

## 中国全球安全观在香格里拉对话会上引发共鸣

新华社记者 李萌 蔡蜀亚 严钰景

6月2日,第21届香格里拉对话会闭幕。中国的全球安全倡议以及共同、综合、合作、可持续的安全观在本届对话会上引发广泛共鸣。

分析人士表示,中方在本届对话会上展现了愿与世界携手维护共同安全、共享和平与繁荣的决心和信心。在全球安全形势深刻变化的背景下,中国作为世界和平与发展的建设性力量,积极贡献中国智慧和方案,对亚太地区乃至全球安全与发展具有重要意义。

## 贡献中国智慧和方案

6月2日上午全体会议,中方围绕“中国的全球安全观”作大会发言。中国国防部长董军强调,习近平主席提出构建人类命运共同体理念和三大全球倡议。亚太地区人民历来追求和谐、热爱和平、独立自主、自强不息、守望相助、命运与共。

董军表示,我们要善用“亚洲智慧”凝聚共识,求同存异。中方愿同各方一道,维护各国正当安全利益,共创公正合理国际秩序,发挥地区安全架构作用,推动开放务实防务合作,打造海上安全合作典范,加强新型领域安全治理,开创地区安全合作

新局面。

董军指出,亚太地区的发展成就和安定局面来之不易,是地区各国人民共同智慧的结晶、共同努力的结果,需要倍加珍惜。

本届对话会上,中方向与会各方深入阐释中国理念,与参会代表、媒体交流互动,积极开放,坦然自信,赢得广泛赞赏。

中方代表团成员、中国人民解放军军事科学院原副院长何雷表示,中国的全球安全观代表了大多数国家的根本利益,反映了大多数国家的安全诉求。中国从不搞“从实力地位出发”那一套。中国始终认为,国家不分大小、贫富、强弱,一律平等,都应以信为本、以礼相待。

何雷说,在本届对话会上,中方再次明确表明在台湾问题、南海问题上的坚定原则和立场,重申中国坚持独立自主和平外交政策,奉行防御性国防政策,执行积极防御战略方针。中方还在大会发言中提出建设性建议,为亚太地区安全与发展贡献中国智慧和方案。

## 中国倡议引发广泛共鸣

中国近年来提出的全球安全倡

议以及倡导的共同、综合、合作、可持续的安全观在本届对话会上引发与会代表广泛共鸣。

出席本届对话会的印尼当选总统普拉博沃表示,真正的安全要通过相邻国家间建立友好关系来实现,而“合作是通往繁荣与和谐的唯一道路”。

新加坡国防部长黄永宏在对话会发言时说,多年来,香格里拉对话会希望传递的信息一直没有改变,亚洲必须避免发生冲突。

新加坡时政评论员翁德生说,亚洲人善于凝聚共识、求同存异,这一理念应该让全世界都听到。人们常说“21世纪是亚洲的世纪”,亚太地区的和平稳定不容破坏,亚洲国家应以合作谋发展、促安全,在这方面中国是一个成功榜样。

马来西亚国际伊斯兰大学政治学者李佩敏表示,全球正处于动荡变革期,国际社会期待在关乎世界和平与安全的议题上听到更多中国倡议和主张。

## 美国“小圈子”不会得逞

本届对话会上,美国方面再次推销其所谓“印太战略”,鼓吹建立“小

圈子”。

对话会期间,中方代表坚定表示,“不允许霸权主义、强权政治损害亚太,不允许把地缘冲突、冷战热战引入地区,不允许任何国家、任何势力在这里生战生乱”。

中国人民大学国际关系学院教授王义桅说,中国文化是“和合文化”,追求的是合作共赢;美西方追求的是个体的绝对安全,最终结果往往是对抗分裂,导致大家都无法安全。

马来西亚新亚洲战略研究中心理事长许庆琦认为,中国的全球安全观追求的是共同和平与繁荣,而不是为个别国家的地缘政治利益服务。当前,美国试图搞“亚太版北约”,但东盟国家绝对不希望世界回到冷战时期,也不会真正去配合美国的小动作,这才是真正去配合美国的小动作,这是因为,“东盟国家深知,亚太之所以能够成为当今世界经济发展最活跃丰富的地区,最重要原因就是过去数十年来的和平稳定”。

新加坡国立大学东亚研究所副所长陈刚说,中国的全球安全观是希望无论国家大小,所有国家都能和平安全,这才是人类真正的福祉。(参与记者:毛鹏飞)

(新华社新加坡6月3日电)

