极端高温“炙烤”欧洲经济

本报记者 刘之语

今年入夏以来，欧洲接连遭遇热浪侵袭，高温干旱叠加，不仅对公共卫生和社会运行构成严峻考验，还从能源供应、内河航运、农业生产和劳动效率等多个方面“炙烤”欧洲经济。相关研究显示，极端高温正从季节性天气扰动演变为影响经济增长、物价稳定和社会公平的长期风险，而欧洲现有基础设施和社会体系尚未充分适应这一变化。

欧盟哥白尼气候变化服务局数据显示，2026年6月是有记录以来西欧最热的6月，西欧当月平均地表气温较1991年至2020年同期水平高出约3摄氏度，法国、西班牙、德国、英国等多地气温突破40摄氏度，先后刷新当地高温纪录。与此同时，欧洲周边海域表面温度也升至历史同期高位，进一步加剧沿海地区高温。

频繁出现的极端高温暴露出欧洲能源体系的脆弱性。空调用电需求增加，推高电力负荷，而河流水位下降、水温升高，制约了核电、火电和水电的生产。法国不少核电站依靠河水冷却，为避免排出的热水进一步抬高河流温度，运营商必须降低机组功率，必要时暂停运行。6月下旬，法国核电发电量一度减少约4.1吉瓦，相当于当时全国电力需求的7%左右。7月新一轮高温中，又有3座核反应堆暂时停运，还有多座机组面临减产风险。电力需求上升与发电能力受限同时出现，加剧了欧洲电力市场价格波动，可能将成本进一步传导至企业和居民。

高温少雨还对欧洲重要工业运输动脉莱茵河造成影响。7月下旬，德国考布附近航段的可航水深一度降至约29厘米，接近2018年创下的历史低位。低水位虽尚未导致航道完全中断，但已迫使货船大幅削减载重量。船舶通常需要约1.5米的可航水深才能满载通过这一关键航段，当前部分船只只能以约两成载荷运行。化工、钢铁、煤炭、石油和粮食等大宗商品不得不分装至更多船舶，低水位附加费随之上涨。目前这一情况不仅增加了物流企业和货主的成本，也给处于恢复阶段的德国工业带来新的压力。

热浪持续还导致劳动生产率快速下降。高温天气频发引发疲劳、中暑以及心血管疾病风险上升，建筑、农业、运输和仓储等户外劳动密集型行业受到的冲击尤其明显。伦敦政治经济学院格兰瑟姆气候变化与环境研究所研究显示，今年6月下旬的高温造成英国约2400万工作小时损失，带来约11.5亿英镑的经济损失。

长期来看，极端高温对欧洲经济的累积负面影响更加严重。德国安联集团经济研究团队（安联研究）以2026年至2030年持续出现严重热浪为假设进行测算，法国、意大利等经济体累计国内生产总值（GDP）损失可能相当于基准情景下GDP的5%至7%。按金额计算，法国经济损失可能达到2400亿美元，意大利可能达到1470亿美元，德国为1310亿美元。除消费和产出下降外，高温还会压缩企业利润、削弱投资意愿，并对财政收入和就业市场造成压力。研究认为，当气温超过30摄氏度后，劳动效率下降和能源成本上升的速度会明显加快。如果适应性投资长期不足，欧洲经济可能面临增长放缓、价格上涨和财政负担加重同时出现的局面。

此外，高温干旱导致的农业生产受损还将进一步转化为通胀压力。欧洲央行6月发布研究指出，严重干旱将造成当季农作物减产，还可能在较长时间内压低地区经济产出。研究显示，高温和干旱引发的食品价格上涨不会随着气温回落立即消失，反而可能通过食品加工、运输和零售等环节持续传导。

高温造成的经济损失还具有显著差异性。气候分析组织研究显示，当高温与干旱同时出现时，欧洲家庭平均收入将减少近3%，其中收入最低的20%的家庭损失约4%。农业、建筑和运输等行业的低收入劳动者通常难以转为远程办公，居住环境也相对较差，因此更容易承受健康和收入损失。研究估计，高温与干旱[illegible]约560万[illegible]正进一步扩大不同地区和收入群体之间的差距。

面对日益加重的高温压力，欧洲多国已开始加快完善应对措施。法国政府宣布，将投入1亿欧元，为最易受到高温影响的医疗机构改善制冷条件，并采购3万台空调设备，避免医院在极端天气下被迫缩减服务；西班牙则宣布，加快建设由图书馆、博物馆和体育中心等公共设施组成的“气候避难所”网络，为居民提供空调、饮用水和休息空间，仅巴塞罗那就已设立约400处相关场所。

