

国家文物局：

水下考古从近海走向深远海

本报记者 王慧峰



“南海西北陆坡一号、二号沉船的水下考古工作，标志着中国水下考古从近海走向深远海，具有重要的里程碑意义。”

6月13日，国家文物局在海南琼海召开“考古中国”重大项目重要进展工作会，发布南海西北陆坡一号、二号沉船遗址考古最新成果。

经过考古工作者历时一年多、前后三个阶段的水下考古调查，目前已探明了两艘沉船分布范围，获取了沉船所在海域海底的地形地貌特征，初步掌握了沉船遗址部分区域和重要位置的地层堆积和埋藏情况，基本明确了沉船时代和保存现状，共提取出水陶器、瓷器、原木等928件（套），制订和总结了多项深海考古调查的技术规范、策略要求和工作流程。

我国深海考古开启新篇章

深海考古是世界水下考古研究的前沿领域，也是我国水下考古的重要发展方向。近年来，中国深海考古迅速起步，取得了重大进展。

2023年5月20日，湛蓝的南海海面翻涌起雪白的浪花，当红白相间的“深海勇士”号载人潜水器露出水面的一刻，守候在母船上的人们爆发出掌声和欢呼声。

“深海勇士”号载人潜水器参加了南海西北陆坡一号沉船第一次考古调查，在沉船遗址核心堆积区西南角设置布放水下永久测绘基点，并进行了初步的搜索调查和影像记录。由此，南海西北陆坡一号、二号古代沉船遗址的考古调查工作正式启动，我国深海考古开启新篇章。

此前的2018年4月、2022年8月，国家文物局考古研究中心、中国科学院深海

科学与工程研究所、中国（海南）南海博物馆等单位先后在西沙北礁海域、西沙海槽海域成功实施两次深海考古调查，发现若干沉船和遗物点。2022年10月，在我国南海西北陆坡约1500米深度海域发现两处古代沉船。

经国家文物局批准，国家文物局考古研究中心、中国科学院深海科学与工程研究所、中国（海南）南海博物馆严格按照水下考古工作规程，用一年左右时间，分三个阶段实施了南海西北陆坡一号、二号古代沉船遗址考古调查工作。

根据国家文物局考古研究中心研究馆员宋建忠介绍，南海西北陆坡一号沉船遗址所处水深约1438米，沉船核心区为船体和大量陶器、瓷器、铁器等船载物品，长约37米、宽约11米，可见10个分舱，堆积高达3米，三个阶段调查共提取出水青花、青釉、白釉、青白釉、珐华等瓷器，以及酱釉陶器、铜钱等文物890件（套）。沉船年代大致为明正德年间（公元1506—1521年），船货以景德镇窑瓷器为主，推测是从福建或广东出发，前往马六甲等贸易中转站的民间商船。

南海西北陆坡二号沉船遗址所处水深约1527米，主要发现大量排列整齐、码放有序的原木堆积，南北长约21米，东西最宽约8米。目前已提取出水原木、瓷器、陶器、螺壳、鹿角等遗物38件，沉船年代大致为明代弘治年间（公元1488—1505年），推测是从马六甲等贸易中转站，运载乌木等货物返航中国的民间商船。

我国首次在同一海域发现出航和回航的古代商船

南海西北陆坡一号、二号沉船遗址位于海南省三亚市东南约150公里海域，两处沉船年代相近，相距仅10多海里，是我国首次在同一海域发现出航和回航的古代商船。这不仅是我国深海考古的重大发现，也是世界级重大考古发现。

关于航路航线，有专家推测一号沉船的始发港可能为福建或广东，经海南沿海沿岸航行后，从海南岛东部穿南海西北陆坡海域，沿越南中南部抵达东南亚地区的贸易中转地点。二号沉船在东南亚地区的贸易中转地点装载原木后经越南中南部，穿过南海西北陆坡海域，经海南岛东部，抵达中国港口。

宋建忠表示，南海西北陆坡一号、二号沉船遗址保存相对完好，文物数量巨大，年代比较明确，一号沉船满载外销的陶器，二号沉船则装载了从海外输入的木材，再现了明代中期海上贸易的繁盛景象，有助于深入探索和充分理解古代海上丝绸之路的双向流动。

