

# 架起人民交往交流、相知相近的桥梁

## ——习近平主席向第14届中美旅游高层对话开幕致信引发热烈反响

5月22日，国家主席习近平向第14届中美旅游高层对话开幕致信。参加高层对话的中美两国嘉宾和受访海内外人士表示，致信充分体现了习近平主席对以旅游合作促进人员往来、以人文交流赓续中美友谊的高度重视，为进一步汇聚两国人民力量、推进中美友好事业注入强劲动力。

习近平主席在致信中指出：“今年是中美建交45周年。中美关系的根基由人民浇筑，中美关系的大门由人民打开，中美关系的故事由人民书写，中美关系的未来也必将由两国人民共同创造。”

现场聆听习近平主席的致信，美国维萨公司亚太区董事长柯如龙表示，去年11月在旧金山亲耳聆听习近平主席发表的重要演讲，今天再次感受到习主席对中美人民友谊的高度重视，倍感鼓舞。

美国海伦·福斯特·斯诺基金会主席亚当·福斯特在接受记者采访时说，中美关系是世界上最重要的双边关系之一。通过旅游等方式在两国人民之间搭建起友谊的桥梁，不仅对于中美关系稳定健康

发展具有重要作用，也能助力建设更加美好的世界。

“又一次来到中国真是太好了！”“除了家乡，我最爱的就是中国。”“40年前，当我还年轻的时候，在西安参加过一个交流项目。特别高兴再次来到这里！”“当两国人民面对面，就能开始理解彼此。”……高层对话现场，许多美国嘉宾由衷表达对中美推进旅游合作的期待。

去年11月，中美两国元首在旧金山会晤中就便利人员往来、促进人文交流达成重要共识。此次致信中，习近平主席表示：“旅游是中美两国人民交往交流、相知相近的重要桥梁。我们热情欢迎美国游客来华旅行，结识中国朋友、体验中华文化、游览美丽山水，亲身感受真实的中国。”

现场参加活动的江西萍乡市文化旅游发展集团有限公司董事长易勇平说，中美两国人民都有加强相互交往、增进彼此了解的强烈愿望。习近平主席的致信令旅游从业者感到振奋。

“今年以来，萍乡市已接待入境游客近2万人次，其中美国游客近百人次。期

待以本届中美旅游高层对话为契机，有越来越多美国游客来华，领略中国大好河山，感受中华文化魅力。”易勇平说。

美国库恩基金会主席罗伯特·劳伦斯·库恩表示，多年来，习近平主席同美国各界人士保持着广泛交往。习近平主席热情邀请美国游客来华，鼓励两国人民加强交往交流，这正是当前两国所需要的。期待中美双方出台更多便利措施，推动两国人文交流形成新热潮。

中国旅游研究院院长戴斌现场聆听了习近平主席的致信，对中美通过旅游合作促进人民友谊充满信心：“回望过去，正是在元首外交引领下，两国开展了高质量的旅游合作和人文交流。面向未来，按照习近平主席致信指引，两国必将实现旅游服务品质的稳步提升、游客互访规模的持续增长。”

中国旅游集团旅行服务有限公司总经理助理张克雄说：“我们将以习近平主席致信精神为指引，落实好国家入境旅游促进计划，为包括美国游客在内的外国游客打通支付、通关、预订、通信、语言、网络

等入境游堵点，在各国人民之间架起更多友好桥梁。”

美国A&K国际旅游公司大中华区执行董事韩德才说，中美旅游高层对话的再次举行是推动“旧金山愿景”转为实景的一次具体行动。我们期待同中国企业界加强交往互动。

西北大学旅游管理系主任梁学成说，本届中美旅游高层对话的举办让中美两国人民都看到，“双向奔赴”的旅游大门是敞开的。这对两国及世界旅游业发展而言都是积极而重要的信号，对于促进旅游经济复苏和发展、推进中美人文交流、深化人民相互理解具有重要意义。

陕西旅游集团董事长周冰说，“助力‘旧金山愿景’转为实景”，对中国旅游企业而言既是机遇更是责任。作为旅游企业，将积极落实习近平主席致信精神，以实际行动进一步开拓中美旅游市场，以更多更好的旅游合作产品促进两国人民交往交流，为中美关系稳定健康可持续发展作出贡献。

(新华社西安5月22日电)