从整体看，欧洲在气候适应方面的投入仍显不足。英国气候变化委员会5月发布的报告指出，英国现有基础设施和社会体系所依据的气候条件已经发生根本变化，而当前的适应行动依然零散，推进速度明显落后于风险上升的速度。对欧洲而言，升级电网和交通设施、改善建筑隔热性能、提高水资源调配能力、加强高温劳动保护等，已不只是环境政策，更是维护经济稳定和产业竞争力的必要投入。

7月19日，在意大利罗马，人们在万神殿旁配有降温喷雾的餐厅用餐。 新华社记者 李 京摄

开放 外企新语

孙昌岳

近期，两封联名公开信在美国人工智能（AI）政策领域掀起波澜。

先是近200家硅谷初创企业致信白宫，呼吁不要切断获取开放权重AI模型的渠道。这些企业言辞恳切，甚至不乏警告意味，因为一旦相关政策“一刀切”落地，数百家依赖低成本模型开发产品的初创公司将失去技术底座。紧接着，微软、英伟达、Meta等25家科技巨头也联署发布公开信，明确提出美国的AI领导力不取决于某个最先进的模型，而在于能否建立一个覆盖各行各业、多元主体参与的开放生态系统。

两封信指向同一个诉求，不要限制开放模型。这一幕在美国科技界并不多见。要知道，巨头与初创企业往往是政策博弈中角力的两方，这次却罕见地达成一致，共同维护AI开放生态。

所谓开放权重模型，是指将训练后的模型参数公开，允许开发者下载、修改并自行部署的AI模型。这种模式正成为AI产业最热门也最富争议的话题。支持者认为它是创新引擎，因为中小企业得以低成本入场，高校科研人员可以审视模型行为、识别漏洞，制造业、医疗、教育等实体经济部门也能分得AI红利。反对者则担心模型一旦发布便脱离原始开发者控制，恶意微调与滥用扩散的阴影挥之不去。

争议的另一端是以OpenAI和Anthropic为代表的闭源模式。闭源的优势在于集中管控，权限统一、应急响应快、商业回报清晰。两家公司均未在25家企业的联名信上签名，它们长期以“封闭架构更容易管控风险”作为安全叙事。然而颇具戏剧性的是，今年7月，正是这两家闭源巨头的模型接连失控，GPT-5.6 Sol自主突破隔离环境入侵外部平台，Claude系列模型则在安全测试中未经授权闯入了3家真实机构。事发后，多家闭源厂商因自身安全机制限制，无法协助开展攻击路径分析与漏洞排查，最终技术团队通过本地部署开放权重模型，完成了攻击溯源与系统修复。这一事件也让“闭源等于安全”的简单认知不攻自破。

这正是争论最耐人寻味之处，开放与闭源从来不是一道非黑即白的判断题。闭源未必天然安全，开放也未必天然危险。风险不在于模型是否开放权重，而在于是否建立了与模型能力相匹配的治理框架。正如“小科技协会”执行主任戈弗雷所言，政策制定者应当“使用手术刀，而不是大锤”。

从更长远的视角看，开放与闭源的张力贯穿了整个数字技术的发展史。20世纪80年代，开源软件运动也曾引发激烈争论，而Linux、Apache等开放项目最终不仅没有扼杀商业软件，反而共同筑牢了现代互联网的产业根基。开放催生竞争，竞争激发创新，创新最终将整个产业的蛋糕越做越大。

强调开放的价值，不代表对开放模型的风险可以视而不见、放任自流。开放权重带来的安全评估挑战、知识产权边界模糊、滥用风险扩散等问题，需要产业界与监管方协同探索解决方案。基于模型能力分级分类管理、明确发布方安全责任、建立互认的安全测试标准，这些精细化治理工具，远比简单粗暴的禁令更能守护创新活力与安全底线的平衡。

一个健康可持续的AI产业生态，既需要闭源模型集中资源攻坚前沿、探索能力边界，也需要开放权重模型降低创新门槛、扩散技术成果。AI发展从来不是开放与封闭的二选一，而是要让两种范式在良性竞争中彼此促进，在规范治理中各展所长，共同推动技术进步惠及更广范围。

