

2024年艺术类专业省级统考启幕

艺考改革落地实施第一年 哪些新特点值得关注

据央视新闻客户端11月20日消息，日前，2024年艺术类专业省级统考正式拉开帷幕，吉林、上海、安徽等地相继开考。2021年，教育部启动了艺术类专业考试招生改革，2024年是新一轮艺考改革落地实施的第一年，新一轮艺考有哪些新特点，一起来看一看。

按照艺考改革相关要求，2024年起，各省(区、市)的省级专业统考要基本实现对音乐类、舞蹈类、表(导)演类、播音与主持类、美术与设计类、书法类等六大科类的全覆盖。戏曲类实行省际联考。对于考试组织确有困难的个别科类，有关省份可通过省际联考或“考评分离”等方式实施。据介绍，上海市已按照最新要求，对艺术类专业统考进行了调整。

上海市教育考试院院长刘玉祥说：原来上海的艺术类统考是五个门类，包括美术与设计类、音乐类、播音

与主持类、编导类和表演类。根据新规范，编导类就取消了，增加两个是新科目，一个是书法类，一个是舞蹈类。同时，在表演里边又扩大了导演，叫表(导)演类。2024年开始，上海的艺术类统考也按照国家的统一要求，六个统考门类实现了全覆盖。

与以往“各自为政”的省级专业统考相比，此次艺考改革努力做到“全国一盘棋”。教育部会同各地专家仔细打磨，对各专业建立了相对统一的考试标准和规则，规范了各类别的考试科目，并设定每个类别的满分总分均为300分。

此次落地实施的艺考改革，还有一个重要的变化就是，大幅压缩了校考规模，更加突出省级统考的重要性。

据了解，此次艺考改革进一步严格控制了校考的高校及专业范围。2024年，仅有38所高校的部分

艺术类专业开展校考。

据介绍，为提高省级统考的质量和水平，教育部教育考试院启动了全国艺术类专业省级评卷专家机制，建立了全国艺术类专业省级统一考试评卷专家库。各省份自2021年起，就在教育部指导下，逐步加强艺术类专业省级统考能力建设，完善有关工作规范。

此次艺考改革还体现了一个重要导向，无论是通过省级统考还是校考进行招生的院校，都提升了高考文化成绩的门槛，突出专业与文化并重。

此次艺考改革允许相关高校在校考专业考试招生中，对于极少数省级统考和校考成绩均特别优异，或在相关专业领域具有突出才能和表现的学生，探索制定高考文化课成绩破格录取办法。具体办法由招生高校提前向社会公布。

“雪龙2”号大厨的美食哲学

新华社“雪龙2”号11月20日电 餐厅，无疑是“雪龙2”号上被给予较多期许的地方。

一日四餐，厨师长秦冬雷和他的团队用一道道美食回应着期许。掌勺“雪龙兄弟”10余年，“秦大厨”悟出不少关于吃的道理。

“雪龙2”号不能使用明火，食物只能通过电磁炉加热，这会直接影响菜品口感。“客观条件的确不利，要想保证队员们的营养，我们就得从菜的味道和花样上下功夫。”秦冬雷说。

每天四顿饭，早餐通常有馒头、鸡蛋、咸菜和粥等共计七八样，午餐为四菜一汤，晚餐在此基础上还会配上一份面食点心，此外还有一顿夜宵。“每天的菜品需要营养搭配，还要满足南北方不同口味。”秦冬雷略带自豪地说，基本做到了十来天不重样。

作为“海上厨房”的厨师长，秦冬雷还有一项重要职责——管理食材存储。“雪龙2”号有一套食物保鲜系统，包括常规冷库、蔬菜冰温保鲜以及气调保鲜系统等。在中途不补给的情况下，这套系统能够保证全船60天左右的正常餐饮。

“出海后，蔬菜是最珍贵的，需要从采购环节就开始通盘考虑存放和使用问题。现在保鲜设备进步，加上一代代厨师积累经验，出海一个月内，蔬菜品种多样性都是有保障的。”秦冬雷说。

美食能给人归属感。“想吃盐水鸭”“怀念家常面了”……餐厅入口处，挂着一本“后勤服务意见反馈表”，用来征集队员们想吃的食物。

在秦冬雷看来，队员们漂泊在离家万里的大洋上，食物往往寄托着他们对家乡的思念。“条件允许的情况下，我们都会尽量满足。”

