经世言

制造技术隔阂损害共同利益

郭 言

据《华盛顿邮报》报道称，美国国务卿卢比奥曾起草一份指责中国的“人工智能联盟”的文稿，但在美国政府内部反对意见压力下，最终未发出。报道显示，美国政府内部反对意见认为，《关于人工智能机遇伙伴关系联合声明》的30多个国家在中美人工智能竞争中“作出选择”。如果有国家参加中国提出的人工智能合作体系，就可能被排除在美国主导的“人工智能联盟”之外。如此要求一出，引发市场关注。

以排他性规则迫使其他国家“选边站队”，是典型的科技霸凌。这种做法不仅干涉各国自主选择发展道路和合作伙伴的权利，也会加剧全球科技领域的阵营化和碎片化，使人工智能发展陷入本可避免的对立与内耗，最终没有赢家。

开放带来进步，封闭必然落后，这是科技发展的客观规律。回望人类科技发展历程，每一次重大突破都离不开全球人才、资本、市场和产业链的交流协作。人工智能作为新一轮科技革命和产业变革的重要驱动力，具有高度的通用性、系统性和全球性。其研发和应用涉及芯片、算力、数据、算法、能源、通信等多个领域，需要不同国家、企业和科研机构发挥各自优势，开展协同创新。

人为制造技术隔阂，迫使各国在不同体系之间“二选一”，将损害世界各国特别是中小国家和发展中国家的发展利益。这些国家原本可以根据自身发展阶段和实际需要，灵活选择技术、产品与合作伙伴，通过多元合作降低成本、弥补短板。一旦被迫依附于单一体系，只会增加人工智能应用和赋能产业升级的成本，压缩自主发展的空间。

制造阵营对立还会导致技术标准分裂和产业链供应链碎片化，带来重复建设、资源浪费和成本上升。一项原本可以通过全球协作迅速推广的技术，可能因为人为设置的壁垒而迟迟无法落地；一些原本能够服务更多国家和民众的创新成果，可能被限制在少数国家和市场之内。企业不得不在不同技术标准之间反复适配，各国也可能被迫重复建设基础设施。其结果不是创新加速，而是效率下降、成本增加，人工智能的普惠价值受到削弱，全球科技进步的步伐被人为拖慢。

这种做法也会反噬美国自身的发展优势。美国作为全球人工智能领域的创新高地，产业根基与技术优势本就依托全球化的市场、人才与产业链，高度依赖开放互通的发展环境。如果市场被人为分割，美国科技企业将流失海外客户、缩减营收空间；如果跨国合作渠道被切断，全球科研人才的技术交流、联合研发受阻，将会削弱美国本土创新活力。

近年来，美国多次试图以不同形式干预人工智能领域正常的技术和商业往来，引发了包括美国科技企业和业界人士在内的广泛质疑与反对。英伟达等美国科技巨头多次警告，过度限制产品出口和国际合作，只会削弱美国企业的全球竞争力，动摇长期积累的产业优势。

人工智能应当成为造福人类的公共产品，而不应沦为制造分裂、维系霸权的政治工具。奉劝美方摒弃零和博弈和阵营对抗思维，停止以合作之名行排斥之实，尊重各国自主选择科技发展道路和合作伙伴的权利，为全球人工智能创新与治理营造开放、公平、包容的环境。

航运成本飙升冲击拉美贸易

孙洪波

近期，全球集装箱航运市场运价持续走强，拉丁美洲和加勒比地区（以下简称“拉美”）航线价格涨幅尤为显著，对其进出口贸易形成较大冲击。这一冲击再度凸显拉美长期存在的航运难题，也促使拉美多国加快寻求应对之策。

最新数据显示，拉美航线运价正在全面上涨。法国航运巨头达飞轮船宣布自8月15日起，印度次大陆至南美西海岸航线40英尺集装箱运价最高达10750美元；德国航运公司赫伯罗特也对南美东海岸至西海岸航线加收600美元综合费。据标普全球运价评估最新报告，8月第二周北亚至南美西海岸航线运价已升至每40英尺集装箱5600美元至6000美元区间，北亚至南美东海岸航线运价同步走高。

