

“空手来、满箱走”，APEC“中国年”东风吹进深圳华强北——

千米小街里的科技大生意

本报记者 王慧琼

环球热点

最近，广东深圳华强北街区拖拽行李箱的滚轮声尤其响。来自全球各地的客商挤在柜台前，询价声夹杂着翻译机的电子音，AI眼镜、智能小家电等被打包裹进箱中。随着亚太经合组织（APEC）第三十三次领导人非正式会议的临近，这条“中国电子第一街”的热度，正一天比一天高。APEC“中国年”东风如何吹进这条千米小街？亚太经济合作的宏观政策红利如何抵达产业协作一线？本报邀请中外专家解析。

▲ 亚太经合组织（APEC）第三十三次领导人非正式会议将在深圳启幕。当下，深圳市内的主题花坛、户外大屏、海报展板营造出浓厚的APEC氛围，迎接各方宾朋相约深圳。
新华社记者 梁旭摄



▲ 在有着“中国电子第一街”之称的深圳华强北街道，游客和国际客商穿梭其间，室外大屏幕上播放着APEC“中国年”海报。

► 韩国游客在深圳华强北选购AI翻译机。
新华社记者 梁旭摄

APEC政策东风吹进华强北柜台

不久前，APEC数字和人工智能部长会议在四川成都举办，通过了《2026年APEC数字和人工智能部长声明（成都声明）》，一致同意共同推动数字和人工智能技术赋能亚太共同体。

APEC各经济体数字化进程持续加快，对高算力、便携化智能终端需求旺盛。APEC框架下的宏观议程，是如何实质性降低亚太科技企业跨境技术流动成本的？

张群指出，APEC通过贸易便利化、供应链互联互通和数字经济等领域的合作，促进成员国间政策协调，为科技产品流动和产业协作创造更加有利的环境。

在华强北柜台，这些共识与政策红利深度释放，改变真实可感。华强北步行街上，全国首个“离境退税、货币兑换、支付便利”三合一的集中退点人



流涌动。借APEC东风，华强北系统推进国际化街区建设，完善了双语标识、外卡支付、离境退税等全链条配套，许多商户反映今年接待的外籍客商大幅增加。

叶格尔分析，APEC框架下的贸易便利化措施正在降低跨境交易成本，让科技产品在亚太区域流动更加顺畅。无纸化贸易、海关流程数字化、标准协调和监管透明度提升，有助于缩短文件办理、产品认证和跨境交付的时间。“对于科技企业而言，流程的稳定性和可预期性十分重要。企业需要跨境运输零部件和设备、开展测试、安排专业人员并进入新的市场。相关流程越清晰、越便利，合作的成本就越低，联合开发的产品也能更快到达消费者手中。”

据深圳海关统计，今年上半年，深圳对亚太经合组织其他经济体进出口1.98万亿元，同比增长33%，创历史同期新高，居内地城市首位。今年以来，深圳港已新开通了23条途经APEC其他经济体航线，服务APEC经贸合作提质增效。

让亚太科技合作惠及更多“华强北”

“国际局势变化确实让形成合作共识的难度加大。在这样的背景下，APEC所倡导的开放区域主义，以及华强北所代表的民间商业协作，显得尤为珍贵且充满韧性。”张群表示。

华强北的档口前，商户们每天迎来送往的是实打实的订单、物流和客流，他们关心的问题很具体，比如通关能否更快一点、成本是不是可以更低一点。当前，APEC成员发展阶段各异，亚太科技合作如何跨越“最后一公里”，让APEC框架的利好真正落到更多像华强北这样的市场一线？

周亚敏指出，华强北等微观市场真正依赖的是成本、技术、订单、物流和供应商网络。“当前亚太科技协作需要跨越的三道关口：一是数字基础设施与人才储备差异对技术扩散的制约；二是数据、人工智能等新兴领域规则分歧带来的协调难度；三是排他性技术圈层对开放合作空间的干扰。”周亚敏建议，要让政策红利更快抵达市场一线，需要以企业需求倒逼规则协同：一是建立消费电子通关绿色通道，二是推动智能硬件标准互认，三是建立面向中小商户的政策信息直达机制。同时，APEC应致力于构建包容性合作框架，在人工智能治理、数据跨境流动等领域求同存异，以务实项目凝聚共识，用规则协同抵御外部干扰。

“要推动已经形成的合作共识进一步转化为企业能够切实感受到的政策便利。例如，继续推进无纸化贸易、电子单证互认和跨境电商便利化，降低科技产品跨境流通的制度成本。同时，进一步拓宽中小企业和工商界参与政策对话的渠道，使企业在产品出海和技术应用中面临的实际问题能够及时反映到APEC合作议程中。”张群认为，一方面，应加强科技能力建设，提升发展中成员对新技术的应用和创新能力，让更多成员共享科技红利；另一方面，聚焦人工智能应用、数字化转型等合作基础较好的领域，拓展务实合作空间。

“以华强北为代表的民间自发、高频的微观供应链协作，不仅展现了市场的活力，更是维护市场开放、供应商多样性和产业链韧性的重要基石。”叶格尔表示，在他看来，区域层面的贸易便利化共识，最终要在华强北这样的微观市场的日常交易中找到落点，APEC“中国年”提供了一个将自下而上的市场活力与自上而下的合作倡议进行校准的契机。

中国厦门大学“嘉庚”号科考船近日先后停靠马来西亚沙巴州哥打基纳巴卢港和雪兰莪州巴生港，并举行公众开放日活动。马来西亚当地学校的学生、教师以及社会各界民众约1500人登上甲板，走进驾驶室和实验室，在一问一答中认识海洋科学，在交流中了解中国的海洋发展和保护理念。

