

中国—中亚峰会明日在西安开幕

本报综合消息 中国—中亚峰会将于5月18日至19日在陕西省西安市举行。国家主席习近平将主持峰会。哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦五国总统将应邀与会。

本届峰会有何看点? 中国和中亚国家将如何携手构建更加紧密的中国—中亚命运共同体? 外界目光已聚焦西安。通过三个“特别”之处, 人们或可更好读懂此次峰会。

合作机制升级的特别时机

中国—中亚峰会是今年中国首场重大主场外交活动, 也是中国同中亚五国建交31年来, 六国元首首次以实体形式举办峰会, 在中国同中亚国家关系发展史上具有里程碑意义。

峰会期间, 各国元首将回顾中国—中亚关系发展历程, 就中国—中亚机制建设、各领域合作以及共同关心的重大国际和地区问题交换意见, 各国元首还将共同签署重要政治文件。

有评论认为, 从2020年中国与中亚五国建立外长定期会晤机制, 到峰会召开在即, 中国同中亚国家合作机制实现快速升级。这是中国中亚合作高水平发展的水到渠成, 也是双方频密互动态势的延续。

自建交以来, 中国与中亚国家关系和双边合作走过“黄金30年”。近些年, 中国同中亚国家在元首层面更是频密互动。在元首外交引领下, 中国和中亚国家合作取得一系列历史性、突破性成就, 双方携手构建更加紧密的中国—中亚命运共同体。

在新的历史起点上, 中国和中亚国家关系如何开启下一个“黄金30年”? 外界认为, 以峰会为契机正式建立元首会晤机制, 将提升中国与中亚国家的整体互动层级, 是应时、应势、应需之举。近日, 美国“外交学者”网站以《即将召开的中国—中亚峰会将擘画双方关系的“新蓝图”》为题进行报道。

中国现代国际关系研究院欧亚所所长丁晓星说, 中国与中亚国家的深厚交往基础, 为彼此建立更高层次会晤机制创造了条件, 双方利用峰会建立对话平台可谓顺理成章。中国俄罗斯东欧中亚学会会长李永全说, 建立元首会晤机制, 有利于巩固已有的务实合作成果, 也将为中国与中亚合作下一个“黄金30年”规划蓝图、指明方向。

峰会“落子”西安的特别寓意

首届中国—中亚峰会“落子”西安有着深远寓意。坐落于古丝绸之路起点的西安, 亲历和见证着中国与中亚的相知相亲、互融互通。张骞、法显、玄奘从这里出发, 书写了一段段中国与中亚国家友好交往的历史。

随着中方提出共建“一带一路”倡议, 西安站在了对外开放的前沿位置。古之长安、今之西安,



5月16日, 游客在西安市北大街上与中国—中亚峰会主题装置合影。新华社发

这座千年古都也恰为今天“一带一路”重要节点城市, 开启了与中亚交往的新篇。上个月, 旨在加强中国与中亚国家互联互通和经贸合作的中欧班列“一带一路”十周年“长安号”西安—中亚专列从西安发车。

西北大学丝绸之路研究院副院长席会东表示, 这片热土曾扮演中国与中亚交往、东西方文明交流的“枢纽”角色。如今, 千年古都又一次成为中国与中亚国家加强合作的连接点。

连接历史与未来, 西安还带给人十足的时空穿越感。历史上, 先后有13个王朝在这里建都。如今作为西北地区龙头城市和关中平原城市群核心城市, 西安是一座“现代之城、未来之城”, 成为外界感知新时代中国发展的一个窗口。

值得注意的是, 近些年来, 包括二十国集团杭州峰会、上海合作组织青岛峰会、金砖国家领导人厦门会晤等, 中国主场外交不少选择放在北京之外。在南北风景不同、人文各异的地方, 外界感受中国外交的待客之道。此次峰会走进西安, 陕西的兵马俑、大雁塔、安塞腰鼓、羊肉泡馍等令人神往, 此次峰会上将有哪些“陕味”十足的特别安排令人期待。

