

民生

广州11月将举办四国赛
国足时隔七年重返天体

新快报讯 记者王敬报道 据悉,今年11月的国际比赛日,广州将举办四国赛,场地为天河体育中心。这是中国男子国家队(国足)时隔7年再次重返天体。

中国足协基本敲定了今年下半年的国足比赛计划。9月至10月的国际比赛窗口,国足确定不会参加在印度尼西亚举办的首届“东盟杯”,而是选择在重庆踢四场热身赛,且四个对手都已确定——乌兹别克斯坦队、朝鲜队、塔吉克斯坦队和巴勒斯坦队。这四支球队都要参加2027年1月在沙特阿拉伯举行的亚洲杯。

这批热身对手的选择经过教练组反复考量,四支球队的技战术风格与国足亚洲杯小组赛的两个同组对手——伊朗队、叙利亚队、吉尔吉斯斯坦队高度相似。从西亚的力量型对抗到中亚的硬朗打法,从快速冲击到低位防反,几乎覆盖了国足在亚洲杯小组赛可能遇到的各种战术类型。

而在11月的国际比赛窗口,国足将来到广州,在天体踢两场国际A级热身赛。届时,广州要办一次四国赛(淘汰制每队踢两场),中国足协邀请三支海外球队来华。不过,此次四国赛的比赛对手尚未最终确定,但目标还是亚

洲杯的参赛队,大概率不会有传闻中想和国足踢友谊赛的库拉索队。

天体上一次承办国足比赛还要追溯到2019年10月。彼时,国足的主帅还是意大利人里皮,当时国足在天体以7:0狂胜关岛队。在那场比赛之后,国足的主场版图上便再未出现天体的名字。也就是说,这将是国足时隔7年重返天体。

对志在亚洲杯8强的国足来说,这两个国际比赛窗口的热身很关键,6场比赛下来不仅能检验自身的技战术水平,也可以明确国足当前实力在亚洲足坛的基本定位。

今明两天广东中南部
有较强降水过程

新快报讯 记者许力夫 通讯员程正泉 王天巍报道 新的一周广东继续多雨。3日—4日,粤西和珠三角仍有大雨局部(大)暴雨。注意防范强降水引发的山体滑坡、泥石流、积涝等灾害。

1日白天到2日早晨,受季风气流影响,除梅州和粤东大部分市县出现短时阵雨外,其余市县普遍出现了中到强雷雨局部暴雨或大暴雨。据气象水文监测,1日08时到2日08时,全省平均雨量14.7毫米,超过25毫米镇街占全省总镇街数的37.6%,有8个镇街录得超过100毫米的大暴雨。

具体预报

3日—4日,珠三角和粤西有大雨,局部(大)暴雨,韶关、清远有中到大雨局部暴雨,其余市县有阵雨。大部市县最高气温介于27℃~31℃。

5日,珠三角、粤西有中到大雨局部暴雨,其余市县有阵雨。最高气温:珠三角东部市县、粤东、河源、梅州32℃~34℃,其余市县28℃~31℃。

广州市区天气

3日,多云到阴天,有中到大雨,局部暴雨,25℃~30℃

4日,多云到阴天,有中雷雨,局部暴雨,25℃~30℃

5日,多云到阴天,有中雷雨,局部大雨,26℃~31℃

暑运火爆!国铁广州局最高一天发客246.8万人次

新快报讯 记者许力夫 通讯员彭国曦 张晓敏 黄瑜楚报道 8月1日,记者从国铁广州局获悉,自7月1日暑运启动以来,该局累计发送旅客5892.5万人次,日均发送旅客190.1万人次,其中单日最高客流达246.8万人次。

今年暑运,国铁广州局客流集中于粤港澳大湾区、长株潭核心区域。广州、深圳、长沙三大枢纽客流表现突出,发送量依次为1362万、880万、802万人次,到达量分别达1347万、850万、759万人次。旅客出行目的地以北京、上海、成都等热门旅游城市为主。短途出行占据主导地位,500公里以内短途客流占比72.8%。同时,粤港澳大湾区互联互通水平持续提升,暑运以来,广深港高铁发送旅客778.7万人次,其中跨境客流280万人次,过港旅客日均发送4.7万人次,同比增长0.5%。

今年暑运,学生群体出行成为一大亮点,客流增幅显著,同比增长47.1%。



关注

巴拿马运河“缺水”影响几何

经济专家:海运成本如上涨15%至20%并持续至少3个月,将明显反映到消费者价格中

据新华社电 巴拿马运河管理局日前公布最新规定,要求通行船舶最大吃水深度7月24日起从约15.09米调整到约14.94米,并将于8月15日进一步调整到约14.78米。在水情理想时,巴拿马运河当前设计最大吃水深度约为15.24米。

运河通行船舶最大吃水深度缩减,意味着每艘穿越运河的货轮要“减载”。以巴拿马运河最大的新巴拿马型船闸为例,吃水深度每下调15厘米,大型集装箱船就要少装数百个标准集装箱,进而推动单箱运费上升。

以前,巴拿马运河也曾出现过类似调整。2023年,该地区遭遇历史性严重干旱,导致运河管理局被迫连续调整吃水深度、压缩通航数量,引发船舶排队、货物减载及航线调整,冲击全球航运和供应链。如今,巴拿马运河为何又出现类似问题?这会给航运成本和全球经济带来什么变数?