食物是人与人之间沟通的纽带。每到饭点，秦冬雷喜欢坐在出菜窗口前，看着排队打饭的队员们。时间久了，哪道菜受欢迎、哪位队员今天没来吃饭，他心里都有数。

有队员来交流做菜心得或提出意见，他通常会用小本记下，吸纳到后续菜单中。看到有队员出现晕船症状，他就会调整菜单，多做些清淡的菜，主食也会加上带汤的面条。朴素的温情，弥漫餐厅。

“人间烟火气，最抚凡人心。”如今，船上年轻队员越来越多，口味也更加时尚。不愿沦为“老把式”的秦冬雷带着团队开始琢磨起创新菜，满足年轻食客的味蕾。

河北遵化装备制造产业聚集助推经济发展

11月16日，工人在河北省遵化市一家矿山机械设备企业的生产车间工作。

近年来，河北省遵化市大力发展机械设备、数控机床、汽车配件等装备制造产业，提升产业核心竞争力，助推区域经济高质量发展。据介绍，目前该市规模以上装备制造企业达40多家。

新华社发



高铁修到百米海底 建设中的深江铁路 施工难度举世罕见

据《中国纪检监察报》11月20日报道，逢山开路，遇水架桥，这对铁路建设者来说已是家常便饭。若要穿山越壑，潜江入海，能否依然沉稳应对？在广东虎门珠江入海口，建设中的深江铁路珠江口隧道正在书写“答卷”。

深江铁路途经深圳、东莞、广州、中山、江门5个地市，是中国“八纵八横”高铁网沿海通道的重要组成部分，也是对接服务“一带一路”倡议、支持粤港澳大湾区和中国广东自贸区建设的重大交通基础设施。作为深江铁路全线重点控制性工程，珠江口隧道连接东莞与广州南沙。隧道全长13.69公里，为单洞双线高速铁路，设计时速200公里，是目前我国最大水压最大埋深海底隧道。

广东东莞、广州隔珠江口相望，这一次它们因珠江口隧道变得更加紧密。根据线路规划图，隧道从东

莞滨海湾站入地穿越珠江口，在广州南沙万顷沙镇上岸。待建成后，往来两地不过4分钟车程。

据相关资料显示，珠江口隧道海域段长约11.05公里，最大埋深115米，接近40层楼高。随着深度加大，水压也在不断增强。盾构机施工时承受的极值达1.06兆帕，超过10个标准大气压，相当于在指甲盖大小的面积上承受10.6公斤的压力。加之周边环境水腐蚀性较为严重，会破坏钢筋表面的防腐层，造成钢筋混凝土结构性能劣化，影响结构的使用寿命。

“珠江口隧道穿越经济发达、人口密集、生态环境敏感地区，对施工提出很高的要求。”中铁十四局深江铁路珠江口隧道工程项目总工程师陈兴飞告诉记者，综合考虑多种因素，曾诞生公铁两用桥、单一桥、隧道等多种方案。这些方案各有特点，多数专家认为，珠江口穿行的主

航道是粤港澳大湾区港口群连接国际航道、通达国内外港口的水路运输大动脉，考虑到桥梁在建设 and 后期运维阶段会对通航、防洪、环境、成本造成一定影响，最终舍弃经济效益较好的公铁两用大桥方案，改为隧道下穿。

珠江三角洲是由珠江水系冲积而成，水况复杂、地形多变的复合型三角洲。勘察结果显示，两条线位的地貌单元均为珠江三角洲平原，该水域底部覆盖层成分基本相同，“上软下硬”，上部主要是软土、砂土沉积，下部由上更新统黏性土、砂砾石层组成，底部有微风化花岗岩岩层。

“海底凹凸不平、软硬不均，其中全断面硬岩长2.75公里，断裂带区间长达490米，岩石最大饱和抗压强度达124兆帕。”陈兴飞粗略算了下，这种情况下，隧道跨越珠江口要穿过17条断裂破碎带、13种地层、5种复合地质。“其施工难度在全世界范围内都是罕见的。”

“全体注意，开始推进！”11月17日上午，随着油泵、泥浆泵、刀盘运转，“深江1号”在珠江口水面下73米开始了新一轮作业……