## 自动驾驶车大规模上路，还有多远？

近期，多地发布自动驾驶测试区域扩大的消息：浙江杭州开放八城区3474平方公里作为智能网联车辆测试应用区域，占全市面积超20%；广东深圳公布新增43条道路，使全市自动驾驶开放道路里程达944公里；北京开放首个高铁站自动驾驶测试，明确北京经开区往返北京南站自动驾驶测试范围……

很多消费者逛车展或买新车时发现，自动驾驶功能已渐成汽车“标配”。此外，越来越多物流、公交等功能型无人车也进入日常生活。自动驾驶车大规模上路，还有多远？

**无人车应用场景增加 辅助驾驶拓展至中低价位车**

安徽合肥，清晨6点多，一辆面包车装载约200件包裹，从高新区中通仓库站点出发，行驶7公里，稳稳停在一个小区门口。这是一辆无人配送车，车上没有司机。

快递员小李说，以前他每天取件，要去站点三四趟；现在，装载大件的无人车会自动送到投递区域附近的点，快递员只需带着轻小件上班，直接和无人配送车会合就行。

“这是国内自主研发的L4自动驾驶无人车，具备在城市公开道路场景每小时40公里的自动驾驶能力。我们已获20多个城市的无人配送车运营牌照，行驶里程超800万公里，还在城市安防巡逻、零售等场景使用。”新石器无人车联合创始人李子夷说。

这辆车的“L4”指什么？按我国实施的《汽车驾驶自动化分级》，驾驶自动化分6级。L0至L2为驾驶辅助，驾驶员需全程监控驾驶；L3是有条件自动驾驶，驾驶员在紧急情况执行接管；L4为高度自动驾驶；L5为完全自动驾驶。

在北京市高级别自动驾驶示范区内，不仅有L4无人配送车，有智能网联乘用车和巴士，还有无人驾驶的接驳车、清扫车、巡逻车、零售车等超过800辆自动驾驶车辆，在各种场景服务百姓生活。

在武汉，几百辆萝卜快跑无人车在十多个区之间穿梭。百度智能驾驶事业群组总裁王云鹏说，萝卜快跑的服务单量占武汉网约车单量的比重超过1%。在京、渝、深等地也运营，总单量超500万单。

从乘用车角度看，L2级及以上辅助驾驶功能在加速上车。乘联会报告显示，今年1至2月新能源乘用车L2级及以上辅助驾驶功能的装车率为62.5%，而去年新能源乘用车的装车率为55.3%，燃油乘用车的装车率为36.6%。

对于乘用车驾驶员而言，目前可以最大程度解放双手、缓解疲劳的技术是什么？不少车企给出答案：城市NOA。

NOA全称为Navigate on Autopilot，业界常译为“领航辅助驾驶”，通过NOA，用户可在特定道路范围实现点到点的导航辅助驾驶功能，车辆可在无人接管情况下到达目的地。截至2023年底，中国市场在售车型提供NOA标配或选装的超过70款，比上年增长160%。

曾经，NOA是高端电动车的专属，但这一局面正在改变。

大疆车载负责人沈劲劼表示，NOA的痛点之一是价格高。虽然30万元以上新能源车几乎都有NOA功能，但占据我国乘用车市场更多份额的20万元以下车型很少搭载NOA。

今年以来，NOA功能开始向中低价位车型拓展。吉利、小鹏等车企已推出价格20万元以下搭载NOA功能的车型，大疆车载推出适用于油电两用车型、具有NOA功能的基础版智驾方案，硬件成本约7000元。

**央地政策支持频出 企业技术创新加速**

我国自动驾驶技术近年来快速向L2级以上发展，与国家政策支持密不可分。去年11月，工信部等四部门发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》，支持开展L3级和L4级自动驾驶汽车的准入和上路试点。

去年12月，交通运输部发布《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》，引导规范自动驾驶技术在运输服务领域的应用，适用L3至L5级自动驾驶车辆。

地方层面看，深圳、上海、杭州等地已就自动驾驶开展地方立法，北京的自动驾驶汽车立法工作也已纳入2024年立法审议项目。

北京、上海、重庆等地已给至少7家车企发放L3级高速公路道路测试牌照，包括比亚迪、阿维塔、奔驰、宝马、智己等。

从技术上看，以华为、小米、大疆等为代表的信息通信、消费电子、科技等企业跨界进入汽车行业，带动自动驾驶技术的发展。

华为、小鹏已开发不依赖高精地图的NOA功能。华为的鸿蒙智行与赛力斯、奇瑞、江淮、北汽蓝谷等车企合作，推出问界、智界、享界等品牌。

中国车企的创新也得到外国同行的认可。上月小鹏汽车与大众汽车集团签订战略合作框架协议。双方将基于小鹏的最新技术，开发新的电子电气架构，应用在大众为中国市场开发的CMP平台上，2026年开始量产装车，届时大众的两款车将采用小鹏NGP智能驾驶技术。

