

“在现代化道路上,中国与全球南方国家并肩同行”——访科特迪瓦发展问题专家比赫

新华社记者 张 健

科特迪瓦经济学者、发展问题专家亚历克西斯·比赫日前接受新华社记者专访时说,在当前世界经济面临保护主义、单边主义等挑战的背景下,中国坚持开放合作的理念,通过务实合作帮助全球南方国家增强自主发展能力,实现共同发展。“在实现现代化的道路上,中国与全球南方国家并肩同行。”

比赫说,中国对全球南方国家的支持体现在多个方面。比如,中国通过基础设施建设、投资合作和技术交流,为全球南方国家推进现代化持续注入动力。近30年来,中国农业专家在科特迪瓦开展技术合

作,帮助当地改进水稻种植技术,提高粮食生产能力。同时,中国企业积极参与科特迪瓦能源等领域建设,为当地工业发展提供重要支撑。

比赫指出,作为全球最大可可生产国和出口国,科特迪瓦是中国通过务实合作助力全球南方国家发展的代表案例之一。近年来,中国积极参与当地优势产业发展,支持可可、天然橡胶等农产品深加工,推动产业链延伸和产品附加值提升。去年,中国企业承建的阿比让可可加工厂正式交付,成为该国首个国有现代化可可加工厂,提升了当地可可深加工能力。

他说,中国还持续扩大市场开放,让更多全球南方优质产品进入中国市场,这些贸易收益有助于全球南方国家推动产业发展和工业化进程。今年5月1日起,中国对53个非洲建交国全面实施零关税,彰显中国同全球南方携手发展、互利共赢的诚意。

比赫认为,中国在推动自身科技创新的同时,还积极同世界分享科技进步成果,让更多国家从中受益。例如,中国绿色技术正帮助非洲国家优化资源配置,加快绿色转型。“最具代表性的例子之一是太阳能电池板。在科特迪瓦及非洲

其他国家,我们看到绿色技术得到广泛应用,为当地创造出显著的经济价值。”

他说,中国通过合作支持全球南方国家发展,不仅在于建设一个项目或投资一家企业,更重要的是通过基础设施、产业投资、技术合作、市场开放等多种形式,帮助发展中国家系统提升工业能力和自主发展能力。这充分体现出中国同全球南方国家携手推进现代化、实现共同繁荣振兴的决心,也为广大发展中国家探索符合自身国情的发展道路提供了新机遇。

(新华社阿比让7月24日电)

走进肯尼亚西察沃国家公园



西察沃国家公园位于肯尼亚东南部,是该国面积最大的国家公园之一,是非重要的野生动物保护区和生态旅游目的地。
图为7月23日在肯尼亚塔伊塔-塔韦塔郡西察沃国家公园内拍摄的长颈鹿。
新华社记者 谢剑飞摄

世界银行：委内瑞拉地震直接实物损失约196亿美元

新华社华盛顿7月23日电 世界银行23日发布一份初步评估报告显示,6月24日发生在委内瑞拉的两场地震造成的直接实物损失估计为196亿美元,但重建成本可能是这个数字的两倍甚至更多。

报告说,这两场地震对建筑和基础设施资产造成的直接经济损失估计为196亿美元。其中,住宅建筑损失约93亿美元,非住宅建筑损失约50亿美元,基础设施损失约52亿美元。重建升级、废墟清理及其

他相关费用可能使总恢复成本增至近500亿美元。

“这对任何经济体来说都是一个惊人的数字,需要协调一致的应对措施。”世界银行负责拉丁美洲和加勒比地区的副行长苏珊娜·科代罗·格拉说。

世界银行表示,正与委内瑞拉政府、美洲开发银行和拉丁美洲开发银行合作,对委内瑞拉的灾后恢复和重建成本进行全面评估,此类研究通常需要数月时间。

落实立德树人根本任务 推进基础教育扩优提质

(上接第一版)西藏拉萨那曲第二高级中学党委书记顿珠才嘎说,“我们将在‘扩优提质’上持续发力,学习先进的教学理念和班级管理模

少年儿童健康成长营造良好社会环境。”

