

因他山之石

# “透过园林和建筑艺术感知文化”

本报驻泰国记者 丁子 赵益普

## 核心阅读

2006年举行的清迈世界园艺博览会是东南亚地区历年来规模最大的园艺展之一。世园会闭幕后，园区引入了更多植物种类，兴建专业展馆，成为重要的旅游点和园艺教学基地。保留完好的国家馆展示世界各地的风情，让游客感受不同地区园林文化，也为园艺研究人员提供了学习样本

站在泰国清迈西南的素贴山上，可以将拉查帕皇家花园的风光尽收眼底。花园被一片青翠的密林覆盖，泰式建筑风格的金色尖顶星星点点掩映其中，在阳光下熠熠生辉。极目远望，还能看到园区内来自不同国家、风格迥异的园林建筑。

拉查帕皇家花园是2006年清迈世界园艺博览会的举办地。近年来，花园不断拓展职能，成为集观赏、科研、休闲为一体的多功能园区，源源不断地吸引着各国游客前来参观。

## 留住姹紫嫣红，让游客了解泰国美丽风情

进入拉查帕皇家花园，一条西北—东南走向、笔直宽敞的步行大道串联起数个人工喷泉和艺术雕塑，通向远方素贴山脚下的泰国王室建筑群。大道两侧遍布着规模不等的植物园。植物园内，生长在不同气候环境下的热带雨林植物、沙漠植物、森林植物应有尽有。大道的东北方向，林立着世园会期间各国在此建设的国别馆，从中仍然可以看出当年世园会的盛况。

泰国地处热带。为展示更多种类的植物，清迈世园会选择在气候较为温和的冬季举行，从2006年11月1日持续到2007年1月31日。展览期间，园区内共引入2200多种植株，吸引了近300万游客前来参观，是东南亚地区历年来规模最大的园艺展之一。

世园会闭幕后，园区内留下了数十座

主题花园，几十栋建筑物和上百万株植物。为留住当年的姹紫嫣红，泰国政府斥巨资对园区进行整修，于2008年5月1日再次向公众开放。园区原本属于清迈皇家农业研究中心，重新开放后更名为拉查帕皇家花园。

整修后的园区总面积188亩，分为泰国王室建筑群、世园会期间建设的国别馆和植物园三大部分，不仅保留了世园会期间引入的全部草木，还增加了新的植物品种。目前园区内各类植物共有超过3000种。由于一些特色植物观赏期较短，花园一直在增添能连续生活两年以上、观赏期长的植物品种，并为不同属类的植物建立单独的展馆。

如今，拉查帕皇家花园的游客数量以每年4%—5%的速度递增，已成为泰国的一张“旅游名片”。与其他景区相比，拉查帕皇家花园的门票价格并不高，外国游客仅需支付200泰铢（约合46元人民币），本国游客价格减半。“我们不想通过提高门票价格来增加收入。花园对外开放并非以赢利为首要目的，而是让更多游客有机会回望当年世园会的盛况，了解泰国的美丽风情。”园区公关部经理段兰书说。

## 为职能做加法，让游客收获知识和健康

2008年，泰国政府将花园规划为泰国的农业研发中心和园艺学习中心，为其今后的发展确立了方向。此后，花园不断加强与研究机构合作，为园区职能做加法。

近年来，园区和清迈皇家理工大学开展合作，在生物多样性、高原农业、泰国农作物等多领域联合开展学术研究。园区主要负责提供实验场地并支持研究成果的生产应用。此外，园区还经常通过举办讲座、公开课等形式，向民众介绍泰国的农业项目，传播园艺、植物等农业知识。

位于园区北部的新概念农业园是园区的一大亮点。农业园内展示着泰国最新的农业技术和设施，包括节水灌溉设施、水稻种植等。在一片水稻种植示范区，农业园的工作人员正在给一群前来参观的清迈小学生讲解泰国水稻种植的历史。孩子们双手扒着围栏，好奇地看着一株果实饱满的水稻，时不时举手提问。“泰国是农业国家，学生应当掌握基本的农业常识。孩子们在这里学到了许多书本以外的知识，激发了他们对农业的兴趣。”一位带着学生前来参观的老师告诉记者。

花园还利用自身环境优势，致力于向民

众推广健康的生活方式。园区公关部职员平采诺介绍，园区从2018年7月开始举办“绿色生活 快乐跑步”活动，鼓励民众锻炼身体。每周五傍晚6时以后，园区免费对外开放，并组织前来的清迈市民和各国游客进行慢跑，增添了园区的人气。“每周五晚上都会有近千人慕名前来，来这里跑步已成为许多清迈市民的习惯。”平采诺说。