**大规模社会化应用仍有很长的路要走**

业界公认，实现自动驾驶是一个极其复杂的系统工程，政策法律、应用场景、软硬件技术等对其发展都有重要影响。

展望未来，自动驾驶汽车正从测试区驶向更广阔的实际应用场景。

今年6月，北京高级别自动驾驶示范区将从目前的160平方公里拓展至600平方公里。北京市自动驾驶办相关负责人说，随着条件成熟，北京将逐步开放更多场站，实现北京南站、丰台站、朝阳站、清河站、城市副中心站及大兴机场、首都机场“五站两场”开放接驳，打造更多自动驾驶应用场景的标杆案例。

有了更广阔的空间，自动驾驶汽车跑起来愈发顺畅。

以自动驾驶乘用车为例，安全员逐渐从主驾移到副驾，再到后排，最后到远程操控，彻底实现车内无人化；原本的道路测试，也在里程积累中走向载人、商业化试点。

专家认为，AI大模型可重构自动驾驶技术架构，合成模拟场景数据、预测自动驾驶车队安全风险，加快自动驾驶技术开发和应用落地。

同时，近年开启自动驾驶后产生的交通事故偶有发生，引发关注。

“尽管自动驾驶在一些场景接近甚至超越人类驾驶水平，但距离大规模社会化、商业化应用仍有很长的路要走。”中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟说。

自动驾驶的商业化安全应用，需要更多数据积累和场景训练。中国工程院院士张亚勤表示，百度L4自动驾驶测试车辆累计行驶近1亿公里，但极端工况数据仍不足，且数据分类、标注、处理、合规等存在挑战。大模型在汽车行业的应用对数据资源的流动与共享提出更高要求。

小米集团创始人雷军认为，当前行业内的智能驾驶产品在功能定义、安全性能、人机交互、运行条件、数据应用等方面仍有较大差异，存在驾驶安全和数据安全隐忧；需尽快推进相关法规标准和产品监管办法落地，规范智能驾驶产品的安全应用。

记者注意到，随着智能网联汽车产业的快速发展，工信部及相关部门正积极推进完善智能网联汽车和自动驾驶相关法律法规制度建设。

工信部表示，下一步，将加快推动道路机动车辆生产准入许可管理条例制定，明确智能网联、自动驾驶、网络安全、数据安全等要求，继续推动修订道路交通安全法，在法律层面明确自动驾驶汽车上路通行、交通事故处理及责任分担等内容。

(新华社北京5月23日电 记者熊争艳、郭宇琦、张悦)

## 《党章电视辅导教材》出版

新华社北京5月22日电 近日，中央组织部组织制作的《党章电视辅导教材》由党建读物出版社出版发行。这部面向基层党组织和广大党员干部的党章学习教育专题片，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，根据二十大党章修正案最新精神修订制作，体现了党的建设和组织工作新部署新要求。

该片共分5集，每集时长约30分钟。其中，第一集《党章总述》，简介党章概况，重点阐释习近平新时代中国特色社会主义思想相关内容；第二集《共产党员》，结合先进人物的故事，阐释党员标准、党员权利和义务；第三集《党的组织》，阐释党的组织制度、组织体系、基层党组织的地位和作用；第四集《党的干部》，阐释新时代好干部标准和党的干部政策；第五集《党的纪律》，阐释党的纪律总体要求、执行纪律方法和程序并全面推进从严治党。

该片内容权威准确，画面鲜活生动，政治性、思想性、艺术性、可视性强，对各级党组织开展党纪学习教育具有积极作用。

## 四部门制定《互联网政务应用安全管理规定》

新华社北京5月22日电 由中央网络安全和信息化委员会办公室、中央机构编制委员会办公室、工业和信息化部、公安部制定的《互联网政务应用安全管理规定》近日印发。规定要求，建设运行互联网政务应用应当依照有关法律、行政法规的规定以及国家标准的强制性要求，采取技术措施和其他必要措施，防范内容篡改、攻击致瘫、数据窃取等风险，保障互联网政务应用安全稳定运行和数据安全。

规定共8章，包括总则、开办和建设、信息安全、网络和数据安全、电子邮件安全、监测预警和应急处置、监督管理以及附则。

规定要求，一个党政机关最多开设一个门户网站。互联网政务应用的名称优先使用实体机构名称、规范简称，使用其他名称的，原则上采取区域名称加职责名的命名方式，并在显著位置标明实体机构名称。

