

俄称已控制红军城和沃尔昌斯克

据新华社莫斯科12月1日电(记者陈汀)俄罗斯总统新闻秘书佩斯科夫12月1日晚说,俄总统普京11月30日视察俄军一处指挥所,听取关于俄军已经控制顿涅茨克地区重镇红军城(乌克兰称波克罗夫斯克)和哈尔科夫州沃尔昌斯克市的报告。

乌克兰东部作战司令部2日在社交媒体发文,否认俄军已占领整个波克罗夫斯克的说法,称乌军在当地的清剿行动仍在继续。

佩斯科夫说,普京听取俄武装力量总参谋长格拉西莫夫以及“中部”军队集群、“东部”军队集群负责人汇报。格拉西莫夫汇报了红军城和沃尔昌斯克的控制情况以及其他地区俄军攻势成果。

普京在视察时表示,俄军在战斗接触线全线掌握主动权。

红军城在乌克兰危机升级前是乌克兰煤炭工业中心,更是乌克兰军队在乌克兰东部的后勤枢纽,多条铁路和公路经过这里。俄乌两军从2024年8月起围绕该地展开激烈争夺。俄卫星通讯社援引普京的话报道,俄军在红军城行动的成功将确保特别军事行动之初设定的任务得以完成。

沃尔昌斯克靠近俄罗斯别尔哥罗德州,因其战略地位重要,在俄乌两军之间多次易手。2022年2月俄罗斯发起特别军事行动时攻占该市,乌军同年5月夺回。2024年5月,俄军重新夺回哈尔科夫战线,寻求沿俄罗斯边境建立“安全区”,包括夺取沃尔昌斯克。今年11月20日,俄军说已经控制沃尔昌斯克80%以上的区域。

格拉西莫夫向普京汇报说,在顿涅茨克地区,俄军“西部”军队集群已经攻入另一座铁路枢纽城市红利曼,俄军还控制乌军“堡垒城市”康斯坦丁诺夫卡约30%的建筑。另外,俄军还在扎波罗热方向继续推进。



红军城作为战略重镇,其易手是俄乌战场上的重要事件。红军城为何重要?俄乌此前围绕红军城的战况如何?红军城易手影响几何?

红军城易手影响几何

件有利于俄军,乌军正在“艰难”战斗。

11月27日,普京在集体安全条约组织峰会后的新闻发布会上宣布,红军城的乌克兰武装部队被完全包围。12月1日,俄高级军官向普京汇报时表示,俄军目前正在对躲藏在红军城中的乌克兰武装部队人员进行搜捕。

影响几何

俄卫星通讯社援引普京的话报道说,俄军在红军城行动的成功将确保特别军事行动之初设定的任务目标得以完成。

俄军事专家表示,一方面,控制红军城将加强俄军在前线的阵地,同时对乌方军事战略和信心造成负面影响。控制红军城后,部分俄军可以撤回后方恢复战力,另一部分兵力则可以投往顿涅茨克其他地区和扎波罗热地区。

另一方面,控制红军城意味着乌方试图围绕红军城等地打造的“堡垒链”断开,作战空间可能转到“堡垒链”后方。

此外,多家外媒报道认为,俄罗斯发布上述消息的时机选择耐人寻味。12月2日,普京将会见美国中东问题特使威特科夫,讨论美方提出的俄乌“和平计划”。有分析指出,控制红军城等地将加强莫斯科在俄美谈判中的地位和筹码。

据新华社莫斯科12月2日电(记者陈汀 李奥)

央视曝光乘机选座「潜规则」 10家航司被调查

近段时间,飞机“锁座”以及有偿选座服务引发广泛热议,不少消费者反映,在线选座时,经济舱前排、靠窗、靠过道等较为便利、舒适的座位常被单独锁定,要想选择则需要额外付费。对此,消费者怎么看?

记者在采访中发现,不少消费者都遭遇过飞机“锁座”的情况。张女士告诉记者,如果没有足够的积分,要想兑换心仪的座位就需要花钱购买积分。对此,张女士算了一笔账。

张女士说:“我在它的App上看到,显示10个积分2元钱。按照这个兑换,第一排需要2000积分,换算下来需要额外加400元,对于我来说是不公平的。我既然购买了经济舱机票,我应该拥有去选择座位的权利。”

江苏省消保委 已对10家航司展开调查

针对旅客反映航班“锁座”的问题,江苏省消费者权益保护委员会选取了国内10家航空公司进行调查,包括南方航空、中国国航、海南航空、厦门航空、深圳航空、山东航空、四川航空、东方航空、春秋航空、吉祥航空,并于11月26日公布了调查结果。