南海是古代海上丝绸之路的要道，至迟到秦汉，已经形成一条中国通往东南亚及南亚的海上通道，唐宋时可以进行红海、抵达东非和欧洲。两千多年来，除海禁时期，南海商船往来频繁，惊涛骇浪中，大量船只葬身海底。因此，这一重大发现实证了中国先民开发、利用、往来南海的历史事实，填补了我国古代南海海岸航行路线的缺环，完善了海上丝绸之路南海段航线的历史链条，对中国海洋史、陶瓷史、海外贸易史、海上丝绸之路等方面的研究均具有突破性贡献。

技术的进步，让科幻成为现实

如果没有“深海勇士”号，中国的深海考古还只是梦想。

“深海勇士”号是中国第二台深海载人潜水器，作业能力达到水下4500米。南海西北陆坡一号、二号沉船分别是“深海勇士”号载人潜水器在中国科学院战略性先导科技专项支持下，基于前期相关海底探测结果，在2022年10月23日第500潜次发现的。

南海西北陆坡一号、二号沉船遗址考古调查是我国考古工作者第一次近身探秘深海古船。他们首次运用考古学理论、技术与方法，严格按照水下考古工作规程要求，借助深潜技术与装备，对位于水下千

米级深度的古代沉船遗址开展系统、科学的考古调查、记录与研究，对于我国深海考古的发展具有重要里程碑的意义。

对于具有高技术门槛的深海考古，我国深海技术装备取得的突破性进展，为深海考古事业发展提供了坚强的技术支撑。据记者了解，本次南海西北陆坡一号、二号沉船遗址深海考古调查，首次应用了多种深海技术和装备。如长基线定位系统提高了定位导航和位置标注的精度；使用三维激光扫描仪和高清相机完成了沉船遗址分布区域的全景摄影拼接和三维激光扫描；使用潜水器柔性机械手提取文物，采集了大量海底沉积物、底层海水、海洋生物等样品；尤其是采用“深海勇士”号载人潜水器和“狮子鱼”号无人潜水器结合作业的形式，为我国深海考古调查探索一套路径和模式。可以说，中国深海科技的进步，才让我们终有机会掀开千米深蓝之下古代沉船的神秘面纱。

“此次深海考古工作充分展示了我国深海科技与水下考古的融合，标志着我国深海考古向世界先进水平迈进。”国家文物局副局长关强表示，考古调查工作结束后，将科学评估沉船保存状况和技术条件，研究提出下一步考古和遗址保护方案。



已打捞上的文物

民营经济成为推进中国式现代化生力军

本报记者 高志民

记者从国家市场监督管理总局了解到，截至2024年5月底，我国实有民营经济主体总量18045万户，占比从2019年的95.5%增长为96.4%，其中民营企业5517.7万户、个体工商户12527.3万户。民营经济在我国经济中的比重稳步提升，已经成为推进中国式现代化的生力军，高质量发展不可或缺的重要基础。

长期以来，民营经济在稳增长、促创新、增加就业、改善民生等方面发挥了积极作用，已经成为我国经济制度的内在要素和推动经济持续健康发展的重要力量。

高新技术产业民营经济占经营主体比重稳步提升。从行业分布看，在制造业、科学研究和技术服务业、信息传输软件和信息技术服务业等国家重点发展的高新技术产业方面，民营经济主体的占比均有所提高，分别从2019年的95.9%、91.9%、92.4%演化至96.1%、94.4%、92.4%。从2019年以来各类高新技术产业新设民营企业占比看，均在九成以上。其中，高技术制造业占90.2%、高技术服务业占93.3%、四新经济占93.4%、数字经济核心产业占94.6%，民营经济在新兴产业发展中发挥着主力军作用。

公共服务相关的民营经济经济发展形势趋好。从2024年5月各行业民营经济主体数量看，《中共中央 国务院关于营造更好发展环境支持民营企业改革发展的意见》明确支持放开市场准入的行业，民营经济主体的占比亦逐步提升。其中，电力、热力、燃气、水生产和供应业占比从66.4%升至67.1%，交通运输、仓储和邮政业占比从95.89%升至97.2%，金融业占比从39.1%升至40.4%。

民营经济发展与区域经济发展水平呈正相关性。2024年第一季度，京津冀、长三角、粤港澳大湾区内地9市地区生产总值分别达2.5万亿元、7.4万亿元、2.6万亿元，总量超过全国的41.9%，发挥了全国经济压舱石、高质量发展动力源、改革试验田的重要作用。

