

巴拿马运河『缺水』影响几何

新华社巴拿马城/北京8月2日电（新华社记者 李佳旭 宿亮）巴拿马运河管理局日前公布最新规定，要求通行船舶最大吃水深度7月24日起从约15.09米调整到约14.94米，并将于8月15日进一步调整到约14.78米。在水情理想时，巴拿马运河当前设计最大吃水深度约为15.24米。

运河通行船舶最大吃水深度缩减，意味着每艘穿越运河的货轮要“减载”。以巴拿马运河最大的新巴拿马型船闸为例，吃水深度每下调15厘米，大型集装箱船就要少装数百个标准集装箱，进而推动单箱运费上升。

以前，巴拿马运河也曾出现过类似调整。2023年，该地区遭遇历史性严重干旱，导致运河管理局被迫连续调整吃水深度、压缩通航数量，引发船舶排队、货物减载及航线调整，冲击全球航运和产供应链。如今，巴拿马运河为何又出现类似问题？这会给航运成本和全球经济带来什么变数？

“水上电梯”靠淡水运作

与另一条重要海运通道苏伊士运河通行船舶最深可达20多米的吃水深度相比，巴拿马运河的吃水深度要小很多，导致一些最大型的超级巨轮无法通行。这与巴拿马运河的通行方式密切相关。

巴拿马运河是水闸式运河，采取阶梯通行方式，中间段加通湖水平面比两侧大西洋和太平洋高20多米。船只必须“乘电梯”通行，经过一级级船闸升降船体。

这种形似巨型水槽的船闸，相当于“大浴缸”。货轮要从低处升到高处，就要引加通湖的淡水流入“浴缸”，托起船体，升至上一级船闸，并按照相同的操作逐步升至加通湖水平面。船只下降也是同样的模式，引淡水入船闸，通过逐级排水把船体降至海平面。

问题在于，加通湖的淡水随着船只下降，最终只能排入大洋，无法回收到湖中。换句话说，每送走一艘通行船只，加通湖就要流失几亿升淡水。数据显示，配备节水池的新巴拿马型船闸每次过闸要消耗约2亿升淡水，这相当于80个标准游泳池的储水量。

雨水丰润时节，这不算太大困扰。遭遇干旱时，加通湖水位下降，运河管理机构不得不限制吃水深度以节约淡水。这些淡水不仅是运河通行所必需，也是当地居民重要的饮用水源，如果不加控制，很有可能酿成“缺水危机”。

“预防性水资源管理”

与2023年集中调整吃水深度的背景类似，当前全球也在经历严重的

厄尔尼诺现象。美国国家海洋和大气管理局认为，厄尔尼诺现象预计将在今年下半年继续增强，并有97%的概率持续至2027年初春。今年10月至12月出现强厄尔尼诺事件的概率为81%，其强度可能跻身1950年以来最强厄尔尼诺事件之列。

厄尔尼诺现象带来赤道太平洋中部和东部海表温度持续升高，改变太平洋上空大气环流和热带降雨分布，使中美洲地区对流活动减弱、降雨偏少。降雨量直接影响加通湖蓄水量，从而影响运河严重依靠淡水的通行方式。

巴拿马海事与物流咨询集团总裁兼首席执行官爱德华多·卢戈接受新华社记者采访时说，巴拿马运河管理局的最新调整仍属“预防性水资源管理”，并不意味着运河整体通航能力明显下降，但会对船舶载货量产生一定限制。

2023年至2024年旱情期间，巴拿马运河最大允许吃水深度曾降至约13.41米，运河每日通航数量一度减至22至26艘。当前情况尚没有那时严峻，但如果旱情持续，那么船舶继续减载、调整船期乃至绕航的可能性会明显增加。

会否带来供应链风险

最大吃水深度缩减意味着船只不得不少装载部分货物，推高单位运输成本。事实上，面对巴拿马运河最新变化，国际航运巨头达飞海运集团、地中海航运公司已上调了相关航线集装箱运费。

巴拿马大学经济学教授雷内·布拉乔告诉记者，船舶减载后，货物单位运输成本相应上升。他估计，海运成本如果上涨15%至20%并持续至少3个月，随着供应合同重新谈判，相关成本可能会明显反映到消费者价格中。

