

抢走中国订单后 日本陷入“印度高铁困局”

关于日本“从中国手中抢走的”印度首条高铁项目——孟买-艾哈迈德巴德高铁的最新进展,又一次引发网络关注。日本相关媒体近日透露,该高铁目前仅修建10公里左右,疫情导致施工延期,高铁建设费用已经严重膨胀,日本政府还要继续给印度追加贷款。日本接了一个“烫手山芋”,多方都在反思该项目带来的教训。目前,印度这条高铁已建成什么样?遇到什么困难?印日两国对此高铁是什么看法?记者对此进行了调查。

508公里的项目 5年只建了10公里

印度铁道部5月23日发布一则长4分54秒、由国家高铁集团有限公司制作的孟买-艾哈迈德巴德高铁建设视频,铁道部在推特上的推介题目是“印度旅行不久将迎来革命性变化”。记者注意到,该视频主要展示了位于印度古吉拉特邦萨巴马提河和讷尔默达河等地区,孟买码头扶轮社和美好基金标段的建设情况。通过无人机视角,视频展示了正在建设中的高架桥桥墩,有的正在浇筑水泥,有一段已经完成,蔓延的桥墩看起来很壮观。此外,还有项目营地及预制件厂,正在建设中的跨河大桥和即将成形的火车站。但视频中没有铺轨的片段,也没有完工建成的铁路。视频反复播放最多的是大量蔓延的桥墩,看起来应该有数公里长。

据《日本经济新闻》6月14日消息,该高铁连接马哈拉施特拉邦的商业城市孟买与古吉拉特邦的工业城市艾哈迈德巴德,全长508公里。自2017年动工,目前仅修建了10公里左右。

根据规划,该高铁时速320公里,将孟买到艾哈迈德巴德的行程时间从目前的7小时缩短到2.58小时。每列火车容纳1300余名乘客,票价从250卢比(约合人民币8.6元)到3000卢比不等。

就在视频发布当天,据日本信息网站NNA的消息,日本驻印度大使馆与印度政府追加签订了1000亿日元(约合49.2亿元人民币)贷款,用于孟买-艾哈迈德巴德高速铁路的第三期建设。日本向印度提供的这1000亿日元的追加贷款,年利率为0.1%,偿还期为50年,宽限期为15年。

在这条新闻下面,日本网友纷纷留言,“又给技术又给钱,图的是什么?”“什么时候是个头?”“日本真是被印度吃定了!”“想赢中国结果栽了个大跟头!”

正如日本网友们担心的那样,曾被日本政府誉为“象征日印新时代的旗舰事业”——孟买-艾哈迈德巴德高速铁路已成为日本的一大心病,一个填不满的坑。

印度和日本各怀心思

孟买-艾哈迈德巴德高铁2017年由印度总理莫迪与日本时任首相安倍晋三揭幕开建,原计划在今年印度独立75周年之际开通运营,但无数挑战和推迟,让这条铁路完工日期推迟到至少2028年12月。

记者在印度驻站期间,对这条高铁项目的背景有所了解。孟买-艾哈迈德巴德高铁是印度第一条高速铁路。印度一直希望改造升级老旧落后的铁路系统,进而带动“印度制造”。面对印度铁路大市场,中日当时都在积极争取。日本尤其在这方面花了心思,2016年11月莫迪访问日本,时任首相安倍晋三破例修改接待计划,邀请莫迪试乘新干线,目的就是向印度推销新干线。虽然当时印日没有签署有关高铁协议,但日本希望通过赢得印度合同与中国竞争,施展自己的拳脚。为此日本提供5万亿日元低息贷款作为竞争筹码。当时中国也在竭力进入印度高铁市场,为此做了很多工作。但最后出于地缘政治考量,印度还是把第一个高铁项目大胆给了日本。

美国有线电视新闻网近日报道称,印度铁路里程目前排名世界第四,次于美国、中国、俄罗斯。但目前印度高铁革命进程严重滞后。除了在建的孟买-艾哈迈德巴德高铁外,印度还批准建设8条这样的高铁,其中今年年初有4条已经准备筹建,长度超过8000多公里。但印度铁路公司的财务状况岌岌可危,也危及高铁建设。

