

相关部门答疑——

铁路为何不开设无陪护儿童服务

儿童乘坐火车出行的数量增加。年满6周岁且未满14周岁的可购买儿童优惠票;年满14周岁,应当购买全价票。但在购票之后,儿童能否单独乘坐火车出行呢?

国铁集团客运部客运管理处副处长牟宏基:除日常火车通勤上学、经铁路运输企业特殊同意并确认途中监护的儿童外,未满14周岁未成年人原则上需随同成年旅客出行。其中,未满6周岁的儿童需要和大人一起检票进站;未满14周岁持儿童优惠票的儿童可以自己刷票进站,但应随成年旅客同行,如果旅客声明该儿童独自出行,铁路部门有权拒绝其单独乘车。

这位负责人解释说,现实情况中,

存在个别旅客先购买自己的车票和儿童优惠票后,在乘车前再退掉自己的车票的情形,铁路现行购票规则没有禁止这种操作,但这并非制度漏洞,而是为了方便旅客个性化出行需求。

牟宏基:铁路部门对匹配旅客出行的复杂场景和多元需求进行了充分考量,比如儿童可能会与“为其购票家长”之外的其他成年亲友同行,如孩子的家长为其购票,但不同孩子一起出行,而是由其他同行的购买相同车次车票的成年亲友带孩子出行。铁路部门没有强制要求成年旅客在退掉自己车票时要同时退掉儿童优惠车票,主要是为了方便旅客出行。

近年来,不少航空公司推出了无

陪护儿童服务。笔者注意到,乘坐火车出行没有专人无陪护儿童服务,也不存在“自动托管”“乘务员全程照看”这类服务内容。这又是为什么呢?

牟宏基:铁路是大众化交通工具,与民航航班全程客舱封闭、点对点运输、单一行程的模式不同,铁路运输具有站点多、停站短、车厢人员流动性大等特点。列车运行期间,乘务人员需要为全列所有旅客提供在途服务,还要应对各类突发情况,不具备一对一全程看护单独出行儿童的条件,所以目前铁路部门没有设立未成年人专属看护、托管、全程监护等个性化服务。

郑连凯(摘自央视新闻客户端)

形成“越干活越聪明、越熟练”的持续自进化能力。这种特性让机器人无需针对每个新场景进行繁琐的重新编程,大幅降低了部署和维护成本。

此次落地验证表明,星动M7在作业稳定性和效率上已全面达到工业级应用标准,在经济上也具备了规模化推广的可行性,为具身智能技术从“实验室演示”走向“产业大规模应用”奠定了坚实基础。

星动纪元相关负责人表示,随着产能的提升和成本的进一步优化,具身智能机器人将在更多物流场景中替代高强度、重复性的体力劳动。

战钊 肖春芳(摘自光明网)

你的邮政包裹,可能是机器人分拣

笔者从北京具身智能领军企业星动纪元获悉,其自研星动M7具身物流机器人已在中国邮政广东广州邮区中心正式上岗,全面承担分拣供包环节核心作业。此次合作率先在全行业实现了具身智能在物流领域的首个产品市场匹配(PMF),为传统物流行业智能化转型提供了可复制、可推广的“北京方案”。

分拣供包长期以来是物流链条中劳动强度最大、人员流动性最高、工作环境最艰苦的环节之一。传统自动化设备受限于刚性设计,只能处理标准化程度较高的包裹,面对软包、硬盒、异形件等复杂品类往往难以适配,异常件处理仍需大量人工介入。

星动M7具身物流机器人的落地,彻底打破了这一技术瓶颈。在广州邮区中心的作业现场,机器人能够自主识别待分拣包裹的空间位置,通过灵活的五指灵巧手完成精准抓取动作,并根据包裹形态平稳翻转,确保快递面单朝上后高效投放至对应垛口,协同自动化设备完成全流程分拣。其不仅能适配不同材质、规格、大小、颜色的各类包裹,还具备异常件自主识别能力,可柔性应对真实物流场景中的复杂多变情况。

“感觉导游真的要失业了……”在社交网络平台上,不少网友分享了自己用AI做导游的经历:让AI模仿导游介绍景点,讲得“几乎跟线下导游一模一样”。随着AI进入旅游场景,导游会不会被AI取代?