## 一次特别的合作

## ——记中国援约旦萨尔特公路升级改造项目

新华社记者 何奕萍

在位于海平面以下约200多米的约旦河谷,一排排蔬菜大棚星罗棋布,这里是约旦的主要蔬菜产地。每天,当地菜农都会把蔬菜水果经约旦中西部城市萨尔特运往首都安曼,再从那里把农产品送往全国各地乃至周边国家。

菜农伊萨姆·奈玛这几天往首都安曼送菜感觉特别轻松,每天往返两次比过去整整节省了两个小时。这得益于中国援约旦萨尔特公路升级改造项目。5月27日,该项目主体工程完工仪式在萨尔特市举行。当地民众表示,升级改造后的公路使得出行更加方便顺畅。

“路程缩短了油钱,升级改造后的路开起来也非常舒适,上下坡都没那么陡了,可以降低汽车养护成本。”从事送菜工作20年的奈玛

特高兴地说。

萨尔特公路是连接约旦河谷和萨尔特市最近的一条路,之前的道路因狭窄、年久失修,经常发生事故,并不适合货车通行。2018年9月,中约两国正式决定由中方提供援助,对这条全长12.5公里的公路进行升级改造,由原双向两车道升级为双向四车道,全面升级改造并加装照明、防护、排水等设施。

据介绍,与以往中国援建的公路不同,萨尔特公路工程建设由受授方按当地标准自建完成,项目实施过程中由中国企业与当地公司组建联合体,中方提供技术和管理支持。

自项目开工以来,中交一公局集团有限公司项目经理刘茂已记不清多少次和约旦合作伙伴在联合办公点讨论项目进展。小到现场工人

佩戴安全帽、大到修改挡墙设计……每一处设计安排、安全管理、改造方案都需要双方协商敲定,才能确保项目顺利推进。

“这是我第一次(在海外)参与非中国代建的公路建设,和以往由中国企业直接设计、建造的公路不同,这种合作模式有利于提高当地的自主发展能力,能有效帮助约旦改善就业状况。”刘茂说,“同时双方要不断沟通协调,以确保公路建设既符合当地标准,又符合我们的要求。”

本着施工“零差错”原则,刘茂和中国同事每天都要下工地,提醒当地工人提高安全意识,佩戴安全帽并用好安全绳等防护用品。

中方企业的专业和敬业精神得到约方赞赏。项目约方施工单位负责人贾拉勒·库德西说,与中国企业

的合作非常成功,“中国企业的专业知识让我们受益匪浅”。

库德西说,最让他印象深刻的是道路挡墙的使用。由于萨尔特公路依山傍崖,双方决定在临崖一侧依势修建一面挡墙以确保道路安全。“这是我和中方比对多个方案后得出的最优解决方案,是我干工程40年来都没有过的经验。”

项目约方监理单位工程师瓦利德·拉班说,和中国企业的合作没有一天中断过,“他们是一个杰出团队,每天都在跟进,项目的所有变化都会监管到位”。

“通过建设这条公路,我们和当地企业加深了相互了解,相信今后中国企业能为约旦发展提供更多帮助、贡献更多力量。”刘茂说。

(新华社安曼6月4日电)

伊拉克是石油输出国组织(欧佩克)第二大产油国。因油价低廉、公共交通网络不完善等原因,燃油车长期是伊拉克民众出行的主要交通工具,人口约800万的首都巴格达的汽车保有量就超过300万辆。

然而新华社记者在巴格达街头采访时发现,越来越多民众选择购买中国产电动自行车作为首选通勤工具。政府鼓励、设计时尚、售后保障等方面优势让中国电动自行车在伊拉克得以快速普及,并深受当地人喜爱。

## 【绿色环保】

伊拉克空气污染较为严重。2023年,瑞士一家企业发布的一项全球空气质量监测数据显示,巴格达在“全球空气污染最严重城市排行”中排名第13位,是阿拉伯国家中空气污染最严重的城市,空气污染指数超出世界卫生组织相关标准10倍之多。究其原因,燃油车辆保有量及使用率高、缺乏车辆强制报废年限规定等是导致伊拉克空气污染的主要因素。

近年来,电动自行车在伊拉克迎来大好发展机遇。

2023年5月,伊拉克宣布禁止进口包括突突车、货运三轮车在内的燃油动力摩托车品类,但同类电动车辆进口不受影响。伊拉克交通部表示,伊拉克道路承载力严重不足,突突车、货运三轮车等摩托车数量已达饱和,且私自改装现象严重,尾气排放不合格率高,危险驾驶行为屡禁不止,成为危害道路安全的一大隐患,希望通过普及电动自行车减少污染,同时缓解交通拥堵、减少交通事故。

