

中国电力技术创新 位居全球首位

联合国可持续发展高级别政治论坛全球能源互联网主题活动10日在纽约联合国总部举行。活动发布的《全球电力发展指数(2026)》研究报告显示,中国电力发展综合排名跻身世界前列,其中电力技术创新居全球首位。

报告从供应保障、消费服务、绿色低碳、技术创新四个维度评估了全球100个国家的电力发展水平。位列综合发展水平前五的国家分别是芬兰、瑞典、瑞士、中国、挪威;中国电力技术创新居全球第一,清洁能源装机总量居全球首位,电力数字化技术应用领跑世界。

报告显示,2025年全球新能源总装机容量超过39.5亿千瓦,占全球电力总装机容量近40%,全球电力加速转型。人工智能、数字孪生、虚拟电厂等技术正从示范走向大规模应用。

此次活动由全球能源互联网发展合作组织与中国常驻联合国代表团、联合国开

发计划署、联合国亚太经社会、联合国可持续发展解决方案网络等联合举办。

联合国经济及社会理事会主席洛克·塔帕在致辞中建议,全球应加大发展中国家绿能基建投资,推进技术普惠共享,坚持公平导向,以创新打造兼具韧性与包容性的全球能源转型路径。

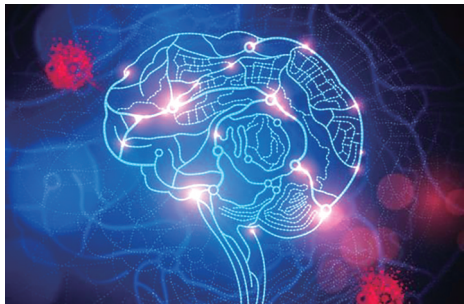
联合国副秘书长李军华表示,能源是

可持续发展根基,各国需加快能源技术创新与电网互联,向发展中国家提供政策技术援助,深化跨领域多边伙伴关系,推动公平包容的能源转型。

全球能源互联网发展合作组织是中国发起成立的首个能源领域国际组织,在全球拥有1450家会员、覆盖145个国家。

据新华社

人类智力奥秘 或藏于单个脑细胞中



耶路撒冷希伯来大学近日发布的一项研究显示,人类大脑中单个神经元的信息处理能力远超其他哺乳动物,这意味着人类卓越的认知能力不仅源于拥有更多神经元及其连接,也可能与单个神经元本身更强大的计算能力密切相关。

该大学与荷兰阿姆斯特丹自由大学的研究人员让人工神经网络学习并模拟单个神经元对输入信息的反应,并以人工神经网络完成模拟任务的难度,衡量神经元自身的计算能力。结果显示,人类大脑皮层神经元比其他哺乳动物具有更高的信息处理能力。

研究人员认为,这主要得益于人类神经元拥有更加复杂的树突结构和独特的电生理特性,使其能够对输入信息展开更复杂的运算。因此,一个人类大脑皮层神经元并非传统意义上的简单“开关”,而更像一个高度复杂的计算单元,其功能甚至可与深度神经网络相媲美。

研究人员表示,人们通常认为神经元只是负责“开启”或“关闭”信号传递,而研究结果表明,单个神经元本身就是一种“极其复杂的计算设备”。这一发现挑战了长期以来“智力主要源于神经元数量和连接规模”的传统观点,为理解人类认知能力的演化提供了新视角。

这项研究建立了连接脑细胞物理结构与计算能力的系统框架,有望帮助科学家进一步揭示大脑产生思维、学习和认知的机制。这一成果还可为未来人工智能的发展提供新思路,即借鉴生物神经元的复杂计算机制,设计计算能力更强的人工神经元,而不仅仅依靠扩大模型规模和参数数量来提升人工智能性能。

据新华社

太阳50亿年后 将耗尽氢燃料

英国圣安德鲁斯大学等机构研究人员借助詹姆斯·韦布空间望远镜对一颗围绕白矮星运行的行星进行详细观测,不仅测得其质量、温度,还探测到其大气层。这项成果为揭示太阳死亡后太阳系外层行星的命运提供重要线索。相关论文近日在线发表于英国《自然》杂志。