“这些设备是做什么用的？”“研究人员每天在船上都观测什么？”“这艘船可以航行多远？”登上科考船后，学生们提出的问题一个接一个。

哥打基纳巴卢又称亚庇，当地人从小与海相伴。但对当地学生来说，真正走进一艘海洋科学综合考察船仍是一次新奇的经历。

亚庇建国中学高一学生张筱妍第一次登上科考船，很快被船上的各种设施吸引。驾驶室、实验室、住宿区、食堂以及甲板上各式各样的科考设备，让她一路不停驻足。“原来一艘科考船上有这么多东西，感觉很新奇，也很有意思。”她说。

“嘉庚”号来到巴生港后，来自巴生光华独立中学的高二学生廖恩宣同样第一次登上科考船。最让他印象深刻的是驾驶室。“可以看到船是怎么运作的，也可以看到操作一艘船需要一个团队配合。”他说，参观过程中，船舶运行、海水测量等内容，也让他加深了对课堂上所学物理、化学知识的理解。

本航次中，厦门大学马来西亚分校学生程静芸参与了海水温度、盐度、溶解氧等数据观测，并协助监控设备运行情况。公众开放日期间，她担任志愿讲解员，向当地学生和民众讲解船上的科考设备与海洋观测知识。

“我希望借助这样的开放日活动，让更多人知道，海洋科学研究的不仅是海水和鱼类，还涉及海洋环境变化、海平面上升以及海洋生态系统变化。”她说，“也希望大家能够更加清楚地意识到海洋正在发生什么，以及我们怎么做可以让环境变得更好。”



在马来西亚巴生港，学生们在“嘉庚”号科考船内参观。
新华社记者 陈泽国摄

登上“嘉庚”号的，还有一些长期与海“打交道”的人。马来西亚水产养殖与加工公会执行秘书曾慧雯说，自己不是第一次登船，但这次参观又给她带来了新的体验。戴上VR设备后，她第一次直观了解到潜水员在水下作业时的状态，对海洋科学和水下世界有了新的认识。

厦门大学海洋与地球学院副院长罗亚威表示，希望通过开放日活动，让马来西亚民众了解中国推动海洋可持续发展和深化海洋合作的实践，共同构建海洋命运共同体。

罗亚威介绍，除了公众开放日活动，“嘉庚”号此次航次还搭载了来自中国、马来西亚、印度尼西亚和泰国13所高校和科研机构共33名师生，开展联合观测和教学实践。“希望来自各地的学生能够在共同探索海洋的过程中增进了解、建立友谊，并从中认识到，海洋不仅连接世界，也连接着我们的未来。”他说。

（据新华社电 记者袁睿）

环球掠影



英国8月以来持续少雨，英格兰干旱形势恶化，近3/4的地区处于干旱状态。图为人们躺在英国伦敦维多利亚塔花园干枯的草坪上。
新华社/法新

探访“列宁”号 读懂北极航道新脉动

海风裹挟着北冰洋的气息，掠过摩尔曼斯克海港码头。岸线之畔，灰白色的船体静静停泊，曾经叱咤北冰洋的全球首艘核动力破冰船“列宁”号，如今

褪去了搏击坚冰的锋芒，化作一座水上博物馆。记者近日登上这艘巨船，感受并回望人类探索北极航道的过往。

宽敞的船员俱乐部、摆放着钢琴的



破冰船“列宁”号。
新华社记者 郝建伟摄

音乐沙龙、藏书丰富的图书室以及桑拿房、小型泳池、健身房……在严酷的北极远洋航行之中，这艘核动力破冰船为船员营造出如此完备的生活空间。穿行在狭长的舱室廊道，船上医疗区的布局令人印象深刻，手术室、内科诊室、牙科诊室、X光室、理疗室与药房一应俱全。航行途中，冰区被困船只上的船员、北极科考站越冬人员，甚至北冰洋沿岸定居点居民都曾在这里接受救治。

“列宁”号1959年投入运营，开启了人类核动力船舶的新篇章。在长达30年的服役生涯中，“列宁”号参与了26个航季的北极航行，护送3741艘船舶穿行北极航道，累计航行65.4万海里。依靠核动力带来的强大续航能力，“列宁”号把北极西部海域通航时长从每年3个月延长至11个月，改写了北极航道的通航历史。

“列宁”号于1989年正式退役。得益于极地船员、科研工作者和社会各界人士奔走呼吁，这艘核动力破冰船未被拆

解成废钢铁，而是改造成了博物馆。

摩尔曼斯克州副州长斯韦特兰娜·潘菲洛娃向记者介绍，随着一批新破冰船陆续投入使用，硬件得到提升，经由北极航道前往欧洲的过境货运将迎来广阔空间。

8月20日，摩尔曼斯克港举行首艘中国集装箱船靠港欢迎仪式，庆祝该港首条来自中国的集装箱航线顺利开通。这标志着通过北极航道连接中国沿海港口与俄北极圈内最大深水港的定期货物运输业务正式拉开序幕。

摩尔曼斯克海上贸易港公司生产总监安德烈·里兹尼琴科深耕港口一线，对航道、港口与贸易之间的联动有着直观体会。在他看来，破冰船正是北极航道得以运转的“领路人”，没有破冰保障，普通商船无法独自穿越北冰洋冰区。

里兹尼琴科说，只有依靠持续稳定的全年破冰保障，才能打破冰期带来的运行桎梏，常态化航线的价值才会真正释放。落到港口发展层面，稳定运行的班轮航线将直接拉动货物中转量增长，驱动企业发展，让港口的各项投资找到现实落点。

（据新华社电 记者许炜凯、郝建伟）