



共担时代责任 续写亚太新篇

■ 屠新泉

2026年11月,中国将在深圳举办亚太经合组织(APEC)第三十三次领导人非正式会议。当此地缘政治对抗加剧,单边主义、贸易保护主义蔓延的时刻,此次盛会全球寄予很高期望。在当下这个关键节点,回望APEC对地区繁荣发展所做贡献,更能明确地区未来发展的方向。

开放区域主义助力经济全球化。自1989年成立以来,APEC为提升亚太经济一体化水平、促进区域合作、增进地区人民福祉发挥了巨大作用。APEC成员构成复杂、经济发展水平悬殊、地理范围覆盖广、一体化合作难度大。但APEC通过独特的非约束性、自主自愿原则,为亚太地区搭建了一个层级最高、领域最广、最具影响力的经济合作机制。这有效弥合了成员之间的一些分歧,并持续推动区域经济一体化,与世界贸易组织(WTO)打造的约束性全球贸易治理体制形成了良好互补。WTO的约束性规

则为全球贸易奠定关键的法律基础,APEC则在此基础上聚焦本区域的特色领域,不断提升贸易和投资自由化水平,多边和区域机制相辅相成、相得益彰。APEC秉持“开放的区域主义”,不搞封闭的排他性区域经济体,在当前单边主义盛行、区域机制日益封闭的环境下,显得尤为可贵。

亚太一体化推动区域经贸增长。APEC长期致力于促进亚太市场开放,助推亚太成为全球经济最具活力板块和主要增长引擎。贸易投资自由化便利化,是APEC合作的核心内容之一。在1994年茂物目标确立后,APEC各成员通过自愿削减关税和非关税壁垒等“边界上”措施推进市场开放,并将合作进一步向“跨边界”和“边界后”领域延伸。APEC贸易投资便利化合作涵盖海关程序、标准与一致化、竞争政策等广泛领域。从APEC建立至茂物目标到期的

2020年,亚太地区平均关税水平从17%降至5.3%,非关税措施大幅减少,地区内货物贸易额增长9倍,亚太地区经济体成为驱动全球贸易增长的主引擎。今后成员经济体将继续落实“布特拉加亚愿景”,延续了茂物目标提出的议程。普惠包容的APEC更具生命力。经济全球化促进了贸易繁荣和经济增长,但也面临资源全球配置带来的发展不平衡问题。APEC始终坚持普惠包容理念,在成立伊始就把促进亚太均衡发展 and 可持续发展作为重要目标,积极开展经济技术合作,加大对发展中经济体的支持,做大并分好经济发展“蛋糕”。具体的优先领域包括人力资源开发、加强基础设施建设、推动新技术成果惠及更多民众等。这些措施使得全球化的利益能够在各国之间和各国内部得到较为均衡的分配。

APEC是中国最早加入的地区性经

济合作组织,如今中国已成为该组织的中流砥柱。自1991年中国加入以来,APEC有力推动了中国与地区其他成员的交往。随着中国综合国力的增强、制度型开放的拓展,中国也逐渐成为区域合作的推动者和领导者,积极推动APEC提升区域内合作水平。当前,中国已是13个APEC经济体的第一大贸易伙伴;APEC成员在中国前十大贸易伙伴中占据8席。

今年是中国第三次担任APEC东道主。这既是对中国经济实力的认可,也是对中国为变乱交织世界提供重要稳定性和确定性的肯定。中国将积极参与亚太经合组织合作、推进亚太自由贸易区建设。面对前所未有的机遇和挑战,中国将不忘初心,朝着亚太共同体目标再出发。

(作者单位:对外经济贸易大学中国WTO研究院)



4月26日,山东港口青岛港开通西非新集装箱航线。该航线共投入13条船舶,实行周班常态化运行。目前,青岛港非洲集装箱航线已达11条,覆盖东非、西非、北非等市场,进一步拓宽了中国和非洲之间的海上物流通道。图为当日西非航线船舶“达飞萨瓦纳”轮驶离山东港口青岛港前湾集装箱码头。 新华社发