联合国贸发会议指出，当前全球航运业仍受地缘政治冲突、国际航线调整、运营成本上升以及运输需求波动等多重因素影响。其中，中东地缘冲突加剧是重要推手：一方面，国际油价一度突破100美元/桶，直接抬高运输成本；另一方面，全球航运网络高度联动，关键航道受阻和港口拥堵造成船舶周转效率下降、运力紧张，也向拉美航线传导，进一步放大拉美航线运价上行压力。

在此情况下，拉美本土航运力量薄弱、运价话语权缺失的问题更加凸显。以南美至欧洲关键航线为例，地中海航运、马士基、达飞等国际航运巨头占据主导，拉美本土航运企业规模小、运力弱，运价上涨时缺乏替代选择，舱位紧张时本土议价能力较弱。这使拉美在油价上涨、航道受阻等外部冲击面前更加脆弱，往往承受更大的运价涨幅和更长的恢复周期。

拉美远离亚洲、欧洲等主要贸易伙伴，对海运高度依赖，受此轮运价上涨冲击尤为明显。出口方面，大宗商品运费占比大幅上升，削弱价格优势。进口方面，工业制成品依赖进口，运费高企加剧巴西、阿根廷等国输入性通胀压力，比如阿根廷2026年二季度进口价格指数同比上涨8.2%。此外，船期不稳、港口拥堵导致交货延迟，影响产业链正常运转，更多外汇被用于支付运费，中小型进口企业成本压力尤为突出。

拉美航运成本高企并非短期波动，而是长期制约贸易竞争力的结构性问题所致。从地理与贸易结构看，拉美大宗商品出口占比高、单位货值低，运费在到岸价格中占比明显偏高。从基础设施与制度环境看，港口设施老旧、深水泊位和堆场能力不足，船舶等待时间远超全球平均水平，滞箱费、拥堵费高企；同时，多国铁路、公路网络不健全，多式联运体系碎片化，内陆货物集疏运效率低、费用高。《2025年拉丁美洲经济展望》曾警示，基础设施结构性短板与高昂运输成本正制约拉美地区贸易，拉美区域内物流成本平均比欧盟高15%。

图为阿根廷圣菲省廷布埃斯港的货轮。（新华社发）

面对当前困境，拉美多国已启动短期应急措施。哥伦比亚交通部与运输监管局针对布埃纳文图拉港发布应急计划，要求集装箱堆场24小时运营，实施空箱紧急疏散；巴西圣保罗州圣塞巴斯蒂昂港引入卡车预约与集中安检制度，以减少拥堵、提升物流可预测性。

但长远来看，推进域内互联互通、打造“两洋走廊”，仍是南美国家的重点战略方向。近年来，拉美经贸重心加速向亚洲倾斜，但南美传统出口通道面向大西洋，巴西、阿根廷、乌拉圭等大西洋沿岸国家，需绕行巴拿马运河或合恩角才能向亚洲出口，运输距离更长，受运价上涨影响更大。相较之下，墨西哥、秘鲁、智利等太平洋沿岸国家可直连跨太平洋航线，区位优势明显。因此，拉美国家一方面要打通连接大西洋与太平洋的陆路通道，使货物经铁路或公路从大西洋沿岸直达太平洋港口装船出海，缩短对亚洲的航运距离与时间；另一方面也要提升太平洋沿岸港口的承接能力，充分释放“两洋通道”的物流效能。

当前，南美“两洋走廊”建设已进入加速推进阶段。今年2月，巴西正式启动“南美一体化走廊”计划，将“两洋通道”列为五条战略走廊之一。其中，由巴西、巴拉圭、阿根廷和智利共同推动的“两洋公路”很具代表性，该走廊全长逾3000公里，从巴西桑托斯港出发，经巴拉圭、阿根廷，抵达智利伊基克等太平洋港口，预计建成后巴西出口货物运往亚洲的运输时间将缩短17天，运输成本较现有绕行航线下降约30%。

中国是拉美地区互联互通建设的重要参与者和贡献者。陆路方面，中国深度参与“两洋铁路”规划研究；港口方面，秘鲁钱凯港已成为共建“一带一路”在拉美的标志性项目。从“两洋公路”“两洋铁路”到钱凯港，中国正以技术、资金、运营等多方位合作，助力拉美突破长期制约发展的物流瓶颈。

