！萎缩！近十年来，内蒙古自治区第二大湖泊——达里诺尔湖面积急剧缩减，注入水量成倍减少，周边湿地草原严重退化，治理修复迫在眉睫！

恐不到 20 年就干枯

在内蒙古赤峰市克什克腾旗西北部，一望无垠的格勒尔草原怀抱着一个巨大的高原碱性内陆湖，这就是达里诺尔湖。

地质学家的研究表明，很久以前，达里诺尔湖区域曾经有一个巨大的火山喷发口，距今 1 万年前，随着火山喷发导致的地壳升降变迁，此地诞生了一座巨大的湖盆，这座火山堰塞湖便是达里诺尔。

“达里诺尔”是蒙语，意为“大海一样的湖”。据地质学家研究，这座巨型湖泊曾经是一座面积在 2000 平方公里以上，最大深度接近 100 米，蓄水上千亿立方米的大湖。

然而，曾经“大海一样的湖”已今非昔比。

记者站在湖南岸的曼陀山上，整个湖区尽收眼底，当年水面触及的地方如今留下了一道道或深或浅的水印，水位退缩的地方长满了杂草。湖北岸曾经是达里诺尔“湖心岛”的砧子山，孤独地屹立在一片草原上。

据克什克腾旗水利局副局长李国

峰说。

据了解，达里诺尔湖地区年均降水量为 300 毫米，按年均降水量计算，年降水补给约 0.7 亿立方米，而达里诺尔湖年蒸蒸发量为 2.475 亿立方米，远大于年降水补给量。

年降水补给量少，年河水补给量也不足。达里诺尔湖属于内蒙古高原干旱区的封闭型湖泊，主要靠周边的格勒尔河、沙里河、亮子河、耗来河等四条入湖河流补给，其中，流程最远、流量最大的入湖河是发源于大兴安岭主峰黄岗峰的格勒尔河。

黄岗峰与达里诺尔湖之间的直线距离只有 70 多公里，站在黄岗峰上，向西南遥望可以看到达里诺尔的湖面。由于受到西风带的影响，黄岗峰附近的降水量比达里诺尔要高出一倍。那个曾经存在的超级达里诺尔，可能就是从大兴安岭得到了巨量的水源补给，而巨量水源应该来自那时覆盖着大兴安岭的冰川。

如今，随着大兴安岭冰川融化，气候逐年变暖，格勒尔河的水量已大不如前，其他 3 条发源于浑善达克沙地的河水量更小。据克什克腾旗水利局提供的数据，近 10 年来，四条河流对达里诺尔湖的年补给量约 0.56 亿立方米。

达里诺尔国家自然保护区管理处主任刘爱民介绍，这两年雨水好，格勒尔河河道里能看见水，前几年都断流了。过去格勒尔河年径流量是 6000 立方米左右，目前径流量只剩

2000 立方米左右。沙里河水量由过去年径流量 2000 多立方米减少到现在的 900 多立方米。亮子河、耗来河的年径流量也减少了許多。

治理修复迫在眉睫

达里诺尔湖水面缩减、水位下降等生态退化问题，已引起了克什克腾旗和赤峰市政府的警惕与高度关注，两级政府和相关专家认为，达里诺尔湖治理修复迫在眉睫。

为了尽快找到治理达里诺尔湖生态恶化的办法，赤峰市政府于 2017 年成立了达里诺尔湖生态资源保护与修复领导小组，邀请水利部水利水电规划设计总院编制《达里诺尔湖生态修复与保护规划》，并下设三个专题组对达里诺尔湖水质浮泥、水量、水生态环境治理进行研究。

克什克腾旗副旗长宋达夫说，从目前研究透露出的情况看，达里诺尔湖生态修复与保护主要采取两方面措施，一是保护与治理，二是生态补水。其中，保护与治理已经开始推进，难的是生态补水，没有规划做不了。

业内人士认为，达里诺尔湖治理修复需要旗、市、自治区、流域委员会和国家各层面的共同努力，其中旗市以治理湖周边生态环境为主要任务，自治区牵头制订实施《达里诺尔湖生态修复与保护规划》，国家和流域委员会则应重点研究论证生态补水。

N 新华网

NEWS

新华每日电讯

2019 年 10 月 18 日

星期五

新华视点
中国新闻观察

新华社合肥 10 月 17 日电

(记者董雪、王贤、汪海月)长江水系 14 省市有近 12 万艘内河货运船舶，数十万船员常年在江上生产生活，船上会产生大量生活垃圾、油污水、残油、化学品洗舱水等污染物。