布拉乔认为，如果每日通航量持续低于34艘、平均等待时间超过72小时，或降雨量持续较常年偏低30%以上，当前的“预防性措施”可能逐步演变为供应链风险。

在2023年的历史性严重干旱期间，巴拿马运河货运量减少约1500万吨，船舶平均运输时间延长约6天。当时，红海局势一度紧张导致不少船舶避开苏伊士运河。两条重要航道同时承压，推高了全球航运的燃油消耗、保险费用等。

巴拿马亚洲战略研究中心研究员埃尔默·米兰达表示，市场关注的不只是当前的减载，还包括水情是否持续恶化，以及是否与其他航道和地缘紧张局势带来的风险相互叠加。他认为，如果巴拿马运河同时出现吃水深度缩减、通航数量减少、等待时间延长的情况，航运企业即使可选择绕行，也要面临航程更长和更高的燃油、保险与时间成本。

欧盟宣布扩大实施《人工智能法》

新华社布鲁塞尔7月31日电（记者 张兆卿 张馨文）欧盟委员会7月31日宣布，欧盟将自8月2日起扩大《人工智能法》适用范围，开始执行透明度规则和针对通用人工智能模型提供商的相关规则等。

欧盟委员会7月31日发布公报说，根据新的透明度规则，聊天机器人等交互式人工智能系统必须告知用户其正在与人工智能而非人类互动。利用人工智能生成或修改的图像、视频和音频等“深度伪造”内容必须作出标识。人工智能生成或修改的内容还须带有机器可读标记，以便易于识别。欧盟委员会说，这些规定旨在减少欺骗和操纵行为。

与此同时，从8月2日起，欧洲人工智能办公室可对通用人工智能模型提供商执行《人工智能法》

的相关规则。例如，对于可能造成系统性风险的先进通用人工智能模型，其提供商还须履行额外义务，以防范大规模危害的风险，例如网络攻击、模型失控、有害操纵、侵犯基本权利等。

欧盟《人工智能法》于2024年8月1日生效，依据人工智能系统可能造成的风险，将其分为不可接受风险、高风险、透明度风险以及最低或无风险等级别。该法采取分阶段适用的安排，多数条款于2026年8月2日起适用。

此外，欧盟还通过“综合简化一揽子计划”中有关人工智能的部分，将用于招聘、教育、执法和移民管理等领域的低风险人工智能系统规则推迟至2027年12月2日适用；将嵌入医疗器械、机械等受监管产品的高风险人工智能系统规则推迟至2028年8月2日适用。



7月28日，在墨西哥瓦哈卡州圣巴勃罗-比利亚德米特拉，手工艺人在家庭纺织作坊整理经线。

在墨西哥南部瓦哈卡州，手工织绣与人们的生活紧密相连。在工坊里，手工艺人以纱线、羊毛等为原料，经过整经、织造、染色、刺绣和缝制等工序，制作成服装、地毯及其他织物。这些花色各异的手工织绣既是许多家庭的重要经济来源，也构成瓦哈卡丰富多元的文化遗产。

新华社记者 柳文惠 摄

葡萄牙将加强南部海上边境管控

新华社里斯本8月1日电（记者 荀伟）葡萄牙海军1日发表声明说，将联合海事警察和国民警卫队，加强对葡南部海上边境的巡逻和管控。

声明说，相关部门已在葡萄牙南部沿海地区开展常态化海陆联合巡逻，强化边境管控，重点查缉涉嫌非法移民活动或其他违法犯罪活动的船只。

葡萄牙总理蒙特内格罗7月31日表示，针对近期休达出现的移民危机，葡萄牙不会暂停申根区

通行规则，而是将加强南部海上和陆地边境的管控。

休达位于非洲西北部、直布罗陀海峡附近的地中海沿岸，与摩洛哥接壤。西班牙媒体7月31日援引政府和警方消息报道说，近5万名移民在此前24小时内从摩洛哥非法入境休达。西班牙政府8月1日说，非法进入休达的约5万移民中，没有一人获准前往西班牙本土，目前超过4.8万人已返回摩洛哥，本次移民危机基本得到控制。