高质量共建“一带一路”的特别愿景

中亚是“一带一路”的首倡之地, 也是共建“一带一路”集中取得早期收获的主要地区之一。

10年间, 中国和中亚五国共建“一带一路”取得丰硕成果。据统计, 中国与中亚五国贸易额在2022年达到702亿美元, 创历史新高; 截至去年

底, 中国对中亚五国直接投资存量近150亿美元, 共同实施了油气采矿、加工制造、数字科技等领域合作项目; 中欧班列“长安号”累计开行超过16万列, 其中, 中亚五国开行量达到4250列……

乌兹别克斯坦《人民言论报》编辑部主任赛达赫马德·舒库罗夫说, 在共建“一带一路”框架下, 中亚国家同中国在经贸、农业、能源、基建、科技、人文、减贫等领域合作不断取得成就, 有力促进双方共同发展, 造福中亚和中国人民。中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所研究员王晓泉说, 进一步深化共建“一带一路”拥有坚实基础、成为广泛共识。

今年是“一带一路”倡议提出10周年。在外界看来, 探讨如何更好推动高质量共建“一带一路”将是此次峰会上各方的一项特别愿景。

哈萨克斯坦总统托卡耶夫近日受访时说, “一带一路”倡议是一个极具前景的宏大项目, 为互惠合作提供了坚实基础。哈方与中方就高质量共建“一带一路”有着高度共识, 中亚国家将与中国“竭尽所能深化同彼此的合作”。

有分析称, 峰会期间, 从进一步提升经贸和投融资合作水平, 到打造现代化地区互联互通网络, 再到拓展农业、新能源、电子商务、数字经济领域合作等, 都有望实现新的突破。一系列新举措将为高质量共建“一带一路”注入新动力。

从西安出发, 中国同中亚国家睦邻友好、合作共赢之路必定越走越宽广。人们期待中国—中亚峰会的举行以新形式助推新发展, 实现互利合作的新愿景, 助力打造更加紧密的中国—中亚命运共同体。

北方首轮高温来袭 今年会热过去年吗?

近期, 南北方接连迎来高温天气。数据显示, 4月中旬全国大部地区气温较历史同期偏高, 四川盆地、安徽中南部等地气温达35℃, 云南局地气温接近或达到40℃。从上周末起, 北方各地升温迅速, 部分地区气温飙升至35℃以上。

不少公众有疑问: 今年高温天气是否来得明显偏早? 有何异常?

中央气象台首席预报员符娇兰表示, 从常年来看, 华北平原的首个高温日平均出现在5月下旬到6月上旬, 此次天气过程与常年同期高温出现时间接近。

去年我国中东部地区出现大范围持续高温天气过程让大家记忆犹新, 此次高温事件持续时间长达79天, 有361个国家气象站(占全国总站数的14.9%)日最高气温达到或超过历史极值, 综合强度为1961年有完整气象观测记录以来最强。

那么今年夏季天气形势如何? 是否会出现和去年一样的极端高温?

国家气候中心此前发布的2023年汛期全国气候趋势滚动预测显示, 预计今年夏季, 除黑龙江中部和北部气温较常年同期略偏低外, 全国大部地区气温接近常年同期或偏高, 其中河南南部、安徽西部、江西西北部、湖南北部、湖北、重庆大部、四川东部、陕西南部、甘肃西部、新疆大部等地偏高1℃至2℃。

专家表示, 结合去年天气情况对比分析, 在高温持续的时间长度、峰值强度、高温范围及极端40℃以上高温所覆盖的城市等方面, 预计今年夏季高温情况要弱于去年。

“但今年高温时长、高温范围与常年夏季相比还是要偏多的。”国家气候中心首席预报员高辉建议, 要注意防范高温对人体健康的不利影响, 有关部门要提前做好迎峰度夏能源保供等准备工作。

此外, 去年受高温天气等因素影响, 我国旱情总体偏重, 南方遭遇严重夏秋连旱, 影响范围广, 持续时间长。

那么今年干旱情况会如何? 据国家气候中心预测, 今年干旱的总体范围和强度要弱于去年。但在局部地区(如长江中游地区)发生持续干旱的可能性较大; 在长江下游等地, 随着雨季结束高温快速发展, 蒸发量急剧加大, 可能导致阶段性旱情快速发展。