此次调查通过实际购票体验等方式,重点核查这10家航空公司在经济舱的锁座比例、锁座范围、兑换模式等内容。结果显示,这10家航空公司的经济舱均存在锁座行为,购票阶段锁座比例介于19.9%到62.1%之间,均值达到38.7%。

江苏省消费者权益保护委员会投诉部主任傅铮介绍,被调查的厦门航空航班锁座率高达42.5%,大多数航空公司锁座比例达到30%以上,部分在50%以上。

江苏省消费者权益保护委员会投诉部工作人员张延菲说:“我们调查发现10家航空公司锁座范围高度集中于经济舱前排,靠窗及靠过道等消费者偏好的优质座位,仅开放中间区域,机尾等舒适度较差的座位供免费选择,限制了消费者的选择权。”

调查发现,10家航空公司锁定优质座位的解锁机制存在变相付费、挤压普通消费者权益现象。这些被锁定的优质座位,大多需要乘客用会员积分或里程来兑换,非会员或不常坐飞机的旅客,只能被动接受非锁定座位。

此外,部分航空公司可通过积分兑换或付费购买等方式解锁优质座位,基础服务转为收费项目,变相抬高了旅客的出行成本。

为何锁座?航司理由牵强与事实不符

航空公司为什么要锁座?是否有统一的标准呢?对此,江苏省消费者权益保护委员会也进行了调查,但就锁座原因,多家航司的解释与实际调查结果相矛盾。

江苏省消费者权益保护委员会副秘书长陈炳材介绍,南方航空、山东航空、厦门航空等多家航司客服以预留特殊旅客座位、保障应急座位使用、维持飞行配载平衡为由,强调经济舱锁座的合规性。但据购票调查结果显示,航司锁座比例大多达到30%以上,与“预留特殊旅客座位”说法相悖,除安全出口位置外,大量靠窗及靠过道等较便利、舒适,为消费者偏好的位置被锁定,与“保障应急座位使用”说法相悖。消费者只需权益抵扣或付费即可解锁,与“维持飞行配载平衡”的理由相悖。

其中,中国国航、深圳航空客服回复相对模糊,以系统默认规则进行回应,未给出明确合理的依据。而在锁座范围方面,多数航空公司的划定标准不统一规范,且锁定范围存在明显差异。

张延菲介绍,四川航空、海南航空客服表示一般情况下经济舱的前7排为里程或积分兑换座位。厦门航空、山东航空、深圳航空客服表示,经济舱前排为里程或积分兑换座位,未明确具体排数。春秋航空客服表示,经济舱前排十几排均支持付费升级或权益包购买进行选座,锁定区域覆盖经济舱前端大部分优质座位,超过其他航司的锁定区间。

涉嫌侵犯消费者多项合法权益

通过人为增设选择限制,让有迫切需求的消费者额外付费或消耗权益,航司“锁座”行为锁的不仅是座位,还涉嫌侵犯消费者的知情权、自主选择权、公平交易权等多项合法权益。

河海大学法学院副院长李伟恒说,航司未在购票环节明确告知免费选择范围,优质座位兑换标准,座位开放时间等关键信息。使用“具体以系统展示为准”的模糊表述,或者仅在选座环节通过系统展示限制条件,为航司单方锁座提供弹性空间,导致消费者购票时无法预判座位权益,违反消费者权益保护法第八条规定,侵犯消费者知情权。同时涉嫌违反价格法第十三条“明码标价”和“经营者不得在标价之外加价出售商品”的规定。

专家表示,航司将大量常规便捷座位划为“优选座位”,并纳入付费或积分兑换范围,仅开放少量座位供免费选择,且未说明划分依据,实质上压缩了消费者的选择空间。这种行为通过会员等级或付费等方式对座位资源进行差异化分配,将基本的“座位选择权”拆分为付费服务,因设置不合理交易条件,违反公平原则,违反了消费者权益保护法第九条、第十条规定,侵犯消费者的自主选择权与公平交易权。

10家航空公司被约谈,要求限期整改

为厘清行业经营边界,推动消费者合法权益得到切实保障,江苏省消费者权益保护委员会于近日线上约谈被调查的10家航空公司并提出明确整改要求。

江苏省消费者权益保护委员会副秘书长陈炳材说,他们要求这10家航空公司立即开展自查自纠,重点解决“锁座范围过度”问题,取消付费或者所谓“积分兑换”等形式的变相付费选座模式。确保免费可选座位数量合理,分布均匀。另外,对于协议文本中存在的涉嫌“锁座”的不公平格式条款进行梳理和修改,将航司的权力限制在合理且透明的框架内,并严格履行告知义务。