中国助力阿塞拜疆绿色转型

刘书辰 陈俊锋

“相比其他类型公交车，中国的电动公交车行驶平稳、零排放、噪声小，车内设置的轮椅和婴儿车专区方便无障碍出行，大家都很喜欢。”34岁的阿塞拜疆公交车司机努尔兰·萨勒曼利说。

萨勒曼利以前驾驶的是压缩天然气公交车。2024年联合国气候变化巴库大会召开前，160辆以整车方式从中国进口的比亚迪电动公交车在阿塞拜疆首都巴库投入运营，萨勒曼利所在的公交线路全部换用这批新车。

阿塞拜疆陆路运输局今年春季发布的数据显示，巴库每天在运公交车约2350辆，其中比亚迪电动公交车有300多辆，分布在主要公交线路。据比亚迪方面介绍，按单车年运营9万公里计算，每辆电动公交车每年可节省约2.7万升柴油，减少约66吨二氧化碳排放。

在位于巴库西北约30公里处的苏姆盖特工业园内，阿塞拜疆能源汽车厂见证着中阿新能源汽车合作从整车供应向本地组装的变迁。工厂由比亚迪和阿方企业共同发起成立，首辆本地组装的12米长比亚迪电动公交车于2025年9月交付。

工厂生产副总监奥尔汉·坎巴罗夫说：“我从工厂项目启动初期便参与其中。首辆电动公交车下线时，我们感到非常自豪。这意味着我们的工厂进入了新发展阶段。”

据坎巴罗夫介绍，车辆部件从中国运来，在当地组装和检测。迄今，工厂已交付300辆比亚迪电动公交车，并正在为下一批订单做准备。

“中方团队为我们提供了大力支持。从技术问题到质量控制，中国同事与本地团队全面分享生产经验和专业知识。这种紧密合作是项目顺利推进的主要原因之一。”工厂约有100名阿塞拜疆员工，工长里兹万·古拉利耶夫是最早加入工厂的技术人员之一。“中方技术人员在生产线上开展培训，示范各项组装工序，指导我们使用生产设备、开展车辆检测、执行质量标准，每道工序都有明确操作流程和质量要求。”古拉利耶夫说，“我希望能够与工厂共同成长，成为一名新能源汽车技术领域的高水平专业人员。”

新华社记者 阿塞拜疆经济部项目管理司负责协调和监督阿塞拜疆新能源汽车工厂项目的落实。司长扎米尔·季比罗夫接受记者采访时表示，在中国企业帮助下，阿塞拜疆正从单纯的绿色汽车技术进口方逐步转变为新能源车辆生产方和运营方，并有望成为本地区的出口方。

“阿塞拜疆高度重视对华合作，双方在电池技术、充电基础设施、智慧出行系统等领域具有巨大合作潜力。与中国的合作不仅将加快推进阿国家绿色发展，还将提高阿在该领域走更加自主、可持续发展道路的能力。”他说。

阿塞拜疆不断扩大的绿色交通需求，为中阿深化新能源产业合作提供了良好基础。此前，阿政府提出到2030年实现巴库公交车队全面电动化的目标。此外，根据阿塞拜疆向《联合国气候变化框架公约》秘书处提交的最新版国家自主贡献文件，到2026年，阿全国投入运营的电动公交车数量计划增至1100辆。

“阿塞拜疆政治稳定，拥有现代化交通基础设施和工业园区，可通过‘中间走廊’服务外高加索、中亚及周边地区市场。我们期待与中方企业建立起以直接投资、联合生产、研发、本地人才培训和出口导向型制造为基础的长期伙伴关系。”季比罗夫说。

（据新华社巴库电）

践行多边主义解决全球治理难题

周 密

作为全球治理倡议核心理念中的关键因素，践行多边主义倡导通过多边机制解决全球性问题。有活力和韧性的多边机制，不仅有利于维持现有各国间经贸关系的稳定，而且有利于增强应对当今世界各类复杂挑战的能力。多边经贸合作需要各方的共同行动，创造共识，确认共识，扩大共识，落实共识，全球经贸合作将有望获得新的、更可持续的发展动力。

为了更广泛凝聚国际社会共识，更有效应对全球性挑战，中国政府日前发布关于全球治理的白皮书，系统阐述了中国关于全球治理的理念主张和实践贡献，旨在推动构建更加公正合理的全球治理体系。