“从全国范围看, 阶段性的区域性气象干旱可能频发, 建议抓住有利天气时机适时开展人工增雨作业, 加强塘坝水库的蓄水保水工作, 积极引水、提水抗旱。”高辉说。

专家表示, 尽管通过数值模式等手段可以对夏季气候情况进行展望, 但其预测的不确定性依然存在。

高辉说, 整体来看, 我国气候在很大程度上受到海洋(海温、极冰等)和陆地(积雪等)因素的叠加影响, 这些因素都会增加未来夏季气候演变的不确定性; 另一方面, 在全球气候变暖背景下, 极端天气气候事件不断增多, 也增加了气候趋势预测的不确定性和难度。

美国上路乘用车 平均车龄达12.5年

新华社北京5月16日电 由于新车和二手车价格仍处于高位, 不少美国家庭以修车代替买车。美联社15日援引标普全球旗下汽车研究机构最新数据报道, 如今美国上路乘用车平均车龄达12.5年, 创下自2003年有相关数据以来新高, 而上路轿车的平均车龄更是达到13.6年。

先前出现的全球供应链问题使新车价格一度达到历史高位, 同时推高了二手车价格。如今车价虽略有回落, 但考虑到大幅提升的贷款利率, 对许多美国人而言, 买车成本仍然“高得吓人”。

美国埃德蒙兹汽车专业网站数据显示, 在截至今年4月的三年多时间内, 美国新车平均价格上涨24%, 如今达到近48万美元。美联储不断加息之下, 贷款利率上升, 如今购买新车的贷款利率一般为7%。这使得美国月均汽车还贷额达到729美元, 对不少家庭而言难以承受。

二手车价格也呈上涨之势, 平均车价达到近29万美元, 三年多来涨幅达40%。随着平均贷款利率升至11%, 如今美国二手车的平均月还贷额为563美元。

在花大钱换新车和继续开旧车两个选项面前, 更多车主选择后者, 即使这意味着在维修保养上花费更多。

密歇根州安阿伯市中心附近的日本汽车专业服务公司的老板杰伊·纽伯说, 得益于如今汽车制造水平的提升, “在这里你经常能看到行驶了25万英里(40万公里)、30万英里(48万公里)的汽车”。

标普全球旗下汽车研究机构负责汽车售后业务研究的副总监托德·坎波说, “维修与购买的等式变了”, 即使维修成本上升, 修旧车通常仍比买新车划算。

坎波指出, 自2019年以来, 美国上路机动车的平均车龄一直在增加, 实际上不少车已经开了20年以上, 经历了三四任车主。依照坎波的说法, 在美国上路机动车有近1.22亿辆车龄超过12年。

数据显示, 美国道路上目前行驶的车辆总数超过2.84亿辆。标普全球旗下汽车研究机构预测, 上路老旧机动车的数量将持续增长, 这种情形至少持续到2028年。

“大海不是核电站的厕所”

G7峰会前日本民众接连抗议, 该让日本政府警醒

19日至21日在日本广岛举行的七国集团(G7)峰会召开在即, 针对日本政府的抗议活动却接连不断: 16日在东京, 数百名日本民众抗议排放核污水计划; 13日、14日在广岛, 民众集会和游行, 谴责G7峰会打着“自由民主”旗号, 行“军事同盟”之实。

日本民众的呼声, 恰是在警醒日本政府: 作为G7轮值主席国, 应以负责任态度回应、解决日本国内和国际社会的关切, 拿出实际行动, 真正取信于人。

反对福岛核污水排海

一直以来, 日本政府对反对排放福岛第一核电站的核污水的批评之声置若罔闻, 还声称经过多核素处理系统(ALPS)净化的核污水安全无害, 并宣布“今年春夏之际”开始排放。