APEC工商咨询理事会墨西哥会议推动亚太区域合作与互联互通

新华社墨西哥城4月25日电 (记者吴昊、翟淑睿)2026年亚太经合组织(APEC)工商咨询理事会(ABAC)第二次会议22日至25日在墨西哥首都墨西哥城举行。亚太工商界代表围绕区域一体化、可持续发展、数字创新和互联互通四大重点领域深入交流,提出多项务实提案。

来自21个APEC经济体的200余名亚太工商界代表参会,就支持拓展亚太自贸区建设多元路径、制定升级版亚太互联互通蓝图阐明共同立场,并呼吁APEC经济体保持市场开放,持续提升区域经济一体化水平,避免采取新的贸易限制性措施。

中国工商界代表在会上呼吁支持亚太自贸区建设,介绍中国在“人工智能+”等前沿领域的经验,并围绕能源互联互通、零碳转型、海洋能源协同开发等议题提出多项倡议,分享中国式现代化发展红利,积极引领区域合作,获得广泛支持。

ABAC墨西哥代表弗朗西斯科·苏亚雷斯对记者表示,ABAC机制有效连

从“最熟悉的身影”看中马合作生动图景

站在马来西亚巴生西港岸边向海外望去,“新海风”轮并不是最显眼的存在,但对于过去一年常在这片海域工作的人来说,它几乎成了“最熟悉的身影”。

过去一年,这艘来自中国交通建设集团有限公司的大型耙吸挖泥船参与巴生西港扩建工程作业,与“新海龙”轮、“新海虎”轮等同类设备协同施工。巴生西港扩建工程项目规划总面积约550公顷,将新增8个集装箱码头,年吞吐能力从约1500万标箱提升至约2800万标箱。目前,项目一期工程的四个集装箱泊位主体结构已初步成形。

紧张的施工节奏中,一段段友谊正在悄悄发生。刚上船时,舵工阿西夫对大型挖泥船的作业还不太熟悉,如今已能与中国同事默契配合,完成各项操作。“很多情况以前从没有遇到过,和我搭班的大副王宏斌总是耐心地讲解各种海况和操作办法,我学到了很多。”阿西夫说,“我们是彼此信赖的朋友。”

在机舱里,大管轮杨子磊与外籍员工拉比同班值守,从起初反复确认操作,到如今几句简单交流便心领神会;在甲板上,接管工李榜胜与船员哈桑合作默

契,完成管道衔接几乎无需言语。不同岗位上,这样的“搭班情谊”还一步步从岗位走进生活。

这艘船上的情谊,折射出中马合作更深的层次:不只是工程的共建,更是经验与能力的共享。为此,项目方在当地组织国际化船员培训,围绕安全管理、设备操作和基础沟通模块教学。

船上的变化,岸上也看得见。随着扩建项目推进,中国团队、中国设备和中国的技术在这里落地,让当地合作伙伴心中有底气。西港控股集团董事总经理李万达作出了一个以前没作过的决定——订购两台中国产的岸边集装箱起重机,而此前该码头的起重机均来自其他国家。

“这就是我们和中国公司深化合作的方式。”李万达告诉记者,“随着扩建工程推进,我们的合作肯定会越来越深入,越来越紧密。我们还希望向中国学习技术和人工智能,尤其是向中国的码头运营商取经。”

中国的技术在这里落地,经验在这里共享,设备开始被列入采购清单,中国方案也越来越多地被认可、被借鉴。这样的合作模式,正在马来西亚更多中马合作项目里铺展开来。

在马来西亚东海岸,中国企业参与建设的马东铁项目正稳步推进。这条铁路建成后,将把关丹港与巴生港连接起来,原本数小时的陆路通行时间将被大幅压缩。马来西亚交通部长陆兆福期待它“成为带动沿线区域经济发展的重要引擎”,而项目本身也已成为培养本地技术人才的课堂。

在关丹港一带,马中关丹产业园与位于中国广西的中马钦州产业园协同发展的“两国双园”合作持续深化。食品、冶金、硅材料等一批新项目已落地,人工智能、绿色产业等新领域也在加快引入。伴随项目落地,中方在产业组织、供应链管理、园区运营上的经验也同步提升,助力当地产业升级。