学习了习近平总书记重要指示,宁夏固原市彭阳县委书记宋亚俊表示,将切实扛起政治责任,充分发挥党委教育工作领导小组作用,凝聚各方工作合力,把党的领导和党的建设融入办学治校、教书育人全过程各方面,确保党的教育方针不折不扣得到贯彻落实。

盛夏,重庆科技馆暑期科普活动火热开展。近3万平方米的展教空间,成为中小

“科技馆为青少年提供了直观学习体验的场所。来到这里,孩子们可以像科学家一样思考,像工程师一样实践。”重庆科技馆馆长郑吉安说,“我们将深入贯彻落实习近平总书记‘推动学校、家庭、社会同向发力’的要求,加大精品科普资源供给力度,把新时代科技发展成果转化为常态化研学内容,推动思政教育、劳动实践、科学探究深度融合,打造体验丰富的‘育人大课堂’。”

上海市黄浦区卢湾一中心小学与中共一大纪念馆之间“一公里”的距离,被转化为培根铸魂、启智润心的“育人半径”。学生们在纪念馆担任“红喇叭”小讲解员,向来自五湖四海

的游客讲述建党故事。

“今年儿童节前夕,习爷爷回信勉励我们‘在新征程上跑好历史接力赛’,现在又对我们的教育给予关心关爱。我要牢记习爷爷嘱托,传承红色基因,磨练意志品质,多读书、练本领,把党史故事记得更牢、讲得更好,努力成长为对国家、对社会有用的人才。”该校学生费凡说。

(新华社北京7月22日电)

(上接第一版)布达拉宫广场便民警务站民警旦增朗杰说,窗口岗位每天都会接触各行各业、不同民族的群众和游客。深耕岗位多年,他深刻体会到,民族团结从不是宏大口号,而是藏在耐心解答的一句话、伸手帮扶的一件小事里,全体民辅警始终真诚待人、用心服务,全力守护团结和谐的社会氛围。

自2022年首次获评民族团结进步模范集体以来,警务站全体民辅警珍惜荣誉、砥砺前行,把荣誉转化为履职尽责、深耕创建的持久动力,常态化抓实民族团结各项工作,持续优化服务、夯实治理,凭借扎实过硬的工作实绩,再次获评民族团结进步模范集体,用实干续写民族团结新篇章。

布达拉宫广场便民警务站民警

联合国举行秘书长候选人辩论会

新华社联合国7月23日电(记者尚绪谦)联合国23日举行下一任秘书长候选人辩论会,六名候选人回答了主持人以及现场人士的提问。

辩论会由第80届联大主席贝尔伯克召集,彭博电视台两位主持人主持辩论会。下一任联合国秘书长候选人智利前总统巴切莱特、来自厄瓜多尔的前联大主席埃斯皮诺

萨、来自阿根廷的现任国际原子能机构总干事格罗西、来自哥斯达黎加的现任联合国贸易和发展会议秘书长格林斯潘、圭亚那常驻联合国代表罗德里格斯-伯基特、塞内加尔前总统萨勒参加了辩论。

贝尔伯克在辩论开始前说,辩论会是联合国秘书长遴选的关键步骤。联合国秘书长可能是世界上最

具挑战性也最值得钦佩的工作之一。在挑战与机遇共存的当下,联合国秘书长肩负捍卫《联合国宪章》和联合国三大支柱,即和平与安全、发展、人权的任务。

当天,六名候选人分别进行个人陈述后进入问答环节。提问涉及当下热点霍尔木兹海峡问题以及联合国改革、全球挑战等。六名候选人随

后各自进行总结陈述,阐明如果当选联合国秘书长,前100天的工作重点。

现任联合国秘书长古特雷斯来自葡萄牙,2017年1月开始任职,2021年6月获得连任,任期定于今年12月31日结束。根据《联合国宪章》,秘书长选首先必须由安理会推荐,然后由联大任命,任期5年,可连任。根据相关日程安排,安理会今年7月底开始对候选人进行遴选。安理会将对候选人进行审议,并举行意向投票,最终确定一名推荐人选。

