

看世界

生日快乐，雅万高铁

朱 旌

10月17日，阳光洒在雅加达哈利姆站的站台上，红白相间的“Whoosh（雅万高铁的昵称）”动车组静静停靠——这一天，连接印尼首都雅加达与西爪哇省首府万隆的雅万高铁，迎来了开通运营两周年的重要时刻。这条全长142.3公里、最高运营时速350公里的钢铁动脉，不仅是印尼土地上第一条高速铁路，更像一把钥匙，打开了整个东南亚迈入高铁时代的大门。

两年来，雅万高铁交出了一份亮眼的成绩单：累计发送旅客超1200万人次，动车组安全运行里程突破565万公里，单日最高发送量达2.67万人次。这些数字背后，是两地民众出行方式的改变，是区域经济活力的迸发，更是东南亚交通格局的重塑。

时间回到高铁开通前——雅加达与万隆之间相隔140多公里，往返于两座城市之间非常辛苦。无论是依赖高速公路还是普通铁路通勤，都需要3个小时以上，若遇上节假日或早晚高峰，5个小时也是常有的事。两地间的人员往来、货物运输，都被这漫长的路途束缚着。

2023年10月17日，雅万高铁的开通打破了这个僵局——46分钟，这是高铁给出的全新答案。从站上雅加达的站台，刷票、进站、上车，不到一小时就能坐在万隆市的咖啡馆里，品尝当地的特色糕点，“一小时交通圈”从梦想照进了现实。

雅万高铁带来的不仅是时间成本的降低，更是出行体验的升级。准点率超过95%的可靠保障，让人们不用再为堵车焦虑；列车由初期每日14列增加到高峰时期的62列，席位从8400多个扩容

至3.7万多个，越来越多的人主动选择高铁出行。曾经拥堵的高速公路压力大减，普通铁路也得以腾出运力服务货运，区域交通格局在不知不觉中完成了一次华丽转身。

雅万高铁不仅是一条钢铁动脉，更是一条流动的经济走廊。沿着雅万高铁一路向西，万隆的德卡鲁尔站与帕达朗站周边，变化最为直观。两年前，这里还是大片的稻田和荒地；如今，小吃店、零售店、旅游服务点鳞次栉比，中小微企业在这里集聚，形成了热闹的“高铁经济圈”。当地村民从农民变身店主、服务员，家门口的就业机会让收入翻番。

高铁的带动效应还远不止于此。从建设到运营，雅万高铁带动了建筑材料、设备制造、技术服务等整条产业链的发展。项目本地化采购率超过75%，大量印尼本土企业参与其中，学到了先进的技术和管理经验。据印尼国有企业部统计，2019年至2023年间，雅万高铁为雅加达和西爪哇地区贡献了约57亿美元的国内生产总值（GDP）增长，成为区域经济发展的“强心剂”。

对普通民众来说，生活上的改变更加直观。用节省下来的通勤时间看看书、陪陪家人、看看风景，不香吗？幸福，其实不过就存在于这些日常的小细节里。

此外，这条连接两座城市的高铁，还成了印尼的“旅游名片”。两年来，超过50万人次的外国游客乘坐雅万高铁，他们沿着这条线路探索印尼的文化与风景——在雅加达感受都市的繁华，到万隆体验火山与茶园的静谧。“高铁+旅游”的模式，让印尼的旅游资源被更多人看见，也为当地旅游业注入了新的活力。

作为东南亚首条高铁，雅万高铁

的成功运营，在整个区域掀起了“高铁热”。越南、泰国、马来西亚等国纷纷加快本国高铁项目的规划，不少代表团专程来到印尼考察，希望借鉴雅万高铁的经验。而印尼政府也早已规划好了更宏大的蓝图，雅万高铁延伸至泗水的可行性研究正在加紧推进，这条高铁未来将贯穿整个爪哇岛，成为纵贯印尼南北的交通大动脉。

除提振经济、改善民生外，雅万高铁还践行着绿色发展理念。印度尼西亚大学的研究显示，雅万高铁人均二氧化碳排放量仅为6.9克/公里，远低于燃油车。电力驱动的动车组还降低了对化石燃料的依赖。更值得一提的是，针对印尼热带多雨、地震频发的环境特点，高铁配备了中国自主研发的地震预警系统和智能化运维平台，既保证了安全运行，也展现了先进技术对复杂环境的适配能力。

两年来，雅万高铁不仅带来了现代化的交通设施，更培养了一批本土化的专业人才。项目累计培训印尼员工超4.5万人次，涵盖焊接、电工、机械、调度等多个领域。如今，高铁的驾驶、调度、维护等关键岗位已全部由印尼员工负责，他们熟练地操作着设备，守护着这条线路的安全运行，从技术到管理，高铁运营团队在实践中快速成长。

如今，雅万高铁的故事还在继续。未来，它不仅会优化现有线路的服务，还

将从“一条线”向着“一张网”的目标迈进——延伸至泗水的线路、连接新首都努山塔拉的轨道交通，都将带着雅万高铁的经验，在印尼的大地上铺开。其意义甚至早已超越了交通线路，成为中印尼合作的典范、“一带一路”合作的样板、区域互联互通的纽带。可以想见，继续飞驰的雅万高铁，将在印尼乃至东南亚的土地上，书写更加壮丽的华章。