与之对应，截至2024年5月，天津、河北的民营经济主体占比为97.1%、96.7%，浙江、江苏、安徽的民营经济主体占比为96.9%、96.2%、96.4%，粤港澳大湾区内地9市民营经济主体占比为96.7%。



环球评论

夯实中美地方友好交往基石

张家铭

2023年10月25日，习近平主席在会见美国加州州长纽森时指出，“中美关系基础在民间，希望在人民，未来在青年，活力在地方。”中美两国地方之间的友好交往，始终是两国彼此保持沟通交流的重要渠道、深化合作的重要方面。

中美地方友好交往的历史源远流长。第二次世界大战期间，中国军民齐心协力对参与“杜立特行动”的美军飞行员展开救助，中美两国人民在战火中共患难、同命运的深情厚谊为中美地方交往浇灌了历史的根基。时光穿梭，在此后近半个世纪的岁月中，中美关系历经坎坷，但交往不断，中美地方之间的交往如同一座坚固的桥梁，跨过大洋，连接着两国人民。

中美地方友好交往是中美关系发展的重要推动力量。1994年，时任福州市委书记的习近平应美国华盛顿州塔科马市市长卡伦·韦勒的邀请，率团前往该市考察，并签订了福州市和塔科马市建立友好城市关系的协议。塔科马港顾问委员会成员康妮·

培根作为当年两座城市建立友好交往的见证者，曾由衷地表示：“感谢习近平主席让这一友好城市关系蓬勃发展，繁荣至今。”现如今，两座城市友好交往已成为中美地方合作的典范。岁月流转，中美两国之间已建立50对友好省、州和230多对友好城市关系。

中美地方友好交往是两国关系深入发展的基石。2018年，美国杜立特突袭者子女协会一行人到访我国衢州，参加杜立特行动纪念馆开馆仪式；今年4月，“让血与火铸造的友谊代代相传”——纪念“杜立特行动”大救援82周年中美民间文化交流活动在衢州举行。时隔六年，“杜立特行动”参与者后人再次来到衢州，回访营救遗址，追寻先辈足迹，与衢州百姓重温往事、互动交流，传承“血与火铸造”的友谊。中美地方友好交往的佳话继续书写新篇章，两国人民之间的深厚情谊不仅停留在历史的记忆中，更在现实中得到了新的体现和拓展。

中美地方友好交往是中美关系的重要组成部分，在如今百年未有之大变局的国际背景下，其重要性愈发凸显。气

近年来，安徽省怀宁县石镜乡邓林村依托丰富的生态资源，打通“幸福路”，“产业路”“致富路”“振兴路”，实现好风景变好前景，图为近日拍摄的邓林村一角。

檀志扬 刘铮 摄

欧盟委员会6月12日发表声明，拟从7月4日起对从中国进口的电动汽车征收临时反补贴税。

欧盟以“反补贴”为名滥用贸易保护主义，招致欧洲政商界、学界等多方人士反对和不满。观察人士指出，此举严重扰乱和扭曲全球新能源产业链稳定，拖累欧洲经济复苏，阻碍全球绿色低碳转型，给全球应对气候变化的努力蒙上阴影。

“加税将伤及自身”

“对进口自中国的电动汽车征收临时反补贴税对我们将是一场噩梦！”德国北德意志州银行汽车行业分析师弗兰克·施沃佩这样评价欧盟委员会相关决定。他表示，欧盟委员会此举“必将损害汽车工业和欧洲消费者的利益”。

去年10月，欧盟发起了针对中国电动汽车的反补贴调查。此次调查是在欧盟产业未申诉的情况下由欧盟委员会主动发起的，在欧盟贸易救济实践中非常罕见。欧洲多国领导人和产业界人士均表示，欧盟委员会的临时反补贴措施不利于欧洲自身，不利于中欧贸易，也不利于欧洲乃至全球的绿色转型。

“输家是市场参与方、企业和消费者。”在德国批发和外贸协会主席迪尔克·扬杜拉看来，效仿美国的贸易保护主义做法会导致德国汽车工业深受其苦。“没有一辆欧洲汽车没有中国零部件。我们的制造商也从中国进口电动汽车，加税将伤及自身”。