圣安德鲁斯大学近日发布新闻公报介绍,约50亿年后,太阳将耗尽其核心的氢燃料,膨胀为红巨星,随后它会抛出外层物质,最终演化为白矮星。在这一过程中,包括水星、金星甚至地球在内的内侧行星可能都将被红巨星吞噬,而关于木星等外侧气态巨行星的最终命运一直存在诸多谜团。

科学家最初于2020年利用凌日系外行星勘测卫星和斯皮策空间望远镜观测到这颗围绕白矮星运行的太阳系外行星WD 1856 b,它距离地球约80光年,大小类似木星,却围绕一颗仅有地球大小的白矮星运行,并且其运行轨道与白矮星距离极为接近。令科学家困惑的是,这颗行星

为何没有在恒星演化为红巨星阶段被吞噬。

最新研究中,研究团队借助韦布空间望远镜观测该行星凌日过程,测定其质量约为木星的4至11倍,温度约126摄氏度。研究人员还在其大气中发现了云粒子以及甲烷等碳氢化合物存在的迹象。

研究人员分析认为,这颗行星如今并不存在足以维持高温的能量来源,其热量应是早期留下的“余热”。结合行星冷却模型和最新观测数据,团队推断,这颗行星最初位于远离恒星的“安全轨道”,在恒星膨胀为红巨星阶段得以幸存。待恒星演化成白矮星后的约30亿至55亿年间,在该系统内其他天体引力作用下逐渐向内迁移,并在此过程中因白矮星的强大引力而显著升温,随后持续冷却至今。

研究团队表示,新研究有助理解行星系统在恒星死亡后的长期演化。研究表明,一些幸存行星在恒星“谢幕”后仍可能经历漫长而活跃的演化过程。

据新华社

日本逾25%客车司机 年逾六旬引担忧



日本一名83岁的公交司机

日本一项调查显示,该国公共客车司机的平均年龄约为56岁,其中超过四分之一为60岁或以上,甚至有人年逾八旬。在日本交通运输行业长期人手短缺的情况下,公共客车司机老龄化引发对交通安全的严重担忧。

据日本《朝日新闻》7日报道,依据厚生劳动省发布的年度《工资结构基本统计调查》,日本全体劳动者的平均年龄从2010年的41.3岁升至2025年的44.4岁,但同时期公共客车司机的平均年龄及增长速度远高于这一水平,从46.5岁升至56岁。

日本巴士协会对约700家相关企业的调查显示,截至2024年底,这些企业雇用的公共客车司机中,超过1.9万人年龄达到或超过60岁,约占总数的26.1%,比例较2003年的10.8%大幅上升。

另外,日本警察厅统计数据也显示,该国75岁及以上驾车者引发致命交通事故的比例是75岁以下驾车者的两倍。警察厅官员表示,老龄驾车者更容易出现误将油门当作刹车踩下的情况。

仅在今年5月,日本接连发生老年公共客车司机引发的交通事故,致多人伤亡。其中一起事故的肇事司机年龄高达85岁,凸显日本交通运输行业长期人手不足的困境。

日本巴士协会估计,2030年日本公共客车司机将从2024年的10.8万人降至9.3万人,比需求短缺3.6万人。

据新华社

韩国 “全职主夫”数量增加

韩国统计厅数据显示,今年第一季度,因育儿或家务而被归类为“非经济活动人口”的男性达到27.4万人,为有记录以来最高值,较去年同期增加16.6%。

据韩国《中央日报》8日报道,33岁的“全职主夫”李永佑(音译)说,自己以前工作时收入不高,每月支付孩子托管和家政费用后,剩不下什么钱。而妻子收入是他的两倍。两人商量后,决定“选择最合理的方案”——男方辞职做全职“奶爸”。

他自称最初也会在意别人的目光,“但现在这就是我的工作。我不管别人怎么想,只要我的家人开心就好。在职场时我只是助理经理,但现在我我可是这个家庭的首席运营官”。

《中央日报》说,男性过去全职照顾家庭只是失业后的无奈选择,而如今,更多家庭主动为之。

韩国中央银行韩国银行今年4月公布的一项统计数据也显示,今年第一季度,韩国全职主妇数量同比下降1.9%,降至654万人,为同期历史最低水平。

据新华社