## 保留国家展馆，让游客感受不同的文化

走进国别馆展区，犹如走进了“微缩版”的世界公园：带有人造山丘的日式庭院、米南加保族风情的印度尼西亚牛角屋、被郁金香层层“簇拥”的荷兰风车……世界各国的代表性建筑汇聚于此，展示着多彩的异国风情。在国别馆内部，盛开着各自国家的代表花卉，来自世界各地的游客循着花朵的香气找寻自己国家场馆的踪迹。

“最吸引游客的不只是植物，还有各国建筑，尤其是当年世园会保留下来的各国园林。”段兰书说。据他介绍，由于国别馆

的养护耗资不小，园区采取了重点维护的策略，在当年开放的50多个国别馆中保留了22个最具特色的场馆，场馆内的物品摆设、一草一木都维持原貌。来自清迈周边南奔府的缇拉蓬女士曾于世园会期间参观过这里的国别馆展区。多年后再访，她惊叹于场馆的维护：“留下的国家展馆几乎没有变化，时间就像静止了一样。”

在园区内，记者遇到了英国游客拜尔德。他骑着租来的自行车，背着相机，在国别馆集中的区域沿小路穿行，遇到感兴趣的场馆，便停车观赏。拜尔德说：“不同的植物和建筑承载着不同国家和地区的文化。透过园林和建筑艺术感知文化，这让拉查帕皇家花园对各界民众充满吸引力。”

保存完好的国别馆不仅为游客提供鉴赏不同地区园林文化的机会，也为研究人员提供了学习的样本。这里每年都有众多来自世界各地的园艺工作者，包括世园会举办国的工作人员，组团来到拉查帕皇家花园考察学习，举办研讨会等活动。拉查帕皇家花园的一草一木，一砖一瓦，都为各国的园艺爱好者、工作者提供了交流学习的一方天地。

（本报清迈电）



图为一位游客沿步行大道游览拉查帕皇家花园。

拉查帕皇家花园供图

## 科技大观

最近，欧洲航天局（欧航局）宣布，将于2025年发射“清洁太空—1”号航天器，启动世界首个在轨清除太空垃圾（又称空间碎片）的任务。该任务由瑞士初创企业“清洁太空”公司牵头带领多家企业负责实施，耗资约为1.17亿欧元（1欧元约合7.79元人民币）。

仰望星空，航天器在浩瀚太空飞行时，除了能看到星辰大海，还不得不躲避太空垃圾。截至2019年底，全球共发射了近万个航天器，其中约有1800颗卫星在轨工作。数千颗失效的卫星以及数百万个零部件和碎片成为太空垃圾，仍然环绕地球飞行。未来几年，卫星的数量还将大幅上升，尤其是将出现多个由大量小卫星组成的巨型太空互联网卫星星座，大大增加了太空垃圾产生的几率。

不断增多的太空垃圾，对在轨运行的航天器产生巨大威胁。2019年9月2日，欧航局的“风神”卫星为避免与一颗“星链”卫星相撞，实施了一次机动避障的危险事件。2009年2月10日，俄罗斯“宇宙2251号”卫星与美国“铱星33号”卫星相撞，产生了2201个能够被监测编目的太空垃圾。太空垃圾越多，越容易产生新的碰撞和更多的漂浮垃圾，引发连锁效应。目前，国际空间站和众多卫星表面已经留下碰撞痕迹，太空垃圾问题日益凸显。

对此，不少国家正在积极研究对策。一是开发新技术，清除失效的卫星，以免太空垃圾撞坏在轨正常运行的航天器。二是努力提高监测太空垃圾的分辨率，以便监测到更多太空垃圾的飞行。欧航局等机构的研究表明，维持稳定轨道环境的有效方法，就是主动清除较大的太空垃圾。因此，欧航局率先启动了“清洁太空—1”号任务，将开发制导、导航和控制技术以及会合、捕获方法等相关技术。

“清洁太空—1”号是一种新型四臂垃圾收集机器人，它可抓住太空垃圾并抱紧。其重量不到400千克，具备高度自主性，拟采用化学推进。以后的有关型号可能采用化学推进和电推进相结合的混合推进系统。“清洁太空—1”号计划清除位于660千米至800千米高近地球轨道的“织女星”二次有效载荷适配器。该太空垃圾是欧航局2013年用“织女星”火箭发射卫星时留下的。这个100千克重的太空垃圾，大小相当于1颗小型卫星，结构坚固，形状简单，适合作为太空清除目标。

