

新时代的中国能为世界提供哪些“思想红利”

——中外学者共论“新时代的中国”

■本报首席记者 单颖文

以“新时代的中国”为主题的第七届世界中国学论坛昨天在上海开幕。本次论坛的召开，恰逢中国共产党第十九次全国代表大会召开不久。十九大宣告了中国特色社会主义新时代的来临，这是我国发展新的历史方位。那么，如何认识新时代的中国？新时代的中国能为世界提供哪些“思想红利”？今天的中国学如何适应时代的新要求？与会学者紧紧围绕论坛主题，从不同角度分享了自己的观点。

读懂“新时代的中国”

在论坛现场，听众席不时爆发出阵阵掌声和惊叹声。原来，包括澳大利亚前总理陆克文、越南社会科学院中国研究所所长杜进森在内的多位外国专家学者发表演讲时，都是一口流利的中文。英国伦敦经济政策计划署原署长、中国人民大学重阳金融研究院高级研究员罗思义在论坛上表示，这个现象显示中国的影响力得到了大幅提高。

曾来中国超过100次的陆克文回忆道，35年前他刚到中国时，关注中国共产党全国代表大会的外国人主要是学者和外交官，而今天，几乎所有人都关注十九大，“道理很简单，中国崛起了”。他认为，中国自十一届三中全会以来，开启了一条令人刮目相看的道路，中国的崛起，中国实现的转型令人瞩目。

中国学是关于中国的历史和现实的学问。当中国的面貌发生了巨变，中国的历史方位出现了重大变动，中国学当然也不能脱离“中国特色社会主义进入新时代”这样一个重大的历史背景和时代条件来加以讨论和研究。

上海社会科学院党委书记于信汇强调：“中国特色社会主义道路，是在改革开放30多年的伟大实践中走出



出席第七届世界中国学论坛的中外学者参加“新时代的文化自信”圆桌会议。袁婧摄

来的，是在中华人民共和国60多年的持续探索中走出来的，是在鸦片战争以来170多年的深刻总结中走出来的，更是在中华民族5000多年悠久文明的传承创新中走出来的，它蕴含着极其丰富的中国经验和博大精深的中国智慧，值得从事中国学研究的学者们去研究、去提炼、去总结。”

俄罗斯科学院远东研究所首席研究员罗曼诺夫认为，十九大的召开对新时代的中国和世界都影响深远，尤其是报告提及的那些关系全局的历史性变化，“对中国人来说，必须要更多地了解中国的新思想、新情况”。

新时代的中国对世界的贡献

罗思义表示，25年前，他在英国

研究中国经济时，其他经济学家认为这是“小众研究”；反观现在，在中国之外几乎每天都有数百篇关于中国经济的文章发表，作者包括诸多著名经济学家，中国经济研究已经完全成为国际学术界的主流。在他看来，这主要是与中国所取得的无与伦比的经济成就有关，中国建立的社会主义市场经济体制，帮助其成为人类史上经济增速最快且持续时间最长的主要经济体，并且避免了前苏联所遭受的经济灾难，而相比西方主要经济体，中国也没有发生过大的金融危机。

斯里兰卡前驻华大使尼哈尔·罗德里格回顾了两国建交的历程——1957年，中国总理周恩来应斯里兰卡总理班达拉奈克的邀请，访问了斯里

兰卡，两国从此建立起正式的外交关系。班达拉奈克总理在欢迎周总理时说道：“我们锡兰以及亚洲其他国家都高度赞赏中华人民共和国对于塑造世界新秩序所作出的贡献，认为这一贡献也许是世界各国中的最大贡献。”周总理的答辞简言之便是：“中国人民与锡兰人民同呼吸、共命运。”德里格认为，中国之所以能在全球发展中呈现崛起态势，靠的是它与世界其他国家密切的经济交往和国际关系，而中国目前通过国际合作实现发展，也体现了中国发挥国际作用的一个侧面。

中国台湾地区清华大学原执行副校长冯达旋表示，中国的“强起来”，是要走一条与西方所定义的强

国之路不同的道路，中国的崛起不会令人恐慌。十九大报告中不仅明确写道“中国无论发展到什么程度，永远不称霸，永远不搞扩张”，而且提出要构建一个人类历史上真正意义上的人类命运共同体，希望与世界各国建立相互尊重、合作共赢的新型国际关系。他认为，这些年中国所倡议的“一带一路”建设正是这一伟大思想的国际实践。

新时代对中国学的新要求

伟大的时代呼唤伟大的理论，今天的中国学肩负怎样的使命，又应该如何回应时代的要求呢？

中央党校原副校长李君如认为，新时代的“中国学”首先就是从学术上深入研究十九大提出的“新时代”这一历史方位新判断的科学内涵、科学依据及其学术价值；还要从中国历史特别是中国近代史的发展脉络，深入研究并阐明新时代的由来及其主观客观条件；当然也要从历史、现实、未来相联系的角度，深入研究中国特色社会主义新时代的走向；另外，要从中国和世界相联系的视角，关注新时代中国特色社会主义对世界特别是对发展中国家的影响，并且有针对性地讲好新时代中国特色社会主义的“中国故事”。