巴格达交通警察艾哈迈德·纳赛尔告诉记者,美军入侵后,伊拉克道路基础设施破坏严重,不少道路年久失修且缺乏指示标志,导致交通事故频发。据交通部统计,仅2023年伊拉克全境就发生超过7000起交通事故。其中很多涉及摩托车,因为摩托车速度快且安全防护较差,驾驶者在交通事故中容易受到伤害。

“在执勤过程中,我发现越来越多巴格达市民开始骑电动自行车出行,而且它们都产自中国。电动自行车的设计最高时速比摩托车低很多,更加安全,而且能满足大多数通勤需求。”纳赛尔说。在他看来,电动自行车有望成为日常通勤新潮流。

伊拉克政府明确表示,电动自行车普及,符合政府倡导的“绿色出行”理念。伊拉克环境部官员卡泽姆·马哈茂德说:“我们鼓励使用清洁能源交通工具代步出行,它不会排放尾气,使用过程中也不会产生任何有害环境和民众健康的物质。中国在锂电池开发和电动车设计上处于领先地位,相关产品既能满足民众出行需求,也符合伊拉克环境部门对能源转型的指导原则。”

## 【设计时尚】

即将年满20岁的贾莱勒·拉迪在父亲陪伴下走进巴格达一家电动自行车专营店,为自己挑选生日礼物。进店时,拉迪显得很不好意思。“我其实更喜欢摩托车,不是电动自行车不好,但是摩托车造型更酷!但爸爸出于安全考虑,只允许我买电动自行车。”拉迪说出了不少伊拉克青年的心声。

但是很快,店里一款设计时尚的电动自行车让拉迪眼前一亮,裸露的车架、圆形大灯、宽大的轮胎、独特的车身流线、高把手设计——正是拉迪心目中的“完美车型”。“原来电动车也有如此新潮的设计”,拉迪试驾后非常满意。

据专营店老板萨利姆·穆萨介绍,传统款式的电动自行车在推广初期确实难获青年人群青睐,但中国供应商很快根据伊拉克受众的喜好开发出多种车型,既有简约传统款,也有“拉风”时尚款,酷似哈雷摩托的高把手设计更是备受伊拉克青年追捧。

相比于燃油汽车和摩托车,“经济实惠”是中国产电动自行车的另一优势。据穆萨介绍,电动自行车售价在400美元至700美元之间,作为代步工具相比于燃油摩托车有较大价格优势,购车成本可降低约30%至60%。

规避交通拥堵是伊拉克民众由传统“油车”转向电动自行车的另一个原因。

正在专营店为电动自行车做电池保养的胡赛姆·沙克尔告诉记者,他是一名政府工作人员,上班的单程通勤距离约10公里,因公地点位于市区核心地段,交通拥堵严重,早晚高峰开燃油车单程通勤时间需要40多分钟。“冬天还好,如果酷热的夏天被堵在路上,即便开着空调也是煎熬。”沙克尔说。

“现在我骑电动自行车上下班,半小时内就能完成通勤,方便又快捷。我的电动自行车续航里程超过70公里,充满电能骑3天。充电也很方便,6小时即可充满。越来越多同事和我一样选择电动自行车通勤。中国电动自行车质量好、性能佳,为我们提供了多种出行选择!”沙克尔竖起了大拇指。

## 【保障完备】

在巴格达市区的萨德里亚街区,仅一条街上就分布着大大小小近10家电动自行车专营店,主营产自中国的品牌。

阿拉·哈桑从事电动自行车经营超过10年。10年来,哈桑25次到中国,调研中国电动自行车市场发展近况,并从中国进口整车及零配件。“每次去中国都让我眼前一亮,无论是外观设计还是电池技术,中国电动自行车企业都在不断突破创新,作为海外进口商,我们也有了更多更优的选择,为伊拉克民众引进适合不同受众人群的产品。”哈桑说。

伊拉克商家在进行整车和零配件进口的同时还引进了整套售后维护体系,为客户提供电池、核心控制器等重要部件的保修和养护。

谈及中国电动自行车在伊拉克的市场前景,哈桑坦言,现阶段、甚至在未很长一段时间里,燃油车仍会在伊拉克交通体系中占主导地位。但刚刚赴中国参加了第135届广交会的哈桑相信,使用清洁能源一定是未来交通出行的发展方向。

“在广交会上,我再一次感受到中国在新能源领域的迅猛发展,多年来,我们和中国生产商保持着高度互信和紧密联系。电动自行车的引进只是为伊拉克民众提供多元化出行选择的第一步,相信不久的将来也会有大量中国产电动汽车‘驶入’伊拉克市场。”哈桑说。