展望未来，随着“两洋走廊”逐步贯通、太平洋沿岸港口能力持续提升，拉美有望降低对单一远洋航线的依赖，缩短与亚洲市场的物流距离，在全球航运格局中争取更多主动。这不仅有助于拉美国家在地缘政治博弈加剧背景下增强抵御外部风险的能力，也将为亚拉贸易发展和全球产业链供应链稳定提供更坚实的支撑。

（作者系中国社科院拉丁美洲研究所副研究员）

高温干旱危

陈 颖 周海伦 刘艺炜

新华社记者

罗马尼亚康斯坦察港位于黑海西岸，既是连接黑海与欧洲内河运输网络的重要节点，也是塞尔维亚进口煤炭的重要通道。然而眼下，煤炭等大宗商品堆场连片铺展，持续下降的多瑙河水位正让向上游运输成为难题：受浅滩和吃水限制，驳船不得不大幅减载，部分货物滞留港区。

受持续高温和干旱影响，多瑙河水位持续处于极低水平，水运通道受阻。塞尔维亚水文气象局最新监测和预报数据显示，多瑙河贝兹丹水文站水位持续处于极低水平，17日降至低于基准水位155厘米，预计19日将进一步降至低于基准水位164厘米。

塞尔维亚尼古拉·特斯拉火电厂距离康斯坦察港约900公里，是塞尔维亚最大发电基地，年发电量约占塞全国一半。新一批进口高热值煤炭原本应从康斯坦察港出发，沿多瑙河逆流而上运抵厂区。但眼下，越来越低的水位让这条通道的通航步履维艰，用于发电的煤炭供应首当其冲。

塞尔维亚矿业和能源部长杜布拉夫卡·杰多维奇·汉达诺维奇日前接受塞尔维亚广播电视台采访时说，受多瑙河低水位影响，驳船和油轮目前只能以正常运力的约30%至40%运行。塞矿业和能源部数据显示，尼古拉·特斯拉火电厂当前煤炭库存约182万吨，目标是在今年冬季到来前达到200万吨以上。但如果多瑙河低水位持续，冬季前煤炭补库存将面临更大运输压力。

塞尔维亚总理马楚特本月初表示，当前能源形势“严峻且具有挑战性”，异常低的多瑙河水位和极端高温正对该国能源系统构成压力。

不只水运受阻、运力不足，持续低水位还导致多瑙河多个大型水电站发电受到影响。

杰尔达普水电厂是塞尔维亚最大水电厂，由塞尔维亚和罗马尼亚共同运营。塞尔维亚电力公司商业事务总监尚·日夫科维奇日前接受媒体采访时表示，杰尔达普1号水电站近期日发电量仅为正常平均水平的约三分之一，该电站今年5月和6月的月度发电量均创1970年投运以来最低水平。

此外，多瑙河沿岸部分核电和火电设施还依赖河水进行冷却，水位持续降低进一步增加了相关设施运行压力，加剧地区能源供应紧张。

汉达诺维奇说，塞尔维亚科斯托拉茨火电厂需要多瑙河水位保持在一定水平，以保证冷却系统正常运行。此前，电厂部分机组发电量一度因冷却水供应不足而下降约三分之一。

位于多瑙河下游的罗马尼亚切尔纳沃德核电站供应全国约20%的电力。上月底，该核电站1号机组因多瑙河水位异常偏低而“以受控方式停机”。本月13日，核电站2号机组也启动受控停机。至此，切尔纳沃德核电站两台机组全部暂停运行。

罗马尼亚国家核电公司工作人员告诉新华社记者，切尔纳沃德核电站采用开式循环冷却系统，冷却水直接来自多瑙河水系，因此极端低水位导致的冷却水供应不足对电站运行形成掣肘。

位于多瑙河中上游的匈牙利同样面临核电站冷却水供应困境。该国保克什核电站是匈牙利重要的电力来源。受多瑙河极低水位影响，该电站发电能力一度大幅下降，目前仅以约25%的容量维持运行。匈牙利政府已下令在保克什核电站附近修建一座水下导流坝。两艘80米长的驳船已部署到位，必要时可将其沉没以提高水位。

（据新华社贝尔格莱德电）

货币格局与供需结构夯实金价支撑

本报记者 孙昌岳

近段时间，国际金价从4000美元/盎司下方一路冲高至4400美元/盎司以上，创下近两个月新高，引发市场广泛关注。业内人士将反弹归因于美国非农数据不及预期、加息预期降温；也有人以年初5500美元/盎司后的深度回调为由，质疑黄金的长期配置价值。