目前,江苏省消费者权益保护委员会已就飞机票选座问题,向10家航空公司提出明确整改要求,并要求其在15个工作日内提交书面整改情况。

陈炳材说,航空公司在服务中必须恪守三项基本原则,一是确保信息透明、清晰、完整,及时地向消费者告知座位分布与收费政策。二是保障规则公平,确保购买同等票价旅客享有平等的选座机会,三是尊重选择自主,充分保障消费者的知情权与选择权,杜绝变相强制消费。

江苏省消费者权益保护委员会表示,将持续关注各航司的整改落实,并视情况采取后续监督措施。

据央视

新时代新征程新伟业

历时13年 试制成功

17米超长超高压钢管实现中国造



内蒙古北方重工业集团有限公司超长超高压钢管生产线。

超长超高压钢管主要用于输送高温、高压、易燃易爆的石油、天然气和化工物料。

长期以来,超10米长度的超长超高压钢管制造技术,一直被国外垄断。前不久,这一局面悄然扭转,我国自主研发的17米超长超高压钢管试制成功。它不仅满足各项严苛的技术指标要求,且已初步具备量产能力,有望在石化等工业领域发挥巨大作用。

“十年磨一剑,研发团队整整花了13年,才将这根17米长的钢管‘磨’出来!”日前,在接受记者采访时,内蒙古北方重工业集团有限公司(以下简称北重集团)特钢事业部总工程师周仲成感慨地说。

“百炼”除杂质

原材料实现超高纯净度冶炼

2012年,北重集团萌生了挑战17米级超长超高压钢管的想法。此前,北重集团在10米级钢管制造方面已有成熟经验。即便如此,制造17米级钢管的难度,依然远超研发团队的想象。

“每长一米,制造难度都会成倍增加。”周仲成解释,钢管长度显著增加后,其自重与内部高压产生的复合应力急剧增大,对原材料的纯净度要求会成倍提升。

提高原材料纯净度,是要过的第一关。没有超高纯净度的钢材,做出来的钢管就没有“长高”的潜质。钢材里的硫、磷、氧等元素,都会影响其抗压能力和均匀性。清除这些元素,成为提高钢材纯净度的关键。

最初,科研团队从源头入手,挑选最优质的生铁、合金等,用有害元素最少的原料来炼钢。然而,实践后团队发现,即便用上“顶级”原料,仍无法将这些元素的含量降至足够低的水平,尤其是氧元素极难清除。

历经数十次尝试,团队终于蹚出一条运用综合多元脱氧技术进行沉淀脱氧的路子。“在钢水里加入硅、钙等元素充当‘清道夫军团’,它们可协同作战,与氧元素充分结合,生成稳定的氧化物。”周仲成介绍,在这些氧化物上浮成渣后,就可轻松去除氧元素了。

为了防止氧元素中途“窜入”,团队还结合保护电渣重熔工艺,引入氩气来防止二次氧化,实现了对钢材的深度精炼和提纯。

锻造长钢坯

精准控温“趁热”拔长加工

材料问题解决后,制坯成了研发团队绕不过去的一道坎儿。

“钢坯长一寸,加工难三分!”有着多年制坯经验的北重集团关键技术带头人门立宝一开始就深知其中的不易。

果然,第一次尝试制坯时,由于起吊速度慢了,钢坯在被充分锻打拔长至设定长度前,便因温度下降过

快而硬化,失去了足够的延展性和可加工性。

“要么就让加工速度快起来,要么就让降温速度慢下来。”北重集团科技带头人许锐冰再三思考后,决定双管齐下,一方面优化加工工艺,一方面设法加强降温过程控制。

“核心难点就在温度控制上。”许锐冰认定,“只有在加工过程中实现温度精准可控,才能保证钢坯不会在被拔长至足够长度之前就冷下来。”

依托北重集团制造钢管积累的海量经验数据,团队自主研发出一套智能化温控系统。它通过复杂的算法建模,实时监测钢坯各部位温度,并根据温度对加工过程进行精准调控。

“一旦系统监测到某段钢坯降温速度过快,就会自动触发升温手段,确保钢坯始终处于最佳的加工温度窗口,避免因局部冷却过快导致加工失败。”许锐冰告诉记者。

解决温度控制这一核心难题后,团队又进一步优化加工技术。很快,第一根符合要求的超长钢坯锻造出炉。

钻出“同心圆”

17米长管壁内孔光滑如镜

超长钢坯怎样才能变成一根超长超高压钢管?研发团队闯到了最后一关——钻孔与打磨。

钢坯是实心的,需要通过钻孔将中心从两端掏空,形成均匀、光滑、笔直的圆形高压流体通道,再将其外表打磨,最终形成钢管。这样的操作听起来简单,做起来很难。它对钻孔的精度要求堪称苛刻。