## 中国电动自行车缘何在产油大国伊拉克受青睐

## 印度:高温持续

近日,严重热浪侵袭印度,多地气温连续数日超过45摄氏度,已导致数十人死亡。

这是6月3日,在印度普拉亚格拉杰,人们在阴凉处避暑。

(新华社发)



## 黎巴嫩真主党“喀秋莎”点燃以色列北部

王逸君

以色列媒体3日报道,黎巴嫩真主党向以色列北部发射火箭弹,导致当地山火蔓延,参与救火的6名以军士兵受伤,多处民宅起火。黎巴嫩真主党证实发射“喀秋莎”火箭弹和自杀式无人机编队,以回击以军先前在黎境内的刺杀行动。

据以色列《耶路撒冷邮报》报道,黎巴嫩真主党2日向以北部发射火箭弹。虽然以方“铁穹”导弹防御系统拦截大部分来袭火箭弹,仍有“漏网”炮弹导致遭袭地区起火。火情从2日晚一直持续至3日,许多民宅着火。不过,本轮巴以冲突爆发以来,

以军与黎巴嫩真主党互袭频繁,以色列北部许多居民早已疏散。

警方封锁起火地区多条道路,敦促当地滞留居民尽快撤离。以色列消防部门派遣至少9支消防大队灭火。以色列军方同样向起火地区派出士兵和灭火设备。报道说,火势已得到控制,“目前没有人生命受到威胁”。6名国防军预备役士兵因吸入浓烟受伤,已送医治疗。

另据英国《犹太人记事报》报道,多个以色列社区受大火影响,火势蔓延至以色列北部城镇谢莫纳附近的

山丘地区。消防人员在以色列占领的戈兰高地、耶胡迪亚森林自然保护区等多地灭火,受灾区域的高温、炎热天气一度加大灭火难度。

以色列多名政府官员估计,过火面积达1011公顷,受灾地区植被需要数年才能恢复。《以色列时报》说,多棵树龄超过400年的开心果树被燃烧。

以色列反对党“拥有未来”党领导人、前总理亚伊尔·拉皮德指责以色列国家安全部长伊塔马尔·本-格维尔应对灾情不力,说“整个北部地区都在燃烧”,本-格维尔却给自己

安排了一些并不紧急的工作。

黎巴嫩真主党3日证实,自2日起向位于以色列北部的以军“加利利师”多个指挥所发射自杀式无人机编队,并向以色列占领的戈兰高地多处目标发射数十枚“喀秋莎”火箭弹,以回击以色列先前在黎巴嫩境内的无人机刺杀行动。按照黎巴嫩安全部门消息人士说法,一名真主党成员在刺杀行动中身亡。

本轮巴以冲突自去年10月爆发以来,黎巴嫩真主党为声援巴勒斯坦伊斯兰抵抗运动(哈马斯),向以军发射火箭弹和炮弹,以军则仍以空袭和炮击。

(新华社专特稿)

## 应对花粉症

## 日本拟加快采伐杉树林

日本政府4日决定加快采伐杉树林并移栽产生花粉较少的苗木,以应对花粉症患者逐年增多的情况。

依据内阁会议当天通过的新版《森林、林业白皮书》,花粉症已成为日本社会问题,而最主要的过敏原是大面积种植的杉树飞散的花粉。为此,政府计划到2033财年将杉树种植面积减少20%左右,实现到2053年杉树产生花粉总量减半的目标。

另外,政府还打算加快移栽产生花粉较少的杉树品种以及其他树种,逐步替换目前的杉树。

白皮书说,为实现上述目标,需要确保有充足劳动力从事伐木工作,刺激对杉木木材的需求,增加产

生花粉少的林木幼苗产量。

日本是地震高发国家。出于降低山体滑坡风险等考虑,日本政府上世纪五十年代起在山上大面积种植杉树林。多年后,杉树授粉季节到来,大量民众出现对花粉过敏症状。这种情况呈逐年加重趋势。许多人主要在春季出现流鼻涕、打喷嚏和眼睛发痒等症状。

目前,日本全国有约440万公顷杉树林,大致相当于日本国土面积的12%。一项针对耳鼻喉科医生及其家人的全国性调查显示,2019年日本约39%的人口受花粉症困扰,这一比例远高于1998年的16%。据统计,日本和杉树花粉症相关的直接和间接医疗费用每年高达近3000亿日元(约合139亿元人民币)。(新华社专特稿)