然而,在日媒看来,目前这项工程面临三大困难:一是土地征用的延迟。据日本《朝日新闻》6月11日消息,2018年古吉拉特邦就有96%的土地征用已达成。但截至2021年9月,马哈拉施特拉邦仅征了30%的土地。

二是工程费用不断膨胀。据日本《读卖新闻》6月14日报道,当初日本政府核算的总工程费用为1.68万亿日元,但疫情导致施工延期,增加了人工成本,费用已经膨胀至3万亿日元左右。《朝日新闻》称,目前两国政府内部已经将开通目标期限由2023年改为2028年,但工程费用还需要填补多少,却不肯公开。

日本一家国际企业的高管在接受记者的采访时回顾称,一开始日本政府估算的总工程费“有点经验的人都能看出,根本办不到。明显是政府咬牙拿下的工程,故意往低了报价。当时政府跟中国在欧洲等地打高铁商战,为了能赢,已经顾不得那么多了”。该高管还表示,尽管开通时间从2023年推迟到了2028年,但没人相信2028年能完成通车。

三是日印双方互不信任。

吃定日本

日本接了一个“烫手山芋”,对印度高铁市场兴趣越来越低。《印度快报》近日报道称,面对高成本,日本公司显得不热衷此项目。由于日本公司低参与度和投标人过高的报价而取消招标等,印度第一个高铁项目陷入困境。日本公司没有参与孟买21公里地下延伸段建设。此外,原本打算由日本公司

《朝日新闻》6月11日透露,工程费用的膨胀,主要在于印度要求重新修改线路的高架化设计,认为只有这样,才能避免高铁与牛羊等家畜碰撞。且印度政府坚持,因修改线路设计产生的费用必须由日方全部承担。为了缩减费用,负责土木工程的企业不得不由日本企业换成印度企业。这一变更也越发让印度政府认为,一开始不用印度企业,就是日本在搞鬼。目前双方处于互不信任的状态。

不仅日本民情激愤,印度人对该项目也分为两派,一派完全支持,认为这是新印度的象征;另一派认为成本太高,得不偿失,这些钱可以用于改善其他基础设施。名为“德姆斯克”的网友留言称,“子弹头火车更有经济意义吗?孟买到艾哈迈德巴德机票仅1800卢比,子弹头票价最高3000卢比,哪个更有意义?”还有一位叫夏尔玛的网友表示,日本人中途将对这条高铁失去兴趣,没有哪个国家能接盘,一些印度大公司会以自力更生的名义接管,印度纳税人最终将会为该项目付出双倍的贷款。

执行的11份标书中,许多标书报价比项目原报价高出90%。据了解,印度对此表示拒绝。

《朝日新闻》分析认为,日印都需要彼此协助牵制中国,而印度也早就看穿日本政府的底牌,所以不停地追加条件,“总之这是日本想在我们印度的土地上干成的事情,谁的心愿谁埋单”。(据《环球时报》)

中国代表在人权理事会 对美国法外处决问题表示关切

新华社日内瓦6月22日电 中国代表22日在联合国人权理事会第50届会议与法外处决问题特别报告员对话时发言,对美国法外处决问题表示关切。

中国代表表示,美国警察暴力执法致人死亡事件层出不穷。据报道,在乔治·弗洛伊德因警察暴力执法死亡后的一年里,美国执法人员

在其国内又杀害了数百名少数民族裔。美国军人在海外军事行动中肆意杀害别国手无寸铁的平民,肇事者却可以逍遥法外。中国代表敦促人权理事会和法外处决问题特别报告员持续关注美国警察暴力执法和美国军人杀害别国无辜平民问题,推动对有关事件进行全面、公正调查,将肇事者绳之以法。