匈牙利萨佐德韦格研究所政治分析中心主任塞基伊·佐尔坦认为，欧盟委员会做法“十分危险”，将限制自由贸易，限制科技创新合作，在全球范围内产生负面影响。

马耳他老牌汽车公司哈桑-扎米特首席执行官斯特凡·德古阿拉告诉记者，征收临时反补贴税将增加欧洲消费者成本，减缓电动汽车普及。从环保领域来看，这也意味着会减缓欧盟向更环保技术的过渡，并可能导致一些欧盟国家无法实现能源转型目标。

近年来，中国-斯洛伐克经济联委会主席帕沃尔·安塔利奇经常去中国参观车展，试驾过很多中国品牌的电动汽车，也走访了多家电动汽车制造商。他说，中国是一个非常开放的市场，经贸往来，互通有无，是最好的合作方式之一，滥征关税不利于任何一方。

补贴补不出竞争力

此次，欧盟针对进口自中国的电动汽车加征关税的理由是“反补贴”。中国电动汽车的优势真的是“补出来”的吗？

“没有事实依据！”这是德国权威汽车经济学专家、波鸿汽车研究院院长费迪南德·杜登赫费尔的研究结论。他说，中国凭借庞大市场、创新能力和完备产业链条促进新能源汽车产业规模化，这是中国汽车产业竞争优势和良好成本条件的来源所在。

世界工业与技术研究组织协会秘书长保罗·博若思也表示，电动汽车是中国在技术上具有领先优势的领域，中国政府不是拿补贴培育市场，而是让更多公司同台竞技。比亚迪、蔚来、小鹏等车企以及宁德时代等电池制造商，在中国创新的高速竞争中相互比拼，不断做大“蛋糕”。

蔚来汽车12日表示，强烈反对用加税方式阻止全球电动汽车的正常贸易，这对于全球的环保、减排和可持续发展而言是阻碍而非促进。“蔚来不会因保护主义而动摇我们在全球市场长远发展的决心。”

补贴补不出产业竞争力，保护也保不出真正强大的企业。很多欧洲车企高管和商业协会认为，欧盟委员会不应惧怕中国电动汽车进入欧洲市场，靠加税等保护主义措施无助于解决自身竞争力问题，反而阻碍欧洲汽车产业向电动化、数字化转型。

雷诺公司驻波罗的海国家公共关系和沟通协调员明道加斯·普卢基斯认为，欧洲制造商不可避免地要适应市场变化。中国电动汽车在欧洲市场上并非特例，欧洲企业必须学会与其他市场参与者共存，为消费者提供更多更好的选择。

合作才能创造机遇

中国电动汽车性价比高、质量好、功能强，不仅受到普通消费者青睐，也备受专业人士推崇。荷兰老牌汽车经销商霍梅斯公司技术经理埃德加·博高对记者说：“无论是质量、智能化还是舒适度，中国电动汽车为我们打开了新视野。”

分析人士指出，中欧汽车产业具有广泛的合作空间和共同利益，如今已形成“你中有我，我中有你”的格局。大众、斯泰兰蒂斯、雷诺等多家跨国车企与中国车企合资建厂，充分享受中国市场红利。

杜登赫费尔表示，中国拥有体量庞大、极具活力的汽车市场，全球领先的新技术越来越多地来自中国。他说，不少德国汽车制造商扎根中国市场、与中国企业进行长期稳定的合作，这有助于保证德国汽车厂商增强竞争力，中国对于德国乃至欧洲汽车产业转型至关重要。

波兰电动汽车推广基金会高级顾问亚采克·米拉克告诉新华社记者，国企波兰电动汽车公司已与中国吉利汽车达成协议，合作打造波兰首个自主品牌Izera。米拉克说，合作是双赢的，对吉利来说，这将是进入欧洲市场的好机会；Izera也可以获得所需技术等支持，使波兰首个电动汽车品牌早日问世。

与此同时，中国车企在推动新能源产业发展方面也发挥着重要作用。据估算，每辆新能源汽车每年减碳约1.66吨，中国2023年出口120万辆新能源车，仅此一项每年可减碳约200万吨。

“全球面向绿色转型的发展浪潮中，没有一国能够独自前行。各国只有携手发展和合作，才能共同走向美好的绿色愿景。”杜登赫费尔说。

（综合新华社驻外记者报道，执笔记者：康逸）

『必将损害汽车工业和消费者利益』

欧洲各界反对滥用贸易保护措施