按计划，“清洁太空—1”号将先被火箭送入距地500千米的轨道进行测调，然后变轨进入“织女星”二次有效载荷适配器所在的轨道，捕获该太空垃圾，最终把它拖入大气层烧毁。如果上述试验获得成功，将为未来在轨清除太空垃圾任务铺平道路。

目前，还有不少清理太空垃圾的新技术正在开发。例如，激光主动移除技术、充气阻尼移除技术、电力缆索移除技术、交会捕捉移除技术和喷射移除技术等，分别适用于不同大小、类别的太空垃圾。不过，这些技术目前还停留在“纸上谈兵”阶段，需要深入探索、不断试验。清除太空垃圾，需要不产生更多的太空垃圾，成本也要比较低。随着航天器的不断增加，未来清理太空垃圾有望成为一个新产业。

（作者为北京空间科技信息研究所编审）

## 微阅读

### 以色列启动网络安全信息共享社交平台

以色列国家网络局近日宣布，以色列启动了一个以共享网络安全信息为目的的新社交平台，用户可在平台共享网络安全信息，以防范并及时应对网络攻击。

以色列国家网络局说，这一名为Cybernet的社交平台由国家网络局发起、由以色列主要网络安全相关公司、机构及高级网络专家共同建立。它目前有约1000名用户，他们中大部分是以色列网络安全领域分析师和信息安全经理等专业人士。

平台每个用户都有自己的资料，可以发布信息，也可以获取其他用户发布的相关信息。一旦有用户在该平台发布网络攻击报告，其他用户就可以通过信息共享，检查自己所在机构是否也遭受类似网络攻击，以便尽早采取防范和应对措施。此外，用户还可以浏览网络攻击处理报告，参与平台内部讨论等。

（据新华社耶路撒冷电 记者陈文仙、尚昊）

### 塞浦路斯2019年入境游客人数创新高

塞浦路斯旅游部副部长萨瓦斯·佩尔迪奥斯近日表示，2019年塞浦路斯入境游客比上一年增加近1%，达到近400万人次，创下历史新高。

据塞浦路斯国家电视台报道，佩尔迪奥斯当天援引塞浦路斯国家统计局的数据说，2019年塞浦路斯入境游客达到397.68万人次，入境游客人数连续第七年增长。

佩尔迪奥斯说，尽管英国“脱欧”令人担忧，英国仍然是塞浦路斯主要客源国，入境游客为133万人次，增长0.2%。

佩尔迪奥斯表示，到2030年，塞浦路斯的人境游客有望达到500万人次。他说，这一目标可以通过旅游多样化战略、大力发展山区旅游等来实现。

（据新华社社科西电 记者张保平）

### 天文学家发现首颗在金星轨道内运行小行星

美国加州理工学院日前发表公报说，该校研究团队利用设在帕洛马天文台的巡天相机“兹维基瞬态观测设备（ZTF）”，在太阳系内发现首颗完全在金星轨道内运行的小行星。

这颗被命名为“2020 AV2”的小行星直径约1至3公里，绕太阳系公转轨道呈椭圆形，相对于太阳系平面倾角约15度，公转周期约151个地球日。其运行轨道始终处于金星轨道内，在近日点时非常接近水星轨道。

加州理工学院物理学教授、美国航天局喷气推进实验室科学家汤姆·普林斯表示，这颗小行星可能因为与太阳系内的行星碰撞而坠入金星轨道。

（据新华社洛杉矶电 记者谭晶晶）

本版责编：张慧中 李欣怡

# 法国颁新法鼓励绿色交通出行

本报驻法国记者 刘玲玲

近日，法国正式颁布实行《交通未来导向法》。该法律包含189条规定，针对近年来法国交通与环保领域存在的问题提出了一系列解决措施，并鼓励法国民众绿色出行，应对环保领域的挑战。

新法律的一大亮点是明确提出了法国减少碳排放的路线图。根据这一路线图，法国地面交通将在2050年前实现“碳中和”的目标。为实现这一目标，新法律明确了两个阶段：一是在2030年前把法国二氧化碳排放量总量减少37.5%；二是在2040年前停止出售使用汽油、柴油和天然气等化石燃料的车辆。

为促进民众更多选择公共交通、自行车等绿色出行方式，《交通未来导向法》指出，2019年至2023年间，法国政府将拨款137亿欧元（1欧元约合7.79元人民币）用于发展基础设施，对现有交通网络进行维护。今年开始，法国政府将推出电动公交车，到2022年前把电动汽车充电桩数量增