跳出短期涨跌的扰动，从全球货币体系演进的长视角审视，支撑本轮黄金长周期上涨的主线从未动摇。持续深化的“去美元化”趋势，以及由此引发的全球储备资产重构，才是金价长期上涨的核心动能与底层逻辑。

最扎实的支撑来自全球央行步调一致的增持动作。二季度，各国央行净购入黄金289吨，同比大增62%。我国央行已连续21个月增持黄金，7月单月增持近20吨，为2023年10月以来最大单月增幅。韩国央行更是时隔13年后首次明确重启购金计划，拟中长期提升黄金在外汇储备中的比重。欧洲央行报告显示，黄金已超越美债，成为全球官方储备第一大资产。这不是普通的资产配置调整，而是各国央行对美元信用体系的战略性再平衡。

与市场上追涨杀跌的投机资金不同，央行购金不以短期价差为目标。从购金节奏看，金价站上5000美元/盎司高位时，我国央行月度购金量仅1吨至2吨，明显趋于谨慎；而当金价回落至4000美元/盎司附近，购金力度随即加码，上半年累计增持超40吨。一收一放之间，勾勒出全球官方对黄金价值的认可区间。对各国央行而言，增持黄金不是为了博取牛市收益，而是为了对冲主权货币信用风险。在地缘格局碎片化、美元资产波动加剧的当下，黄金作为无法“印出来”的超主权硬资产，其储备价值正在被全球重新认知。

今年以来，金价从近5600美元/盎司的历史高位下跌，一度成为风险资产。但细究其下跌根源，并非“去美元化”逻辑生变，而是投机资金把长期主题炒成了短期泡沫。彼时“做多黄金”连续数月位列全球最拥挤交易，纽约商品交易所（COMEX）黄金投机净多头持仓高企，ETF资金蜂拥而入。一旦美联储降息预期落空、美债收益率快速上行，拥挤交易便瞬间反转；3月全球黄金ETF单月净流出120亿美元，创下历史纪录，止损盘与量化抛售形成负反馈，金价单月跌幅远超主流股指。

这种由资金面驱动的大起大落，只是短期市场把黄金当成风险标的炒作，动摇不了其作为储备资产的底层价值。随着投机资金离场、泡沫逐步出清，金价在4000美元/盎司附近企稳回升，正是各国央行购金的长期支撑重新占据主导。

回顾过往黄金牛市，每一轮都对应着美元信用的一次深度松动。20世纪70年代布雷顿森林体系解体，美元与黄金脱钩，金价从35美元/盎司涨至850美元/盎司，是信用货币时代的首次价值重估；2001年至2012年，美元信用持续下滑，次贷危机爆发后全球货币宽松潮起，金价从279美元/盎司攀升至1921美元/盎司，是对美元信用风险的二次定价；而2018年开启的这轮行情，背后是逆全球化加剧、地缘冲突频发、美国财政赤字持续扩张，各国从被动持有美元转向主动分散储备，“去美元化”从零散举措演变为普遍趋势，这是比前两轮更深刻的体系性变迁。也正因如此，本轮牛市的支撑基础更扎实，也更具长期性。

当然，强调“去美元化”的核心作用，不代表可以忽视短期波动风险。目前美联储基准利率仍维持在3.5%至3.75%的高位，10年期美债收益率逼近5%，作为无息资产，黄金的持有成本依然高企。如果后续通胀出现反弹、美联储释放加息信号等，都可能出现金价阶段性回调。同时，过高的金价同样会抑制央行增持意愿，这决定了金价很难重演年初单边暴涨的行情，未来更可能以震荡方式逐步抬升价值中枢。

黄金既非普通大宗商品，也非简单避险工具，更像是衡量全球货币体系信用成色的一面镜子。“去美元化”是一个漫长的渐进过程，这一过程的持续推进，为黄金的长期配置价值提供了重要支撑。真正托住金价的从来不是投机热情，而是各国对储备资产安全的深层诉求。眼下国际金价仍处于长周期上涨过程中，对其未来目标价位的判断，既要看中短期各种因素的影响，更要认准各国央行的配置动作。

本版编辑 陈 艳 孙亚军 美 编 吴 迪