于信汇认为，中国学研究脱胎于传统的汉学研究，具有深厚的历史文化底蕴，同时紧扣中国的发展现实，具有贯通古今的学术基础和学术潜力。他指出：“新时代的发展实践也为我们中国学研究专家提出了一系列全新的时代命题，那就是如何研究新时代的中国，以及如何在新时期肩负起中国学研究的新使命和新要求。未来的中国学研究不仅要回应我们这个时代的要求，更要回答中国发展新阶段所面临的一系列重大命题。”

《上海市第一次地理国情普查公报》日前发布

摸清市域地理国情之『最』

厘清『所见即所得』的上海地理国情家底数据，每年都将动态监测

■本报记者 史博臻

市测绘院第三分院的孙涛是上海第一次地理国情普查的外业作业人员，主要工作是对内业采集和判读工作中存在疑问的、信息内容不完整的地理国情内容，进行外业实地核查。几番比对，最终得出了“上海市域内海拔最高点是太金山岛”的准确结论。

《上海市第一次地理国情普查公报》日前全文对外发布，揭秘了鲜为人知的“上海之最”——最高的山、最大的湖、最密的路网……它的分量究竟有多重？市测绘院第四分院总工程师刘美兰是这么说的：“地理国情普查是一项首创新的工作，其要素之全、工序之繁、参与人员之多、涉及面之广，在我国测绘史上前所未有的。”这份“上海公报”的背后，凝结了数百名测绘人员三年的努力，经过室内分析判读和野外实地调查，最终厘清了“所见即所得”的上海地理国情家底数据，今后每年都将对此进行动态监测，以便全盘掌握变化。近日，记者走进市测绘院，听参与人员细数公报诞生始末。

外业：野渡乘横舟，只身探山头

别看上海历来是平原地区，但测量山的海拔必须精准。孙涛告诉记者，山的最高点不能是人工建筑物，也不能包括树的高度，这样得出的净高才最接近实际。要遵循走到、看到、记到的原则，很多时候即使艰难爬到山顶，也会发现那里并不是最高的地方，还得沿着山脊继续往高处走。太金山岛是孙涛和同事们探访的第一座山，从临近码头到山脚的直线距离为6公里。太金山岛有条石板路，一组人站在山顶核验收最高海拔，另一组则身处半山腰采用全站仪的方式测量，两组数据互为佐证，最终太金山岛的海拔定格在103.70米。上海现有的18座山中很少有像样的路，又常年被遮天蔽日的森林覆盖，测绘人员要不断地钻进钻出寻找信号。

地理国情普查的顺利开展，得益于国力提升与测绘技术发展。“这是以前想做但做不了的事。”刘美兰说。随着综合国力提升，2013年3月第一次全国地理国情普查工作启动。

内业：算累千数据，绘纸上江山

刘美兰所在的技术支撑组是普查工作的“大脑”，要从普查方法、指标、生产流程等方面给予技术保障。“地理国情普查内容反映的东西很细，采集的标准较多。”据介绍，本次普查范围覆盖全上海，以地表自然、人文地理要素和相关地理国情要素为普查对象，开展数据资料收集分析、数据收集、数据处理、数据库建设、数据统计分析等一系列流程，并根据上海区域自身特征、管理的需求，全面获取、准确勾勒上海的地表信息和地理实体要素。

在刘美兰看来，上海的地理国情信息比较“琐碎”，因此按照城市化区域特点，在普查尺度、内容指标上追求“精细”特色。这里有必要着重提一下这份公报不能忽略的前提——“以2015年6月30日为标准时点”。和常见的年终盘点报告不同，全国地理国情普查的节点统一选在年中，具有地理国情普查专业特点，今后每年都将把这个时点为基准进行常态化监测。

新时代 新气象 新作为

洋山四期：国产“大脑”“神经”操控码头作业

上海港将建立集互联网、物联网和码头自动化技术为一体的系统化港口生态圈

■本报记者 张晓鸣

巨大的集装箱被轻轻抓起又放下，无人驾驶的电动车辆来回运送……远程控制室里的工作人员只要轻点鼠标，就能实现对码头装卸作业的操作——昨天开港试生产的洋山四期自动化码头，呈现的是这样一幅画面。

洋山四期位于东海大桥以南，地处整个洋山深水港的最西侧，依托明珠山岛及大、小乌龟岛海堤填筑形成，总用地面积223万平方米，码头前沿自然水深大部分在11至15米。洋山四期共建设七个集装箱泊位、集装箱码头岸线总长2350米，设计年通过能力初期为400万标准箱，远期为630万标准箱。放眼全球，规模如此之大的自动化码头一次性建成投运是史无前例的。

智能导引车实现无人驾驶

最近无人驾驶技术在网上火了一把，但其实洋山四期已经用上了。

记者在现场看到，整个码头和堆场内不再有人，不仅岸桥不需要人驾驶，连集装箱卡车也不再需要，直接由无人驾驶的智能导引车（AGV）把集装箱运到堆场。原先的码头操作人员全部转移到控制室，对着电脑屏幕就能完成全部作业。