马来西亚科技与创新部长郑立慷表示,马中合作“已经从‘单一项目’走向‘多领域协同发展’”。

从一艘船,到一座港,再到一条贯通东西的铁路和不断集聚的产业……在这日复一日的共同作业里,中马合作的图景愈加丰富多彩。

(据新华社吉隆坡4月26日电 记者袁睿、何光海、王嘉伟)

在「高山王国」见证钢铁巨龙的「双向奔赴」

南半球时值仲秋,非洲南部“高山王国”莱索托正午阳光依旧灼热。从首都马塞卢驱车向东,进入莫霍特隆山区,盘山公路在海拔两千多米的群山间蜿蜒。半山腰,一条“钢铁巨龙”静卧隧洞之中,等待它的“出征时刻”。

这条“钢铁巨龙”名为“大禹·雪盾号”,是中国为莱索托高地水利项目二期工程量身定制的硬岩隧道掘进机。34公里外,它的“孪生兄弟”——“大禹·长锋号”已独立掘进一年多。

4月20日,在莱索托、南非两国政要及中国驻莱索托大使见证下,“大禹·雪盾号”始发掘进仪式举行。随着刀盘破开坚硬岩层,两台“钢铁巨龙”同时从隧洞进出口两端相向掘进。

莱索托位于非洲南部,东部四分之三国土为山地,全国平均海拔超1000米,被称为“高山王国”。该国水资源充沛,是周边国家的重要供水来源。

作为莱索托与南非间最大的基础设施项目,高地水利项目分四期实施,计划通过建设水坝和隧洞网络,将莱索托山区水资源引向南非缺水地区。其中,波利哈利输水隧洞是二期工程重点项目,因施工环境复杂、技术难度极高,被视为世界级水利工程。

高原山区岩层坚硬、埋深大、地质复杂,施工难度极高。“大禹·长锋号”和“大禹·雪盾号”为此安装了重载硬岩刀盘、常态化超前钻机尖端系统,保障复杂地质环境下高效、安全施工。

此外,项目还应用了“双液灌浆”等世界前沿技术,将水泥浆与水玻璃注入管片与岩壁之间的缝隙,给隧洞“打上加固胶”,大幅提升隧洞牢固性与施工效率。

莱索托高地水利项目不仅建设隧洞,也持续改善民生。

由于缺乏预制建材产业基础,中国专家用两年时间“手把手”培训本地员工,两座管片厂已实现自主生产,150多名本地员工能够独立完成全部工序。如今,该项目已创造2000多个就业岗位,带动周边15个村庄的青壮年参与建设。

此外,该项目还同时开设急救、混凝土工、管道工等技能培训班,计划培养3500名技能人才。

自2023年以来,企业还为村庄改善基础设施,从修缮足球场、诊所到新增公厕、托育中心、便民摊棚……村民的生活环境得到持续改善。

由于莱索托生态脆弱,环保被置于重要位置。施工现场配备污水处理设备,确保废水达标排放或循环利用;发生油料泄漏时,及时处理污染土壤并恢复植被。项目安全总监王勇说:“工程不能以牺牲生态为代价。”

项目建成后,莱索托向南非年输

水能力将从7.8亿立方米提升至12.7亿立方米,缓解南非5个省份缺水问题,同时提升莱索托水力发电能力并带来稳定收益。

中国驻莱索托大使杨晓坤表示,该项目既是重大基建工程,也是改善民生、拉动经济的核心项目,是发展中国家团结协作的生动体现。

仪式现场,莱索托自然资源大臣莫洛米·莫莱科对项目参建方为两国经济发展、就业增长、企业扶持、民生改善作出的贡献表示感谢。

当清流穿越群山,滋养的不只是南非的土地,还有莱索托这个“高山王国”的民生与发展。

(据新华社马塞卢4月26日电 记者白舸、杭泽波)

中方呼吁加强联合国的核心作用

新华社联合国4月24日电 中国常驻联合国副代表孙磊24日在《未来契约》和“联合国80周年改革倡议”(UN80)联合互动对话会上发言,呼吁加强联合国的核心作用。

孙磊说,当前国际形势动荡加剧。随着安全失序、发展失衡、治理失效日益突出,联合国也面临严峻的政治挑战和财政困难。《未来契约》和UN80应运而生,承载着国际社会弘扬多边主义、完善全球治理的坚定承诺和良好愿景,体现了会员国推动联合国提质增效、与时俱进的决心。

