



坚决克服麻痹思想 时刻绷紧安全之弦

众志成城抓好防灾减灾和安全生产工作

沙特筹建多国联盟能否破解红海航运困局

◎新华社记者 罗晨 尹炯 温新年

沙特阿拉伯日前举办会议，邀请数十个国家和国际组织代表讨论筹建多国海上防卫联盟的倡议，以共同应对红海、曼德海峡和亚丁湾的“海上威胁”。沙特、科威特、巴林等14个国家会后发表联合声明支持这一倡议，沙特方面预计还会有更多国家加入该联合声明。

分析人士认为，沙特推动建立多国海上防卫联盟是基于维护能源运输与国际航运安全的现实需要，也反映出地区国家加强自主安全合作、探索区域安全机制的意愿。不过，联盟能否切实改善区域海上安全局势、是否会招致也门胡塞武装强烈反应，仍有待观察。从长远来看，红海航运危机的化解，最终仍有赖于也门问题的政治解决和地区安全局势的整体缓和。

共同应对红海危机

据沙特通讯社报道，这次会议由沙特国防部主办，43个国家和欧盟的代表到场或远程参加。会议讨论了“海上安全面临的日益增长的威胁”，包括对商船、能源运输船、海上基础设施的袭击，以及航行安全、全球供应链和经济所面临的风险。会议同时商讨了多国海上防卫联盟的组织架构、指挥和控制、行动机制以及未来计划。按照设想，该联盟将由沙特主导，总部设在沙特。

此次会议的召开正值沙特与也门胡塞武装冲突加剧、红海

紧张局势升级之际。胡塞武装7月20日宣布对沙特实施“海上禁运”，此后多次在红海袭击沙特油轮，并使用导弹和无人机打击沙特境内能源设施。沙特主导的多国联军也打击了胡塞武装的军事目标。

分析人士认为，沙特推动组建多国海上防卫联盟既是由当前冲突触发，也与近年来红海安全形势持续复杂化有关。红海和曼德海峡是重要国际贸易航线，关系全球能源运输和供应链稳定。沙特有意借多国海上防卫联盟机制联合更多受冲击国家，共同应对胡塞武装的海上行动，加大对胡塞武装的国际压力。

地区新安全体系雏形？

根据会后发布的14国联合声明，这一多国海上防卫联盟将加强在海上安全、信息共享、情报交流、行动规划、联合演习、经验交流、人员培训、能力建设以及联合海上行动等方面的合作。声明表示，将邀请认同该联盟目标和原则的国家加入，进一步扩大合作范围。

沙特利雅得政治和战略研究中心研究员阿卜杜勒·阿齐兹·沙巴尼说，这一倡议反映了沙特安全理念的转变。沙特过去更多依赖特定域外大国保护自身安全，现在则更加重视由地区国家主导建立长期、制度化的合作机制，以共同应对海上安全问题。

阿联酋大学国际关系学教授

艾哈迈德·哈米斯认为，如果联盟能够建立成员国之间的互信，并形成长期稳定的军事和安全协调机制，将有可能成为由地区国家主导的区域安全体系的雏形。

不过，该联盟未来的具体运行机制、成员国所承担的责任和义务等目前尚不明确，不少受邀国家仍处于观望之中，并未立即参与发表联合声明。哈米斯也表示，这一倡议仍面临不少挑战，包括参与国战略重点不尽相同、地区地缘政治环境复杂、可能受到地区和国际因素影响等。此外，联盟长期运作还有赖充足的军事和技术资源以及可持续的资金支持。

值得注意的是，沙特主导的海湾阿拉伯国家合作委员会(海合会)国家中，阿联酋和阿曼并未参与发表联合声明。有分析认为，阿联酋的缺席或与该国和沙特最近的紧张关系有关，双方近年来在地区主导权上的竞争博弈日益升温。阿曼则长期在地区事务中持中立立场，当前正致力于斡旋涉美伊战事的谈判，因此不愿加入一个易被视作带有对抗伊朗色彩的机制，避免损害自身外交地位。