在今年4月G7气候、能源和环境部长会议上, 日本妄图利用其G7轮值主席国身份, 拉拢各方为福岛核污水排放计划背书, 但德国环境部长莱姆克则当场表示, “我们不能欢迎向海洋排放核污水”。

16日, 数百名日本民众在东京集会, 反对将福岛第一核电站的核污水排放入海, 并递交请愿书, 要求中止这一排放计划。

来自东京、福岛、长崎等地的民众拉起各色横幅和旗帜, 上面写着“不要把污水排放入海”“不要污染大家的海洋”“大海不是核电站的厕所”等标语, 并齐声高呼“不要污染海洋”“保护渔业”“守护未来”等口号。

反对福岛核污水排海的市民团体代表佐藤和良表示, 日本民众和国际社会对于所谓的“ALPS处理水”还有很多质疑和担忧, 在没有得出明确答案之前, 绝对不能向海洋排放。

来自立宪民主党、社会民主党等在野党的5名国会议员也加入了当天的集会。社会民主党党首福岛瑞穗在讲话中表示, 放射性物质一旦排放就不能再收回, 放射性物质只能集中管理。

广岛民众高呼“不做战争帮凶”

为给G7峰会造势, 日本首相岸田文雄从年初就开始频繁出访。他13日前往自己老家广岛, 视察会场准备情况。当日, 约200名日本民众在广岛召开演讲集会, 谴责G7峰会打着“自由民主”旗号, 行“军事同盟”之实。



5月16日, 东京举行反对核污水排海抗议活动。新华社发

14日, 一场更大的抗议活动在广岛和平纪念公园原子弹爆炸遗址前举行, 民众手举各式标语, 高呼“不要G7”“不做战争帮凶”等口号, 希望唤起政府对战争的反思。

去年12月, 日本正式通过新版“安保三文件”, 抛弃“专守防卫”原则, 提出日本将致力于拥有对敌攻击能力等政策主张, 并将在未来5年大幅增加军事开支。日本民众强烈担忧日本已逐渐走上扩军备战之路, 恐将再次滑入战争深渊。

日本“8·6广岛大行动实行委员会”事务局长官原亮表示, G7峰会不可能带来和平, 只会加剧冲突, 给全球带来更沉重灾难, 日本如果不停扩军、做军事备战, 甚至谋求去拥有核武器, 那只能让日本陷入战争的恶性循环。

家人遭受过原子弹轰炸的广岛市民西冈由纪夫表示, 政府应当深刻反思曾经对他国进行的侵略, 承担责任, 吸取教训, 防止悲剧重演, 这才是广岛人民的真正心愿。

日本市民团体“和平仓库”代表汤浅一郎认为, 日本一边说要通过此次G7峰会向世界传递废除核武器的和平信息, 一边又在谋求依赖核武器去实现“国家安全”, 这是自相矛盾的, G7才是真正搅乱亚太地区和平现状的罪魁祸首。

令人失望不安 日本应该警醒

作为今年G7轮值主席国, 日本希望借机提升自身的地区主导地位, 向国际社会展示日本深化“印太构想”, 彰显日本的国际存在感, 同时对美国拜登政府的“印太战略”再次做出呼应与配合。

但日本政府的种种做法却不得人心。在接连几日的抗议之后, 据悉, 日本多个民间团体接下来还将在东京、广岛等多地组织针对G7不同形式的抗议活动, 伴随整个G7峰会会期。

分析人士认为, 岸田不顾民生诉求, 一味通过增税和挪用资金来强化军事力量, 遭到绝大多数日本民众的反对。共同社今年3月至4月的民调显示, 80%的民众反对岸田决定使用增税的方式强化防卫力量, 73%的民众反对将振兴东日本大地震灾区的财政资金挪到防卫费上。

与此同时, 日本置亚洲邻国和国际社会关切于不顾, 依然强推福岛核污水排海计划, 大幅增加防卫支出, 发展进攻性武器, 不断突破“和平宪法”约束和“专守防卫”承诺, 还不时出现为二战时的军国主义分子招魂喊冤的言行, 更让国际社会感到失望和不安。新华社东京5月16日电