孙磊强调,越是处于困难时刻,越要加强联合国作为最具普遍性、代表性和权威性的政府间国际组织的核心作用,

越要加强联合国在和平与安全、可持续发展、人权三大支柱领域的工作实效,越要支持秘书长的工作。《未来契约》和UN80的出发点和落脚点,都是维护联合国权威、加强联合国作用。

孙磊表示,UN80已取得阶段性进展,同时改革日益走入深水区,下一阶段任务更加复杂艰巨。中方期待全体会员国和秘书处秉持改革初心,注重行动导向,以包容、透明方式推进授权执行审查、架构改革工作。在此过程中,要切实遵循《联合国宪章》宗旨和原则,保障会员国对改革进程的主导权和决策权,平衡推进三大支柱发展。同时,要坚决摒弃政治操演,确保发展支柱不被削弱、发展中国家的代表性和发言权不受影响。

伊朗能“管住”霍尔木兹海峡吗



据伊朗迈赫通讯社25日援引一名伊朗议员的话报道,伊朗已就管理霍尔木兹海峡形成一个综合方案。分析人士指出,伊朗此举有多重目的,包括加强对美国和以色列施压、获取新的稳定收入来源等。但对过航船只收费在国际上引发反对之声,美国正以封锁伊朗港口和船只对其施压,伊朗的海峡管控方案能否真正实施仍存不确定性。

据迈赫通讯社报道,上述消息由伊朗伊斯兰议会议员贝赫纳姆·赛义迪透露。根据赛义迪的说法,综合方案的内容包括,霍尔木兹海峡的主权将完全掌握在伊朗手中;该区域内航行的船舶和舰艇必须获得伊朗的许可;通过该区域的船只须就安全、环境保护、航运管理、许可发放等事项缴纳相关费用,且优先以里亚尔支付;被伊最高国家安全委员会或武装部队总参谋部认定为敌对国家的船只不得通过

霍尔木兹海峡,以色列船只被绝对禁止通过该区域;对于给伊朗造成损失的国家,相关国家必须先与伊朗就赔偿方式达成协议,伊方才会计向其船只发放通行许可。

分析人士认为,该方案透露出伊朗多重目的。首先,继续对美以施压。伊朗通过管控霍尔木兹海峡这一全球航运要道影响国际油价,既加剧美以通胀压力与经济负担,又促使国际社会呼吁局势降温、畅通通道,令美以在经济、外交上双重承压。不许“敌对国家”船只通行,更是将矛头直指美以。

其次,为美伊谈判留余地。尽管伊朗对美立场始终强硬,但并未彻底关闭谈判渠道。赛义迪在介绍综合方案时将以色列列为“绝对禁止”对象,但未点名美国,可能暗示美国船只通航可作为谈判筹码。

再次,给伊朗提供新的收入来源。有统计显示,如果伊朗对通过霍尔木兹海峡的每桶石油收取1美元,以战事爆发前每桶的通航量计算,伊朗每年将获得超过77亿美元收入。国际舆论认为,这将成为伊朗抵抗美西方封锁和进

行战后重建的重要资金来源。

然而,沙特阿拉伯利雅得政治和战略研究中心研究员阿卜杜勒·阿齐兹·沙巴尼认为,从实操角度看,在通航量巨大且有他国军事力量存在的情况下,对所有通过海峡的船只实施全面拦截与收费将非常困难,未来的方案执行更可能是有限和选择性的。英法两国此前已牵头组建联盟,试图开展多国行动以保障该海峡开放。如果伊朗强行收费,可能面临国际压力和外交被动。

此外,美国正以封锁伊朗港口和船只的方式实施反制。美方已明确表示绝不允许伊朗永久控制海峡,建立收费系统等。如果封锁持续导致伊朗石油存储设施“见顶”,伊朗或被迫停产,而这可能对其石油开采设施造成重大损害。美国还威胁将在国际水域拦截并查验所有向伊朗支付通行费的船只。这可能导致无船通过海峡而伊朗也无法收到通行费。

因此,上述方案是否可行,会在多大程度上实施,仍存在不确定性。(据新华社北京/德黑兰4月26日电 新华社记者)