地方都留下过脚印。

“扎根高原养护铁路20年,我们算是摸透了冻土的脾气,也摸索出一套系统治理铁路病害、保护冻土的方法。”李永林说,“目前,青藏铁路列车在冻土区可达时速100公里。每当看到火车安全飞驶过自己养护的冻土路段,内心就无比自豪。”

20年来,铁路部门持续推进设备技术迭代,搭建北斗遥感智能运维体系。青藏铁路3000余处全线监测摄像头、182个冻土监测点位、52处大风预警站点实时传输数据,实现千里调度中心远程管控、无人值守站点智能故障处置。

在运营方面,青藏铁路也创造着历史。青藏集团公司调度副主任杨敬炯告诉记者,我国自主研发的多种行车设备稳定性强、安全可靠

保护是为了不变差,修复则是为了变更好。列车驶出安多站,沿线可见一道道石方格”治理流沙的方法在青藏铁路沿线被广泛运用。青藏集团公司按照“远阻、中截、近固”思路,累计完成沿线上千公里绿化,如今300多万株乔木灌木在高原扎根。

安多县林业和草原局副局长强秋多吉说,当地牧民早已加入生态修复大军。今年3月,青藏铁路西藏段首个“生态警务工作站”落地那曲市,铁路公安、林草、生态环保、护路队多

从建设阶段避让核心保护区到冻土保护、生态修复,再到智慧监测、多方共治,青藏铁路形成了一套完整的技术体系,为全球极海拔生态脆弱地区交通建设提供了中国方案。

次仁桑珠在山上等火车那年,藏羚羊不足2万只。20年后,他在铁路边看一群群藏羚羊穿过桥洞。火车来了,西藏依然是世界上生态环境质量最好的地区之一。

20世纪50年代,曾有外国专家预言,青藏高原是“铁路禁区”,火车永远到不了拉萨。高海拔、极寒、冻土,每一个词都像一道闸门,拦在进藏路上。但如今,西藏不仅通上了铁路,更用海拔5000米的坚守,刷新了世界铁路建设养护史。

从“一”到“Y”,“天路”纵横。20年过去,高原上的铁路网越织越密。2014年拉日铁路通车;2021年拉林铁路开通,复兴号动车组开上高原,西藏铁路形成“Y”字形路网。青海、西藏两省区铁路营业里程由2207.8公里增至4060.1公里,增长83.9%。今年6月,青海首列直达土库曼斯坦的中亚班列从双寨驶出,曾经的“铁路禁区”成为开放前沿。

西藏自治区发展改革委国民经济和体制改革综合处处长鲁建彬说,依托铁路赋能,西藏步入发展速度最快、城乡面貌变化最大、各族群众受益最广的黄金发展期。

20年前,修的是路。20年后,长出来的是产业、是市场,是高原自身“造血”的能力,是民生改善的幸福乐园,是生态依旧向好的不变底色。这条路没有终点,它的下一程,才刚刚开始。

天路长歌

(上接第一版)今年迎来旅游旺季,日均装车量稳步提升,大量游客选择“火车载人、铁路运车”的新出行方式。来自成都的自驾游客杨志杰饱览西藏的大美风光后,选择通过铁路将爱车托运回成都。他说:“铁路托运采用封闭车厢,运行平稳,既安全又经济。”

“这项业务是铁路主动适配高原文旅产业发展的民生考量。”中国铁路青藏集团有限公司总经理郭宏伟说,小汽车班列盘活了闲置货运运力,填补自驾返程运输市场空白,降低游客出行成本与安全风险,同时拉动拉萨西站铁路货场货运增量,培育物流业务全新增长极,实现游客、企业和地方文旅三方共赢。