联合国秘书长呼吁对阿富汗地震灾民提供援助

新华社联合国6月22日电 联合国秘书长古特雷斯22日发表声明,对阿富汗东部当天发生地震造成重大人员伤亡表示悲伤,呼吁国际社会向阿富汗灾民提供援助。

古特雷斯在声明中业已遭受长年战乱、经济困境和饥饿之苦的阿富汗人民表示同情,向罹难者家属表示慰问,祝愿伤者早日康复。

古特雷斯说,联合国在阿富汗的机构已经充分行动起来,对地震

导致的人道需求进行评估并提供初步支持。他呼吁国际社会向阿富汗灾民提供援助。

据美国地质调查局地震信息网信息,阿富汗东部22日凌晨发生5.9级地震,震中位于阿富汗东部城市霍斯特西南40多公里处。据中国地震台网测定,此次地震震级为6.2级,震源深度约30公里。阿富汗当地官员说,地震及其引发的山体滑坡已造成至少1000人遇难,1500人受伤。

欧洲议会投票支持碳市场改革

新华社布鲁塞尔6月22日电 欧洲议会22日投票对碳市场改革的法律草案表示支持,呼吁对欧盟碳排放交易体系进行相应改革,并更快更广泛地实施碳边境调节机制。

根据碳边境调节机制,欧盟将对碳排放限制相对宽松的国家和地区进口的水泥、铝、化肥、钢铁等产品征税。这一机制将与欧盟碳排放交易体系并行,并对其具体条款形成补充或替代。

当天,多数议员投票支持到2032年完全取消相关行业的免费碳

排放配额,更快开始逐步实施碳边境调节机制,相关收入将专门用于欧盟及其成员国的气候行动,并从欧盟预算中拨款支持最不发达国家的绿色转型等。

接下来,欧洲议会与欧盟各成员国之间还将展开谈判,以完成相关法律草案的最终立法程序。

欧盟委员会去年提出一揽子环保提案,旨在实现到2030年欧盟温室气体净排放量与1990年的水平相比至少减少55%,到2050年实现碳中和。建立碳边境调节机制是其中一项核心内容。

全球装箱量最大集装箱船交付

日前,中国首艘全球最大24000标准箱超大型集装箱船在中国船舶集团有限公司旗下沪东中华造船(集团)有限公司签字交付。

据介绍,这是2020年9月中国首创全球首艘23000标准箱双燃料动力超大型集装箱船完工交付后,顶级超大型集装箱船建造领域取得的又一重大突破。

中国首艘全球最大24000标准箱超大型集装箱船拥有完全自主知识产权。船舶入级美国船级社(ABS),投入运营后将服务于远东至欧洲航线。船舶总长399.99米,比目前世界最大航母还要长60多米;型宽61.5米,甲板面积达24000平方米,相当于3.5个标准足球场;货舱深度达到33.2米,可承载24万吨货物,一次可

装载24000多只标准集装箱,最大堆箱层数可达25层,相当于22层楼高度,是目前全球装箱量最大的集装箱船,被誉为海上“巨无霸”。

船舶具有带货能力超强、节能环保突出和居住环境舒适三大亮点。船舶在同尺度船型中载箱数最多,可装载货物总重超过24万吨,比23000标准箱集装箱船可多装载10%重量,堪称全球最强“带货王”。全球最新的水动力优化技术使船舶在多装重载的情况下,可以实现高航速、低油耗。与传统燃油的23000标准箱集装箱船相比,每天可减少二氧化碳排放约38吨。居住舱室采用时尚化和个性化内饰设计,达到四星級宾馆体验标准,大大提升船员工作、生活的舒适感。(据《北京日报》)

20年来最致命地震重创阿富汗

新华社阿富汗沙兰6月22日电 阿富汗东部22日遭遇强烈地震。当地官员告诉记者,地震及其引发的山体滑坡已造成至少1000人遇难、1500人受伤。

这是20年来在阿富汗导致遇难人数最多的一次地震。地震发生在凌晨时分,阿富汗东部霍斯特省、帕克提卡省受灾尤其严重。帕克提卡省官员说,仅在该省内两个地

区,地震及山体滑坡就已造成至少1000人死亡。

体彩开奖公告			
第22157期			
排列三	417		
排列五	41774		
全国中奖情况			
玩法	奖级	中奖注数	每注金额
排列三	直选	10827注	1040元
排列五	组选6	42714注	173元
排列五	直选	53注	100000元