负责运营的上港集团尚东分公司总经理柳长满告诉记者，一个集装箱从远洋货轮转移到陆路运输需要多个环节，而这一切都由“桥”“台”“吊”组成的“巨型机器人”协同完成。“桥”是岸桥，它是码头前沿生产装卸的主力军，洋山四期首批投产十台岸桥，其中七台主要用于大型干线船舶作业；“台”是岸桥中平台，这里安装机械臂和传送装置后，可以对集装箱锁钮进行全自动拆装；“吊”是轨道吊，首批40台轨道吊主要用于堆场作业，与AGV小车和集装箱卡车进行作业交互。

柳长满指出了四期工程与之前相比最为直观的不同：“可以看到，四期集装箱的放置方向与之前不同，以前是平行于海岸线的，现在垂直于海岸线，这是为了方便AGV自动装卸。”

昨天，50台AGV投入开港试生产，根据规划，洋山四期最终将配置26台桥吊、120台轨道吊、130台AGV。据介绍，这些AGV除了无人驾驶、自动导航、路径优化、主动避障外，还支持自我故障诊断、自我电量监控等功能。通过无线通讯设备、自动调度系统和地面上敷设的6万多个磁钉引

导，AGV可以在繁忙的码头现场平稳、安全、自如地穿梭，并通过精密的定位准确到达指定停车位置。

全自动化码头用上“中国芯”

从2014年底开工到2017年底开港，只用了短短三年时间，一个世界一流水平的码头出现在世人眼前。洋山的崛起，离不开中国制造的强大支撑。“我们完全拥有自主知识产权。”交通运输部总工程师姜明宝自豪地表示。

洋山自动化码头采用上海国际港务集团自主研发的全自动化码头智能生产管理控制系统——TOS系统。这是自动化码头得以安全、可靠运行的核心。此外，上海振华重工研发的设备管控系统ECS系统，也应用到洋山码头的作业中。两者组成了这个全新码头的“大脑”与“神经”。这两套系统的研制与应用，让国内全自动化码头第一次用上“中国芯”。

TOS系统覆盖自动化码头全部业务环节，衔接上海港的各大数据信息平台；提供智能的生产计划模块、实时作业调度系统及自动监控调整的过程控制系统。结合洋山四期装卸设备的实际特点，研发人员创新研发了指令调度架构平台，通过设备调度模块与协同过程控制系统，高效率地组织码头现场生产。而相比其他品牌的同类系统，TOS最大的优势在于可以实现桥吊边装卸作业。

“十年多来，振华重工为洋山港前三期工程提供了主要设备，过去我们提供的只是传统硬件，而这次，我们承担了智能化硬件和软件系统的研制任务。”振华重工方面介绍，洋山四期工程，将是企业从传统制造向智能制造转型的代表作。

零排放的“绿色码头”

随着国家发展模式的转变，建设“资源节约型、环境友好型”的绿色港口势在必行。

洋山四期使用的三大装卸机械——桥吊、轨道吊、AGV均采用电力驱动，码头装卸、水平运输及堆场装卸环节完全解决了尾气排放问题，环境噪音也大大降低。

比如，大容量锂电池的使用让AGV在满电后可以持续运行八小时；换电和充电同样实现了自动化，通过电池换电站内的换电机器人，只需六分钟即可为一台AGV完成一次电池更换。

与此同时，装卸行程的优化以及



昨天上午，洋山四期自动化码头开港试生产，第一箱集装箱启运。

本报记者 赵立荣摄

国际贸易单一窗口边检行政许可平台启用

本报讯（记者何易 通讯员姚佳麒）洋山四期自动化码头昨天开港，意味着全球最大单体智能全自动化码头正式投入使用，洋山港建设也进入了新一轮发展阶段。上海边检全面启用中国（上海）国际贸易单一窗口边检行政许可平台，确保开港后码头人员、船舶生产工作顺利运行。

为保障洋山四期自动化码头按期开放运营，洋山边检机关通过刚刚上线的中国（上海）国际贸易单一窗口边检行政许可平台，为码头运营公司管理人和作业人员快速签发登轮许可证件，配合做好码头生产设备调试时接靠国际航行船舶通关服务保障工作。“洋山四期开港后，完全实现自动化，不仅岸桥不

需要人驾驶，可以后台操作，也不需要集卡运输，直接由自动运行的AGV小车装载运输货物。”洋山边检边检机关将协调码头运营单位以信息化手段实现监管的无缝对接，创新口岸多方共管工作机制，提升口岸通关效能。

能新光源、水网系统远程度流量计、办公建筑区域电能监控系统、太阳能辅助供热等技术的应用，使洋山四期的能源利用效率迈上新台阶。

洋山四期的建成开港，是上海港

发展的新起点。上港集团表示，实现码头智能化运营，并大规模复制推广，是下一阶段更高的目标。今后将致力于建立集互联网、物联网和码头自动化技术为一体的系统化港口生态圈。