“水上电梯”靠淡水运作

与另一条重要海运通道苏伊士运河通行船舶最深可达20多米的吃水深度相比,巴拿马运河的吃水深度要小很多,导致一些最大型的超级巨轮无法通行。这与巴拿马运河的通行方式密切相关。

巴拿马运河是水闸式运河,采取阶梯通行方式,中间段加通湖水平面比两侧大西洋和太平洋高20多米。船只必须“乘电梯”通行,经过一级级船闸升降船体。

这种形似巨型水槽的船闸,相当于“大浴缸”。货轮要从低处升到高处,就要引加通湖的淡水流入“浴缸”,托起船体,升至上一级船闸,并按照相同的操作逐步升至加通湖水平面。船只下降也是同样的模式,引淡水入船闸,通过逐级排水把船体降至海平面。

问题在于,加通湖的淡水随着船只下降,最终只能排入大洋,无法回收到湖中。换句话说,每送走一艘通行船只,加通湖就要流失几亿升淡水。数据显示,配备节水池的新巴拿马型船闸每

次过闸要消耗约2亿升淡水,这相当于80个标准游泳池的储水量。

雨水丰润时节,这不算太大困扰。遭遇干旱时,加通湖水位下降,运河管理机构不得限制吃水深度以节约淡水。这些淡水不仅是运河通行所必需,也是当地居民重要的饮用水源,如果不加控制,很有可能酿成“缺水危机”。

“预防性水资源管理”

与2023年集中调整吃水深度的背景类似,当前全球也在经历严重的厄尔尼诺现象。美国国家海洋和大气管理局认为,厄尔尼诺现象预计将在今年下半年继续增强,并有97%的概率持续至2027年初春。今年10月至12月出现强厄尔尼诺事件的概率为81%,其强度可能跻身1950年以来最强厄尔尼诺事件之列。

厄尔尼诺现象带来赤道太平洋中部和东部海表温度持续升高,改变太平洋上空大气环流和热带降雨分布,使中美洲地区对流活动减弱,降雨偏少。降雨量直接影响加通湖蓄水量,从而影响

运河严重依靠淡水的通行方式。

巴拿马海事与物流咨询集团总裁兼首席执行官爱德华多·卢戈接受新华社记者采访时说,巴拿马运河管理局的最新调整仍属“预防性水资源管理”,并不意味着运河整体通航能力明显下降,但对船舶载货量产生一定限制。

2023年至2024年旱情期间,巴拿马运河最大允许吃水深度曾降至约13.41米,运河每日通航数量一度减至22至26艘。当前情况尚没有那时严峻,但如果旱情持续,那么船舶继续减载、调整船期乃至绕航的可能性会明显增加。

会否带来供应链风险

最大吃水深度缩减意味着船只不得不装载部分货物,推高单位运输成本。事实上,面对巴拿马运河最新变化,国际航运巨头达飞海运集团、地中海航运公司已上调了相关航线集装箱运费。

巴拿马大学经济学教授雷内·布拉乔告诉记者,船舶减载后,货物单位运输成本相应上升。他估计,海运成本如

果上涨15%至20%并持续至少3个月,随着供应合同重新谈判,相关成本可能会明显反映到消费者价格中。

布拉乔认为,如果每日通航量持续低于34艘、平均等待时间超过72小时,或降雨量持续较常年偏低30%以上,当前的“预防性措施”可能逐步演变为供应链风险。

在2023年的历史性严重干旱期间,巴拿马运河货运量减少约1500万吨,船舶平均运输时间延长约6天。当时,红海局势一度紧张导致不少船舶避开苏伊士运河。两条重要航道同时承压,推高了全球航运的燃油消耗、保险费用等。

巴拿马亚洲战略研究中心研究员埃尔默·米兰达表示,市场关注的不仅是当前的减载,还包括水情是否持续恶化,以及是否与其他航道和地缘紧张局势带来的风险相互叠加。他认为,如果巴拿马运河同时出现吃水深度缩减、通航数量减少、等待时间延长的情况,航运企业即使可选择绕行,也要面临航程更长和更高的燃油、保险与时间成本。