规定指出，机关事业单位应当采取安全保密防控措施，严禁发布国家秘密、工作秘密，防范互联网政务应用数据汇聚、关联引发的泄密风险。应当加强对互联网政务应用存储、处理、传输工作秘密的保密管理。

根据规定，机关事业单位应当建立完善互联网政务应用安全监测能力，实时监测互联网政务应用运行状态和网络安全事件情况。

规定自2024年7月1日起施行。

## 条码支付互联互通持续推进，如何更好便利扫码消费？

京东支付日前宣布，消费者可以用京东金融App扫描收款码进行支付消费。拥有庞大活跃用户基础的京东平台合作，是我国条码支付互联互通的又一新进展。

近年来，我国条码支付互联互通持续推进，技术规范落地实施，简化支付流程，助力支付行业高质量发展。未来如何进一步打破服务壁垒，扩大生态开放，便利百姓扫码消费？

纵观我国移动支付，普及率已达86%，居全球第一，在提高交易效率、降低交易成本和促进普惠金融方面发挥了重要作用。

在此基础上，条码支付互联互通持续推进，能够有效整合纷繁复杂的码牌，允许消费者使用多种不同的支付App，扫同样的码牌进行支付，提升便利性。

“加快推进支付领域互联互通，既有助于建设全国统一大市场，也是服务实体经济、践行‘支付为民’理念的重要体现，有助于保护消费者选择权、提升消费者体验，促进数字经济和数字金融高质量发展。”招联首席研究员董希淼说。

2019年底，网联在宁波落地首笔互联互通交易，并于2020年1月在杭州完成首笔银行与机构间央行标准化条码支付互联互通验证。

自此，我国条码支付互联互通持续推进。目前，中国银联推出的云闪付App已与支付宝、微信支付等多平台实现互联互通；微信支付已与包括工、农、中、建、交、邮储在内的近30家银行、三大电信运营商旗下的钱包App等实现条码支付互联互通……

在跨境支付方面，支付宝、财付通推出“外包内用”支付方案，支持部分境外电子钱包在国内直接扫支付宝、微信码牌进行支付。

支付领域的互联互通，既需要制度规范、标准统一，也关乎用户隐私和数据安全。

当前，相关技术规范已经出台，成为互联互通的制度保障。2021年底，中国人民银行发布《条码支付互联互通技术规范》，在切实保障用户信息与资金安全前提下，规定了条码支付互联互通的编码规则、报文要素、安全要求等内容。

着眼数据安全，在移动支付发展过程中，由于各机构条码一度不能通用，聚合支付应运而生。聚合支付服务商往往没有支付业务牌照，但实际上从事了一些支付业务，产生一定风险隐患。

国信证券经济研究所所长助理王剑表示，持牌支付机构在交易规范、安全技术、数据保护等方面具备显著优势。条码支付互联互通的推进，有助于风险信息的识别、共享和防范，提升了移动支付体系的安全性。

展望未来，董希淼认为，虽然近年来条码支付互联互通实现快速发展，但整体来看仍然滞后于市场需求，市场占有率最高、用户群体最大的支付宝与微信支付并未真正实现互联互通，银行支付与非银行支付互联互通仍然存在障碍。

今年5月1日起，《非银行支付机构监督管理条例》正式施行。中国人民银行副行长张青松此前曾在国务院政策例行吹风会上表示，条例强调维护公平竞争秩序，有利于指导头部支付机构发挥好“头雁”作用，更加注重行业利益、公共利益与公众利益，带头维护公平竞争，推进互联互通，扩大生态开放。

专家建议，相关部门应从制度和技术角度出台更多针对性措施，加强对支付机构和商业银行的引导和保障；支付机构应提高认识，加强推进；各地应打破地方保护，破除支付壁垒，助力在全国范围内实现支付互联互通。同时，还应加快推进数字人民币试点工作，丰富数字人民币应用场景，为消费者提供更多安全、便利的支付选择。

(新华社北京5月22日电 记者张千千)



这是海上风电机组施工现场(5月21日摄)。

5月21日，记者前往广西首个海上风电示范项目——防城港海上风电示范项目A场址，探访正在加紧建设的海上风电场。该项目将建设83台单机容量8.5兆瓦的风电机组。目前，已安装风电机组29台，其中15台已实现并网发电。

■新华社记者 周华摄