卢浮宫安防为

建设高质量安保体系并非易事——无论是训练有素的安防团队，还是红外探测、电子门禁、加密锁系统等现代设备，皆需高额投入。博物馆要在“让更多人欣赏艺术”与“保障运营和安保经费”之间求得平衡，实属艰难。

大英博物馆算是博物馆中比较富裕的一个，其安保预算每年约1000万英镑，但日常运营与维护支出面前依然捉襟见肘。纽约大都会艺术博物馆也是如此。它曾试行“自愿付费”政策，导致入不敷出情况加剧，到2017年赤字已高达4000万美元，不得不转而实行强制收费。

发展中国家的情况更为严峻。2010年，埃及马哈茂德·哈利勒现代艺术博物馆的梵·高作品《罂粟花》失窃。调查发现，馆内40多个摄像头仅有7个能用，警报系统形同虚设，其原因同样也是经费不足。

回到此次卢浮宫失窃案，其背后的问题则更为微妙。有法国媒体斥责卢浮宫并非“没钱”，而是“花钱的方向出现了偏差”：越来越多的预算被用在庆典与特展方面，安防经费却被不断压缩。法国文化评论家穆勒直言：“卢浮宫管理层并未将文化遗产安全视为首要任务。”“举办各种盛大的庆祝活动和特展，是以牺牲日常安全保障为代价的。”

与此同时，游客激增也令博物馆安防压力倍增。2024年，卢浮宫参观人数达870万人次。相较之下，员工数量不增反降。当地工会指出，过去15年，卢浮宫的工作岗位减少了约十分之一。越来越大的工作强度，加上长期值守工作带来的倦怠感，让安防人员难以保持精力集中。

卢浮宫被盗窃案提醒着世人：博物馆安防不仅是一道“技术题”，更是一道“管理题”。唯有常怀敬畏之心、警惕之心，才能让人类的文明瑰宝免于蒙尘。

其实，存在安保隐患的岂止卢浮宫？全球许多博物馆或多或少都面临类似困境。究其原因，缺钱是一个关键因素。

当人工智能冲击文学创作

褚 怡 单玮怡

在德国举行的第77届法兰克福书展上，人工智能几乎无处不在，它协助出版社排版，为译者润色，甚至在后台“倾听”作者的思考节奏。有人担心，它或许终将取代人类的创造力；也有人相信，它只是新的羽笔，正被写作者重新握紧。算法与人类，谁将执掌文学的未来？

一部书稿从构思到排版成书，最快需要多久？总部位于奥地利维也纳的初创公司StoryOne给出的答案是一小时。该公司推出的新款工具可提供“非虚构类图书的人工智能辅助出版”服务，据称可将出版速度提升至传统方式的300倍。

借助这一工具，科学家可在一天内将研究论文改写成通俗易懂读的书籍，医生能快速整理并发布经过核实的罕见病指南，百岁老人的口述记忆也可以直接生成传记。公司称，这一工具并非人工智能取代作者，而是让它充当编辑和事实核查助手，帮助创作者更高效地呈现自己的思想。

面对出版业普遍存在的高昂翻译成本和缓慢制作周期，英国GlobeScribe公司带来了一项人工智能驱动的文学翻译解决方案。该系统基于专为叙事性作品训练的语言模型，旨在保

留作者独特“声音”的同时，大幅提升翻译速度与跨语种流通效率，从而帮助出版社降低成本、加快出版进程。公司宣称大部分书稿可在24小时内完成翻译交付。

伴随人工智能在出版领域的全面渗透，围绕其伦理边界与版权风险的争议也迅速升温。有观点指出，一些大型科技型企业早已将出版业视为“数据金矿”，并利用数十万本书籍来训练其语言模型。然而，这些行为在绝大多数情况下既未征得作者同意，也未向他们支付报酬。

德国出版商和书商协会此前强烈谴责这些行为，称其为“史上最大规模的数据盗窃案”。今年书展开幕式上，德国总理府文化和媒体国务部长沃尔弗拉姆·魏默说：“人工智能将撕裂文学和书籍的世界。”他指出，数据挖掘正在汲取无数创作者的思想与才华，让书籍沦为“被猎取的对象”。

德国出版商和书商协会主席卡琳·施密特-弗里德里希斯在开幕式上批评了当前人工智能监管的缺失。她警告说，在虚拟世界中，少数亿万富翁正越来越多地控制着算法，决定人们能看到什么内容。在所谓“进步”的幌

子下，不负责任的人正借助这些算法巩固他们的权利。

为识别人工智能生成的图书，英国初创公司Books By People宣布与多家独立出版社合作，于本月正式启动“有机文学认证”计划，对人类撰写的书籍进行验证和认证，以维护创作的真实性和公众信任。公司联合执行创始人埃丝米·丹尼斯说，在这个人工智能愈加模糊创作界限的时代，读者有权清楚地知道，自己购买的书籍是否由人类写就。

专注于通过人工智能技术为图书出版行业提供营销解决方案的英国Shimmr公司首席执行官纳迪姆·萨迪克认为，人工智能和人类应该是盟友的关系。每家大型出版商都应拥有自己的大型语言模型，出版商之间的竞争将不再局限于内容生产，而在于谁能以自身的人工智能系统，更好地为创作者赋能。

“人工智能的使命不应是取代人类的创造力，而是激发并放大它。”他在书展期间接受媒体采访时说，“创造力始终是出版业的生命线。如果人工智能被正确理解和使用，它应成为增强创作潜能的工具，而非剥夺创作主体的存在。”

（据新华社电）