加工过程中,团队面临双重困境。“在重力作用下,普通的长钻杆从钢坯一端向另一端钻到一定深度时,就会发生明显下挠,导致钻出的孔越来越偏。”许锐冰解释说,与此同时,由于超长超高压钢管材质极其坚硬耐磨,普通钻头在这种极端工况下会迅速磨损,甚至崩裂。

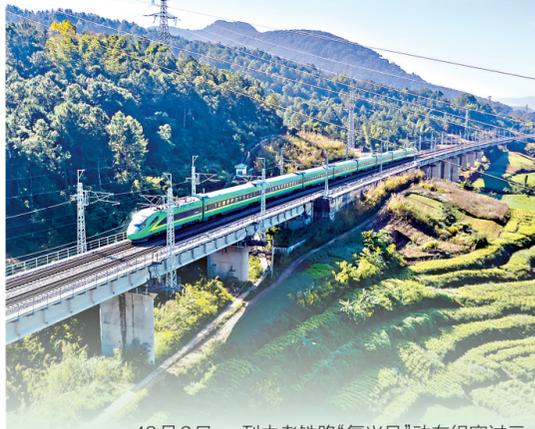
工欲善其事,必先利其器。只有研发专用设备,这条路才能走得通。

大家针对普通钻杆和钻头的弱点有的放矢,通过无数次尝试与改进,研发出一套刚性极强的深孔钻床系统,并研制出超长钢管专用的深孔钻杆。

解决了17米深孔的精确钻孔,随后的内孔珩磨环节同样需要克服超长管深孔加工的困难,才能保证钢管成品的内壁光洁度和尺寸达标。

为此,团队又改造成超长钢管专用的深孔珩磨机。他们以之前研制的深孔钻杆作为支撑,将不同规格的磨石送入深孔进行精密珩磨,最终将长达17米的管壁内孔打磨得宛如镜面般光滑无瑕。至此,自主研发17米级超长超高压钢管成功问世。

据《科技日报》



12月2日,一列中老铁路“复兴号”动车组穿过云南省普洱市宁洱哈尼族彝族自治县的麦田。新华社发

中老铁路客运量质齐升

全线单月旅客发送量

由开通初期的60万人次增至最高220万人次

国内段

- 日均开行旅客列车由开通初期的8列增至最高86列
- 累计发送旅客5134万人次

老挝段

- 日均开行旅客列车由开通初期的4列增至最高18列
- 普通旅客列车扩编为10辆以上
- 累计发送旅客1124万人次

截至12月2日,中老铁路累计发送旅客超6250万人次、货物超7250万吨

中老铁路开通运营四年 发送旅客超6250万人次

新华社昆明12月2日电(记者樊曦 丁怡全)记者从中国国家铁路集团有限公司获悉,截至12月2日,中老铁路开通运营满四年,累计发送旅客超6250万人次、货物超7250万吨,黄金大通道效应持续放大,为区域经济社会发展注入了新活力。

国铁集团有关部门负责人介绍,中老铁路开通运营四年来,国铁集团与老挝铁路部门密切协作,切实运营好、管理好中老铁路,促进中国与东盟间高水平互联互通,客货运量持续增长,服务品质显著提升,辐射效应不断增强。

数据显示,中老铁路客运量质齐升,全线单月旅客发送量由开通初期的60万人次增至最高220万人次。国内段,日均开行旅客列车由开通初期的8列增至最高86列,累计发送旅客5134万人次;老挝段,日均开行旅客列车由开通初期的4列增至最高18列,普通旅客列车扩编为10辆以上,累计发送旅客1124万人次。

中老铁路货运强劲增长,跨境货物列车每日开行数量由开通初期的2列增至最高23列,列车牵引吨数由2000吨增至2800吨,累计发送跨境货物超1600万吨,已覆盖国内31个省(区、市)和老挝、泰国等19个国家和地区,跨境运输商品种类拓展到3800余种。昆明经老挝至泰国的货运成本降低30%至50%,老挝境内运输成本降低了20%至40%,为区域经济发展提供了“新引擎”。

同时,中老两国铁路部门积极与两国旅游部门合作,用好过境免签政策,积极推动“铁路+文旅”融合发展,依托中老铁路在昆明和万象间开通了多条旅游线路,来自老挝、泰国、马来西亚、美国、英国等120余个国家和地区的64万名游客搭乘跨境国际旅客列车旅行,与日俱增的客流带火了沿线景区、酒店、餐饮等旅游相关产业,为旅游经济发展注入了新活力。