政治解决不可或缺

在沙特宣布筹建海上防卫联盟前，胡塞武装领导人阿卜杜勒·马利克·胡塞7月30日就发出警告说，沙特正走向“全面升级”，胡塞武装也将以“全面升级”予以回应。

也门海上安全专家穆罕默德·萨拉姆·阿斯巴希分析，该联盟的成立或导致胡塞武装调整其海上行动的方式和目标。胡塞武装可能先实施小规模袭击，以试探联盟的戒备水平、反应速度和实战能力。若联盟海上力量部署到位、应对有力，胡塞武装或转而采用更为复杂的战术，例如使用装载炸药的无人艇，并重点攻击高价值目标。

关于多国海上防卫联盟对保障红海航运安全所能起到的作用，阿斯巴希认为，该联盟虽有望在一定程度上降低航运风险，但在地区政治与安全环境依然脆弱、周边冲突持续发酵的背景下，红海局势难以维持长期稳定。他强调，唯有推动也门达成全面政治和解，才能从根源上化解红海和曼德海峡的航运危机。

沙巴尼也认为，海上安全合作解决的更多是安全管理与风险控制问题，而非地区冲突本身。红海局势能否走向长期稳定，仍受制于也门局势、地区国家关系以及更大范围内地区安全环境等因素。维护红海航运安全，既要持续完善海上安全合作机制、提升地区国家协同保障航运安全的能力，更要通过政治对话和外交斡旋缓和紧张局势，逐步化解影响地区稳定的深层矛盾。只有将安全合作与政治解决两条路径结合起来，才能实现红海航道的持久稳定通畅。

(新华社利雅得8月1日电)

中国电动公交车助力 阿塞拜疆绿色转型

◎新华社记者 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、噪音小，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。

萨勒曼利的亲身经历是阿塞拜疆公交系统加快绿色转型的缩影。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德汉·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的发展阶段。”

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。”他说。

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。他说，中方技术人员严谨、细致的工作方式给他留下深刻印象。

“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。”

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汽车技术生产方和运营方，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。

(新华社巴库8月1日电)

标准银行肯尼亚子行上线人民币清算服务

新华社内罗毕8月1日电(记者 李卓群 鹿泽新)7月31日，标准银行联合中国工商银行在肯尼亚首都内罗毕举办2026年“中国日”活动。活动期间，标准银行肯尼亚子行正式上线人民币跨境支付系统(CIPS)。

中国驻肯尼亚大使郭海燕在活动中致辞表示，随着中肯经贸合作规模不断扩大，双方市场

主体对高效跨境结算、配套融资服务的需求日益迫切。CIPS持续深化在非布局，彰显中方深化中非金融合作的坚定决心。期待标准银行和工商银行充分发挥“非洲人民币联合清算行”作用，推动更多在肯企业和金融机构了解、对接并用好CIPS。

标准银行肯尼亚子行公司和投行部门总经理乔纳森·穆加

说，近年来肯中两国贸易和投资持续增长，随着企业对更快捷、透明、高效交易方式的需求不断增加，上线CIPS处理人民币支付业务将助力肯中贸易进一步深化发展。

中国工商银行非洲代表处副首席代表刘佳表示，在工商银行和标准银行的共同努力下，标准银行肯尼亚子行进一步完善

东非地区人民币支付清算体系，有效提升中肯两国人民币跨境支付效率，从而为企业开展贸易投资提供更安全、便捷、高效的金融服务。

今年6月，为促进中非投资贸易便利化，中国人民银行授权南非标准银行有限公司和中国工商银行股份有限公司担任非洲人民币联合清算行。

注销公告

理塘县高原蔬菜种植协会
(统一社会信用代码: 51513334
MJR4185014)因资金短缺人员
流失无法正常运转,无债务债权,

特此公告。
协会法定代表人: 吴毕林, 身
份证号码: 513101197910105415
理塘县高原蔬菜种植协会
2026年7月31日