铁路给高原发展按下了“快进键”。“越来越多西藏特产通过铁路送了出去,我们很骄傲。”拉萨西站站台上,日喀则市南木林县居民罗布开着叉车装卸货物。他在这里工作了13年,见证货场的变化。曾经,货场周边是连片农田土路;如今,这里集聚了50多家物流企业,货车往来不息。

青藏铁路不仅降低了物流成本,也促进了人员流动和经济要素的高效配置。

“十四五”期间,青藏铁路累计运送出藏旅客超1228万人次,“坐着火车游西藏”成为热门旅游方式。

“旅游专列将青藏高原的雪山湖泊、森林峡谷、乡村牧场和人文景观串珠成链,不仅让国内外游客收获独特丰富的高原旅行体验,还带动沿线观光、餐饮、住宿、文创等产业全面繁荣。”中国铁路青藏集团有限公司副总经理祝宏宾说。

青海省文化和旅游产业处主任科员王冰介绍,2025年,青海省文旅厅联合青藏集团公司开行旅游列车129列,服务游客超3万人次。今年上半年,旅游列车旅客发送量同比增幅达22.2%。

铁路打破了高原交通壁垒,对区域经济发展起到重要支撑作用。那曲市安多县是青藏铁路进入西藏后的首个县城。这里海拔超过4700米,想招商引资谈何容易。安多县发展改革委副主任魏俊俊说,得益于青藏铁路,安多成为藏北重要物流中转点,单一游牧经济被打破,文旅、清洁能源、现代服务业等产业蓬勃发展的。

在安多县政府所在地帕那镇东部,西藏投建安多土硕100兆瓦光伏+800兆瓦光伏一体化项目正在建设中,计划于今年10月并网发电,年均发电量可达2.6亿千瓦时。现场管理人员杜骏说,项目的部分建材是通过青藏铁路运而来的。

20年来,青藏铁路把高原的物产送出去,把全国的人流引进来。2006年,西藏GDP仅290.05亿元,2025年突破3000亿元,“十四五”时期年均增速达6.3%。西藏大学工学院副院长、教授程刚认为,铁路运输受气候和自然条件影响较小,在高原

环境下稳定可靠。青藏铁路的建成运营完善了西藏综合运输体系,助力西藏“五城三小时”经济圈建设。

一条铁路,让沉睡的资源醒来,让发展的底气厚重起来。它不只是一条连通雪域高原与内地的交通干线,更是打通经济循环、撬动区域发展、赋能民生改善的关键纽带。

因为有人需要它

如果说发展之变是青藏铁路的“硬核”叙事,那么民生之变就是青藏铁路最动人的温情记忆。

安多县雁石坪镇,海拔4700多米,是藏北草原上一个几千人的小镇。2006年铁路通车时,车站就建在这里,火车却呼啸而过,从未停靠。原来,那时它只是一座无人值守的会让站,是铁路上用于列车会让、越行的技术作业站,不具备客运功能。周边牧民守着咫尺天路,仍深陷出行困境,去最近的安多县城需要翻越唐古拉山垭口,单程四五个小时。家住雁石坪镇的拉巴次仁对记者说,那时他每天看着火车从家门口经过,却上不了火车。

就在去年,19年“过站不停”的历史终于结束了。随着周边乡镇发展、人口集聚、出行需求持续增长,铁路部门决定将雁石坪由会让站改造为乘降所。2025年12月11日,雁石坪乘降所正式开通客运业务,每天两趟车——Z9817次停4分钟,Z9818次停2分钟。6分钟的“天路之约”,让雁石坪及周边乡镇上万名牧民在家门口坐上了火车。如今拉巴次仁坐火车去县里仅需2个多小时,他说:“雁石坪人19年的盼望终于实现了。”

一停一靠,满足的远不只是出行需求。雁石坪镇多玛绵羊养殖专业合作社法人代表土多巴登说,“我们可以坐着火车将畜牧产品卖到更远的地方”。雁石坪镇副镇长冯一凡告诉记者,车站开通激活了乡村发展动能,农产品销售渠道更加多元,农牧民收入不断提高,就医、就学、出行都方便多了。