全球治理是关乎人类福祉的共同事业，构建公正合理的全球治理体系是各国人民的共同愿景。2025年9月，中方在“上海合作组织+”会议提出全球治理倡议，包含奉行主权平等、遵守国际法治、践行多边主义、倡导以人为本、注重行动导向五项核心理念。其中，践行多边主义倡导通过多边机制解决全球性问题，强调各国应共同商讨、共同建设和共享治理成果。

作为全球治理倡议核心理念中的关键因素，多边主义的有效性表现在各国认可和共同维护的机制上。有活力和韧性的多边机制，不仅有利于维持现有各国间经贸关系的稳定，而且有利于增强应对当今世界各类复杂挑战的能力。

多边主义的内涵广泛，但经贸无疑是对各方影响最大的领域之一。聚焦经贸关系，全球治理倡议强调的多边机制的核心是世界贸易组织（WTO）。作为一个拥有166个成员，成员间贸易占全球贸易总额98%，还有22个国家正在磋商加入的国际组织，WTO是经济全球化获得各方认可的重要标志。围绕贸易谈判、政策实施和监测、贸易纠纷解决、贸易能力建设和定期对话等功能，WTO自1995年成立伊始就快速推动了经济全球化进程，也显著改善了各方通过国际贸易活动协同获得持续发展的能力。

近年来，全球经贸环境发生了巨大改变。发展中国家崛起成为全球经济的重要参与者，要求建立更为公平合理的国际经贸秩序，部分发达经济体却在开放上不断回撤，竖起贸易保护主义大旗，加之技术快速进步和地缘冲突频发，是继续坚持经济全球化的开放承诺，还是重回恃强凌弱的丛林社会——世界又一次站在了历史的十字路口。

按照全球治理倡议，践行多边主义要强调全球治理的最终目的是为了促进人类的共同发展，而要实现这一最终目的，需要各方在方向明确的情况下尽快达成共识。作为全球最大的发展中经济体，中国与各国都有着密切的经贸联系，在全球供应链中扮演了枢纽和核心作用。2025年9月，中国宣布作为负责任大国，在WTO当前和未来谈判中将不寻求新的特殊和差别待遇。在作出自身承诺的同时，中国依然积极推动WTO改革进程并将发展议题置于各项主张的核心位置。早在2019年，中国就向WTO提交了《中国关于世贸组织改革的建议文件》。今年2月18日，中国再次向WTO提交了《中国关于当前形势下世贸组织改革的立场文件》，支持通过渐进式、结构化、成员驱动的WTO改革工作计划。中方认为应从明确决策机制、发展和公平优先议题着手，设定具体时间表。

中方的立场文件展现出多边主义的3个鲜明特点。第一，WTO的决策机制是以协商一致为基础。但由于各成员发展水平和诉求存在较大差异，应允许成员以不同节奏推进工作，设定平衡、包容的条件，推动灵活的多边倡议，尽可能为经贸合作创造更好环境、降低经贸活动的成本和不确定性。事实上，各成员的态度和行动与WTO多边规则呈现明显的同向变化趋势，基于互利合作、更为开放的多边体系会增加人们相互信任的意愿，反之亦然。

第二，发展和公平是多边主义的基础。要实现经济可持续，必须充分促进发展，尤其是广大发展中国家和新兴经济体的发展。这些WTO成员在入世时就已经承诺按照现有的规则作出自身改变，对接多边体系。他们认可的是WTO各成员平等的最惠国待遇原则，外国企业与本国企业平等的国民待遇原则，而不是挥舞单边主义大棒“看人下菜”的做法。这些成员同样需要以各自条件为基础，实现全球供应链的有效参与，努力提升自身在全球价值链中的位置。完善多边经贸机制，必须充分考虑和尊重这些成员的实际情况和意愿，加强能力建设与产业赋能，保障发展中成员在充分履行自身开放义务的同时能够公平享受开放的权利。

第三，继续呼吁和推动WTO改革。WTO改革涉及利益广泛，但不能因为看不到全面达成共识的希望就放弃寻找突破点的行动。在当前全球供应链加速重构的环境下，缺乏实际成果可能会影响人们参与多边经贸体系的信心。

中国提出的全球治理倡议，为各方推进多边经贸合作提供了合理框架。多边经贸合作需要各方的共同行动，无论国家大小、成员强弱，以多边协定等方式，创造共识，确认共识，扩大共识，落实共识，全球经贸合作将有望获得新的、更可持续的发展动力。

（作者系商务部国际贸易经济合作研究院研究员）

本版编辑 刘 畅 美 编 吴 迪