“AI与导游的实际工作并不存在太大冲突。”资深导游叶磊说。自由行游客确实可以借助AI规划行程、了解景区典故,但在常规跟团游中,旅行社仍会安排导游提供游览讲解服务。AI的出现,会让一部分游客在出行时更倾向于选择自由行,而不是直接取代导游。

中国传媒大学文化产业管理学

据介绍,作为专为工业场景打造的具身智能产品,星动M7搭载了星动纪元全栈自研的两大核心技术:全直驱五指灵巧手星动XHAND1与具身大脑ERA-42。

其中,星动XHAND1具备接近人类手部的精细操作能力,能够稳定抓取重量从几十克到几千克不等的各类物品;具身大脑ERA-42则实现了感知、决策、执行的深度融合,使机器人能够在作业环境中持续收集、学习复杂丰富的真实场景数据,



AI可以替代导游吗?

院副研究员卜希霆认为,AI可以接管导游工作中可标准化的部分,比如知识点介绍、场景文字说明等。尤其是在不便于聘请导游或时间有限的情况下,AI能够提供陪伴式讲解和定位介绍,来满足自由行游客的基础需求。

AI可以流利地介绍朝代年份、建筑数据,但这并不意味着它就足以取代真人导游——这一判断,从业者和学者都表示了认可。

卜希霆认为,导游难以被AI替代的核心价值主要体现在四个方面。一是具身感知与情感交互,AI缺乏实

时观察用户表情、情绪及诉求的能力,无法提供具有个性化关怀的服务。二是突发危机处置能力,面对路况复杂、人员高反、行程变更等紧急情况,人类导游具备快速决策和灵活处置的能力,而AI在此类非标准化场景中往往失效。三是文化转译与共情能力,优秀导游能将文化遗产转化为当代人可共情的故事,提供情绪价值和人生感悟,这是AI目前难以通过算法生成的。四是信任背书与安全感,游客更倾向于将安全交付给有资历、有积累的人类导游,AI目前尚缺乏足够的社会信任基础。

王美茹(摘自《工人日报》)

科创团队造出“会飞的鱼”

近日,外交部新闻发言人林剑在海外社交平台用英文推介一款水空两栖飞行器。视频中,一台外形酷似飞鱼的机器在水中潜行,随后展开机翼转入空中飞行。林剑在配文中提到,这款飞行器可在空中飞行、在水下潜航,研发团队平均年龄为25岁。

视频中的飞行器名为SkyX仿生飞鱼,由长沙夜鹰智能科技有限公司研发。经过五代样机迭代,项目目前已进入水空切换技术的工程化测试阶段。

“看到这条推介时,第一反应就是惊喜。”长沙夜鹰智能科技有限公司创始人瞿光徽介绍,推介发布后,团队受到多方关注,也让这款仍处于工程化测试阶段的产品进入更多人的视野。

瞿光徽出生于1999年,毕业于长沙学院机械设计制造及其自动化专业。读大学期间,一次创新设计竞赛让他开始思考,能否把飞行器和水下航行器的功能结合起来。自然纪录片中的飞鱼,则为产品外形和运动方式提供了最初的灵感。2021年,他与团队成员在长沙创办公司,着手将构想转化为样机。

传统无人机主要在空中作业,水下机器人则用于水下探测。面对需要连续获取空中和水下信息的任务,通常需要多种设备配合作业。团队希望研发一款能够跨越水面、在两种介质中运行的平台,减少设备转运和任务衔接所需的时间。

水空跨介质并不是两种功能的简单叠加。空气和水的物理特性差异明显,飞行器穿越水面时,机体受力、动力状态和控制方式都会发生变化。为适应不同环境,SkyX采用仿生固定翼设计:空中飞行时展开机翼,进入水下后收拢机翼,以减小航行阻力。

从设计图纸到工程样机,团队先后进行了五轮迭代。瞿光徽说,研发过程中经历过多次样机试验失败,团队一度依靠成员个人收入维持研发。“每一次试验失败,损失的不只是一个零部件,也意味着此前的设计要重新检查。”他说。

目前,SkyX工程样机已经能够完成水面滑跑起飞和水下潜行。团队下一阶段将把测试重点放在水空切换过程中的姿态稳定上,并推进飞行器从水下跃出水面的技术验证。

研发初期,团队曾获得湖南省大学生创业投资基金以及长沙创业孵化载体提供的场地等支持。团队现有8名成员,平均年龄25岁,成员主要负责机械结构、飞行控制、软件算法等不同环节。

按照团队的设想,水空两栖飞行器未来可用于应急救援、河湖巡检和生态监测等场景。瞿光徽表示,SkyX目前仍以工程化优化和测试为主,下一代样机将继续调整机体结构和控制系统,并通过更多水域和飞行试验验证设备的稳定性。

张兴莎 李中泽(摘自央广网)