中国体育彩票以责任建设促进高质量发展(上)

如果你曾经购买过体育彩票,可能会发现每一张体育彩票的票背显著位置,都有一句带着笑脸的“快乐购彩 理性投注”提示语;也可能在体彩实体店,看到过张贴的“禁止向未成年人销售彩票及兑奖”等标识;又或者看到过《中国体育彩票社会责任报告》《责任彩票公众手册》……

党的十八大以来,中国体育彩票在建设负责任、可信赖的国家公益彩票这一发展目标上凝聚共识、多措并举,将责任彩票的理念和要求融入全链条、全业务、全过程。责任彩票的场景已经融入体彩工作日常,负责任也成为全国体彩人的思想共识和行动自觉。

注重顶层设计 筑牢发展根基

在中国体育彩票发展史上,2017年可以被称为责任体彩“元年”。这一年,中国体育彩票对标世界标准,立足中国国情和彩票特点,遵循中国特色社会主义制度下的彩票发展规律,建立了中国体育彩票责任彩票管理体系。

为落实责任彩票建设工作,国家体彩中心成立责任彩票建设领导小组,通过各级体彩机构上下联动,形成合力,共同推动责任彩票建设工作。国家体彩中心继2018年制定《责任彩票建设三年纲要》之后,2021年又制定《“十四五”体育彩票社会责任

建设实施纲要》,明确了未来五年责任彩票建设目标及重点任务。

2018年,体彩在国内率先通过了世界彩票协会责任彩票三级认证,也标志着中国体育彩票在承担社会责任方面得到了世界彩票协会的认可。2021年,体彩又通过了三级复评,责任彩票建设工作成效得到了世界彩票协会的高度评价。目前,全国已有25个省(区、市)体彩销售机构达到了国家体彩中心责任彩票三级认证水平。

党的十八大以来,在公益金筹集金额屡创新高 的同时,体彩系统也愈加认识到平衡好稳增长与防风险关系的重要性和紧迫性,认识到肩上责

任重大,不断从战略的高度提出目标和要求,把建设“负责任、可信赖、高质量发展的国家公益彩票”作为体彩事业的发展目标,也进一步激发了体彩从业者的责任感、获得感、自豪感、幸福感。

规范销售行为 净化行业生态

在推进责任彩票建设前期,虽然经历了部分从业者的不解、困惑甚至抵触,但体彩责任建设的步伐坚定如初。在此期间,“快乐购彩 理性投注”成为体彩票面和体彩店的“标配”,体彩发行销售环节的责任元素也更加突出。同时,体彩发布《责任彩票公众手册》,把“理性购彩”的理

念与广大购彩者和社会公众分享,努力与社会各界共同营造责任彩票建设氛围。通过制定理性购彩“五知道”公众手册,开展内容丰富、形式多样的理性购彩宣传,强调“多人少买”的购彩理念。

全国各级机构通过制定非理性购彩干预指导手册,完善销售人员引导话术,开发购彩行为健康度测评工具,建立心理咨询室以及专业机构开展理性购彩研究等工作,积极探索防范非理性购彩的有效方法与途径。通过建立责任彩票评估机制,持续对在售游戏及重大营销活动开展责任彩票评估,从业务源头强化责任风险防控。

责任彩票建设工作开展以来,中国体育彩票始终坚持对违法违规行为“零容忍”,通过完善实体渠道管理制度和各级人员的行为规范,制定责任彩票负面清单,实施大额购彩预约和超额销售审批制度,明确各级机构及销售一线的责任彩票风险防控职责,加强监督检查,强化责任落实,有效防控销售环节的责任彩票风险。与此同时,借助全国统一系统的优势,发挥技术系统对责任彩票风险的识别、防范与管控作用,实现对异常销售行为、大额购彩等销售风险的监测,更好地监督和保障责任彩票要求在实体渠道销售中的落实。

(关 言)