加5倍；法国政府还将设立总额为3.5亿欧元的自行车基金，加强对共享自行车、电动滑板车的管理，为市民提供更加安全的出行环境。

法国生态转型与团结部发布公告指出，新法律规定的一系列新举措将使民众出行更加便捷、便宜和清洁，不仅是本国实现能源转型的必然要求，也是对全球环境保护的有力呼应。法国生态转型与团结部部长伊丽莎白·伯尔内表示：“《交通未来导向法》的实行，是法国公共交通政策的一次深刻变革。”

在2020年新年致辞中，法国总统马克龙强调，法国将在新的一年进一步加快生态转型，为应对气候变化、保护生物多样性作出

更多努力。多年来，法国政府不断推动相关改革，在气候、能源、农业、交通等多个领域“多管齐下”，带动全社会积极参与生态环境保护。然而，由于治理措施落实不力、缺乏实质性资金支持等原因，此前的举措并未发挥预期效果。

此次颁布《交通未来导向法》也在法国各界引发讨论，不少人认为新法律的颁布只是在做“表面文章”，缺乏具体措施和必要资金，能否产生效果还有待观察。“新法律的目标雄心勃勃，但在具体措施上却有些含糊。”环保组织“交通与环境”联合创始人阿克塞尔·比多评价说：“很多目标目前看来只是美好的愿景，很难按时实现。”

为确保实现《交通未来导向法》设立

的目标，法国生态转型与团结部日前发布公告，宣布政府将在环境保护领域实施13项重要变革。在绿色出行方面，将投入更多资金支持民众购买新型电动汽车或氢动力汽车。

根据公告，自今日起，购买清洁能源汽车的消费者将根据购买价格区间的不同，获得3000欧元至6000欧元不等的“生态奖金”。对于二氧化碳排放量少于20克/公里的汽车，法国政府则将把奖励额度提高50%。

法国“当代环境”网站刊文评价称，这项优惠措施将与《交通未来导向法》的实行形成有益呼应，有利于推动民众改变出行方式，降低温室气体排放量。文章同时指出，要实现“碳中和”目标，法国政府需要更大力度的政策落实、更长久的效果追踪反馈以及更广泛的宣传普及，推动各方更加积极地投入绿色环保与低碳经济当中。

（本报巴黎电）

现已销售的车种和款式将从2025年12月起适用新规。

一些地方政府通过为老年人提供出行和就餐优惠的方式，吸引更多高龄司机返还驾照。例如，日本千叶

县政府与当地出租车企业、铁道公司和酒店合作，返还驾照的老年人乘坐出租车可打九折，乘坐火车半价，住酒店打九五折。佐贺县小城市允许返还驾照的高龄司机两年免费乘坐该市的公交车。日本爱知县则提供当地176家连锁便利店的用餐八折优惠。

在多项政策推动下，2018年日本全国范围内75岁以上高龄司机返还驾照的人数为29万多人，远高于2017年的近4万人。

（本报东京电）

# 日本多举措提升高龄驾驶安全

本报驻日本记者 刘军国

国内75岁以上驾照持有者有400多万人，且仍在增加。据预测，2023年，75岁以上的驾照持有者将达到717万人。

高龄司机伴随而来的是交通事故的更高风险。在75岁以上的驾照持有者中，在过去3年中有过交通违规行为的人约占三成，是其他年龄段司机的两倍。日本民众普遍关心如何在确保交通安全的情况下，让老年人有更舒适安全的出行方式。

近两年，日本政府出台很多措施，鼓

励高龄司机返还驾照。在政策层面上，日本政府对高龄驾驶者的驾照更新做出严格规定，70岁以上老人更新驾照时必须接受驾驶适性测试、义务交规学习等项目。警察厅还计划于今年内引进限定驾照。持有限定驾照的驾驶人只能在特定场所，驾驶配备减轻碰撞损失刹车装置等零件的安全辅助汽车。此前，日本国土交通部颁布新规，要求国内厂商2021年11月起销售的新型乘用车必须配备自动刹车。

目前，一些日本汽车厂商推出了专为老年人设计的微型电动汽车。这种老年人专用车可容纳1—2人，驾驶时轻巧方便，能在狭窄空间转弯。汽车还设置最高限速，为老年人处理交通状况预留出更多时间。作为近距离移动的交通工具，微型电动汽车为居住在农村地区的老年人带来便利，深受欢迎。在日本富山县富山市，微型电动汽车生产商冈武汽车公司每天都会接到几十个意向购买者的咨询电话。

日本是目前老龄化最严重的国家之一。在农村地区，老年人数量众多，但公共交通却十分有限。汽车已成为老年人购物、就医等不可或缺的代步工具。据统计，日本