近日，“新华视点”记者来到长江沿线多省走访码头、登上船只，发现有的船舶将垃圾扔到江里，将油污水等直接排入长江。

记者探访：有船舶将垃圾扔到江里，污水排入长江

记者登上一艘吨位约 7000 吨的船，船上有 4 名船员。船上的垃圾接收记录簿显示，该船上一次接收垃圾是在 8 天以前，但奇怪的是，船上几乎没有什么垃圾。

记者打开船上的三个垃圾桶，只见半人高的垃圾桶里分别是稻谷、工具和衣物，仅厨房小垃圾桶里有几块西瓜皮。

“剩菜剩饭有时扔到江里。”面对记者的询问，船老板如此回答。

记者近日沿长江走访码头和锚地时发现，船舶垃圾去向不明的情况较为普遍。记者登上 11 艘船，有 5 艘均如此——有的没有垃圾桶，有的用垃圾桶储物，有的多日未收集垃圾，垃圾桶却空空如也。这些船舶航行线路不固定，经常在长江中下游多个省份之间流动作业。

某地长江环保协会屡次沿江调研船舶污染物问题，协会一位工作人员表示，“船舶垃圾扔进长江的情况比较普遍，除了船上的生活垃圾，有时还有货运产生的物料垃圾。”

记者发现，一些船舶还把船上的污水直接排入长江。

记者在两艘船上发现了通向江面的神秘软管，表面黑色油污明显。记者进入舱底，用手电筒照明，发现软管的另一头埋在舱板下的油污水中，看不到深度，旁边是一个小型抽水泵。

这两艘船的负责人承认抽取油污水排入长江。“搞船运两年多了，油污水都是自己抽到江里去，不然积多了咋弄？”

多位业内人士表示，长江船舶污染物的收集、处理尚处于起步阶段。交通运输部长江航务管理局数据显示，截至 2019 年上半年，长江干线共有船舶污染物接收企业 185 家，污染物接收船舶仅 226 艘；长江干线常年航行的船舶有 10 万艘左右，相当于平均每艘接收船舶要服务 400 多艘船。

据了解，今年以来，仅长江重庆段就查处 378 起船舶水污染违法行为，其中包括在长江停泊期间排放生活污水、餐饮污水等案件。

污染背后：接收设施建设滞后，管理措施不完善

为什么这些船舶要把垃圾扔到江里，把污水直排入江？业内人士称，这一方面是因为污染物接收设施建设滞后，另一方面是因为相关管理措施不完善。

《水污染防治法》规定，“港口、码头、装卸站和船舶修造厂所在地市、县级人民政府应当统筹规划建设船舶污染物、废弃物的接收、转运及处理处置设施。”但由于缺少具体的建设标准，港口船舶污染物接收设施建设严重滞后。

多位港口企业负责人反映，长江上游准备有整套接收设备的港口很少；大部分港区没有接入市政管网，船舶污染物接收、转运、处置体系运行不畅，城管、环保、港航等部门各管各的，没有形成管理合力。

同时，对船舶污染物的收集，还存在一些管理上的漏洞。

江苏海事局副局长王士明介绍，目前船舶污染物的收集多采用市场运作，由经过港口行政部门备案的单位提供有偿服务。但是，一部分船舶不愿接受规范管理，将污染物随意排放或丢弃在非指定接收点；同时，有的单位违规操作，收费高或者收费后不收垃圾等行为时有发生。

一位船老板称，很多船员遭遇过被人强行收钱但不收垃圾的情况。“船刚停靠码头，一个人就跑过来要钱了。他拿着单子却只肯个小包，用什么收垃圾？”

一些船员说，“说白了，就是 100 元买个垃圾记录簿上的章。”他们告诉记者，“在长江中下游一些地方，只要靠上码头，收垃圾的小船就来了。有垃圾也好，没垃圾也好，都要收 100 元钱，跑不掉的。”“好说话的 80 元、50 元也行，不好说话的要 100 元，有一次直接要 300 元！”

船上的垃圾记录簿也印证了这一问题，有的船舶因停靠了 3 个不同的码头，在短短 6 天时间里交了 3 次垃圾费。

业界呼吁：统一管理，疏堵结合

一些业界人士和相关专家建议，防止长江船舶污染，应加强统筹，疏堵结合，完善相关政策，增强对污染行为的打击和治理力度。

近年来，一些沿江地方政府正在加快港口污染物接收转运设施建设，在宜昌、荆州、安庆、芜湖、重庆、南京等地，陆续有生活污水接收船和转运码头投入使用。

为规范船舶污染物接收处置，采取政府采购买单模式，统一招标，由中标企业免费接收部分污染物。但记者在这些城市走访发现，多数船员表示，并不了解相关政策。

“船舶是流动的，只有长江各地‘一盘棋’统一管理，才能把船舶污染物管起来。”安徽省长江环保协会会长胡师斌等人建议