雁石坪的变化,勾勒出青藏铁路民生改善的独特逻辑——不追求一步到位,而是随着群众需求增长,一步步延伸、一站站停靠。雁石坪站年设计客流不足5万人次,收回建设成本遥遥无期,但车站还是开通了,因为有人需要它。

铁路改变的不仅是偏远小镇的出行,还有一代人的命运轨迹。那曲大学学生次仁达杰对此感触尤深。2012年,他第一次坐上火车,沿着青藏铁路离开家乡求学。2015年,他又坐着火车返乡创业。他与科研机构合作研发出牦牛骨髓咀嚼片等产品,还带领当地牧民制作牦牛皮烫画。2025年底,他带着产品前往欧洲五国参展。“青藏铁路不仅把我送出去读书,又把我接回来创业。没有这条路,我走不远,也回不来。”次仁达杰说。

沿着青藏铁路一路向东南,西

藏的第三条铁路——拉林铁路也已通车运营5周年了。西藏山南市加查县热果村党支部书记边玛德吉记得,拉林铁路通车前,村民们往返山南、拉萨只能绕行那条令人胆战心惊的傍山险路,一侧是悬崖峭壁,一侧是汹涌的雅鲁藏布江。如今,村庄到加查火车站仅7公里。

冬虫夏草和千年核桃林是热果村特色资源,过去,收购价被压得很低。铁路通车后,村民坐着火车把产品送到更大的市场。乘着动车的东风,7户村民陆续开办民宿,收入显著提升。

从藏北草原的会让站到藏东南的动车组,铁路联通的不只是一个个点,更是一个人的过去与未来,一个家庭的希望与收获,一个地区的发展与活力。20年来,青藏铁路累计运送进藏学生超450万人次。牧区的孩子第一次坐上火车离开高原求学,农牧民第一次坐火车进城看病、打工、探亲……每一次出行,都意味着一种新的可能。

生灵繁衍 冻土无恙

32岁的次仁桑珠是安多县扎仁镇人。他至今记得20年前青藏铁路通车的场景,他和小伙伴爬上山坡,远眺火车驶过,“离火车更近一点”的愿望从此便在少年心中扎下了根。他16岁成为护路队员,如今已是青藏铁路通天河护路大队队长。

他所管护的40公里沿线有2个野生动物通道。“每次巡逻,救助沿线的野生动物是我们的任务之一。”次仁桑珠说,“火车刚开通时,我们要引导野生动物进入铁路桥下预留的通道。现在,动物们自己都会走了。”

青藏铁路通车前,人们担心修铁路会破坏生态。20年后,火车穿越茫茫无人区,透过车窗便能望见成群结队的藏羚羊、藏野驴漫步。铁路全线33处野生动物通道,保障动物迁徙繁殖,人与自然和谐共生成为天路上一道流动的风景。

和谱背后,是20年的精心守护。20年间,青藏铁路累计投入环保专项资金2.71亿元。2015年格拉段扩能改造,为规避车站车流对迁徙通道的干扰,铁路部门额外投入1376万元资金,将可可西里会让站北移8.8公里,主动牺牲一对列车通行运力,只为守护高原生灵的迁徙之路。

“一边是运输效益,一边是生态保护,当时很难取舍。但生态长远发展重于经济效益,为野生动物生命通道让路,为子孙后代留住良好生态,这笔账怎么算都不亏。”青藏集团公司计划统计部规划基建科科长王卫民说。

青藏铁路冻土区长达550公里,37136根热棒静静矗立。“当路基温度上升时,液态氨会受热汽化,上升到热棒上端就通过赤片散热,冷却液化后又沉回棒底。”青藏集团公司格洛木工务段秀水河工区工长李永林说,他在青藏铁路格拉段已工作整整20年,沿线最冷、海拔最高的