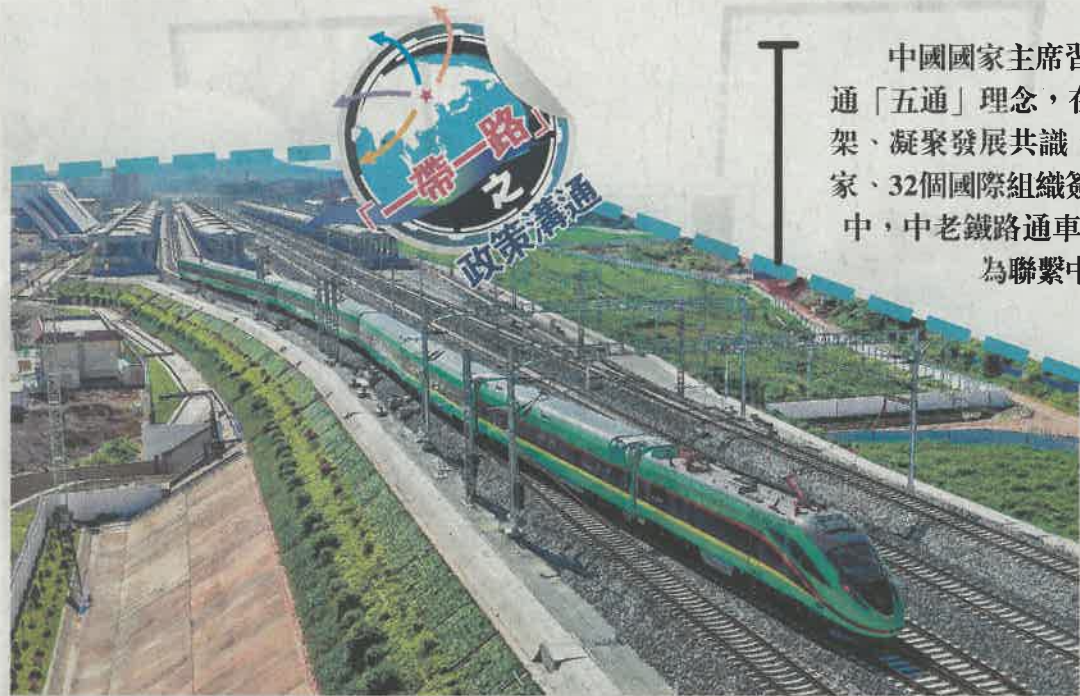


政策溝通凝聚共識 擴「一帶一路」朋友圈 中老鐵路聯東盟 貨運值破100億



中國國家主席習近平提出「一帶一路」倡議至今，中國提出的政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通「五通」理念，在各個領域成果顯著。「五通」理念中，政策溝通不僅是「一帶一路」的重要保障，在搭建合作框架、凝聚發展共識、形成建設合力等方面更發揮了重大作用。截至今年7月底，中國已與149個國家、32個國際組織簽署200多份合作文件，擴大朋友圈，賦能「一帶一路」高質量發展。其中，中老鐵路通車9個月，國際貨運總值已突破100億元人民幣，成為聯繫中國與東盟國家的「黃金線」。

大公報記者 譚旻煦、丁春麗

◀中老鐵路是「一帶一路」的標誌性工程，國際貨運總值已突破100億元。受訪者供圖

▼乘務員為「瀾滄號」上的旅客服務。新華社

▶一列雅萬高鐵路動車組行駛在環形試驗線上。新華社



專家分析指，「一帶一路」倡議提出以來，中國成功搭建了以高峰論壇為引領、以多雙邊合作機制為支撐的「一帶一路」複合型國際合作架構，並在此框架下不斷加強與「一帶一路」共建國家的戰略對接、規劃對接、機制平台對接和項目對接，為沿線各國開創了通向共同繁榮的機遇，也為中國各省區市開放發展開闢了新天地。其中，雅萬高鐵和中老鐵路是「一帶一路」倡議提出9年來中國同東南亞國家一道，深化互利共贏合作的生動縮影。

元首見證開通 國產技術創紀錄

北起中國昆明，南至老撾萬象的中老鐵路，全長1035公里的鐵路，是中國高質量共建「一帶一路」的標誌性工程，鐵路於2016年開始建設，2021年12月3日通車，至通車9個月時，累計發送旅客671萬人次，累計運輸貨物717萬噸，其中跨境貨物128萬噸。中老鐵路國際貨物列車從開通初的每天1對，增至現在的每天5至6對左右，國際貨

運革命黨中央總書記、國家主席通倫通過視頻聯機的共同見證下，「瀾滄號」動車組列車從老撾首都萬象站駛出、「復興號」動車組從中國雲南昆明站駛出，中老鐵路全線正式開通運營。

中老鐵路全線採用中國技術標準、使用中國設備並與中國鐵路網直接連通的國際鐵路，創下多項紀錄。其中元江雙大橋創下兩項世界紀錄，一是：世界最高的鐵路橋墩；第二項為：大橋主橋採用變桁高上承式連續鋼桁梁結構，249米的主跨也創同類橋樑世界第一。

中老鐵路開通前，老撾僅有一段長約3.5公里的鐵路連接泰國；開通後，從萬象到中老邊境車程由2天縮短至3小時，到昆明可朝發夕至。中國到鐵路沿途各地的貨物運輸成本和運輸時間下降，貨運廣度及運力快速提升。

定製雅萬高鐵 獨具印尼特色

當地時間9月1日晚，經過11天海上運輸，中國出口印尼雅萬高鐵的高速動車組和綜合檢測列車抵達



▲中老鐵路沿線貨運能力大大提升。受訪者供圖

下中車四方股份公司研製，依託中國「復興號」動車組技術平台，最高能以時速350公里持續運行。列車採用4動4拖8輛編組，總定員601人。動車組採用了高標準的耐腐蝕設計，可更好適應印尼常年高溫高濕高鹽的氣候。針對沿線地形起伏

數讀「一帶一路」旗艦項目

中老鐵路

●北起中國昆明，南至老撾萬象的中老鐵路，全長1035公里，於2016年始建，2021年12月3日通車，國際貨運總值已突破100億元。

雅萬高鐵

●自2018年8月開工建設以來，截至今年4月，雅萬高鐵全線13座隧道已貫通12座，土建工程量完成91%以上。印尼政府預計，雅萬高鐵將於今年11月試運行。

馬尼拉帕西格河橋

●在菲律賓首都馬尼拉的帕西格河橋，成為了該區域新交通樞紐之一，新橋是四車道，相比之前更為寬敞，極大提升交通運輸效率。

佩列沙茨大橋

部亞馬遜流域清潔水電外送和消納難題，滿足了巴西北電南輸的需求。

中泰鐵路

●7月，中泰鐵路合作項目一期工程首座特大橋松嫩特大橋的架設工作完成，工程進入全面建設階段。預計到2026年底至2027年初，泰國將迎來中泰鐵路的一期工程即從曼谷至呵叻段竣工。

泰中羅勇工業園

●泰中羅勇工業園已擁有172家製造型企業和30家配套的服務型企業。自2021年至今累計有超過30家企業進園，成為赴泰中企的聚集地。

比雷埃夫斯港

●自2008年接管比港兩個集裝箱碼頭，至2016年通過多數控股全

萬人次，累計運輸貨物717萬噸，其中跨境貨物128萬噸。中老鐵路國際貨物列車從開通初的每天1對，增至現在的每天5至6對左右，國際貨運總值已突破100億元。

2021年12月3日，在中國中共中央總書記、國家主席習近平、老撾人



在萬象站，乘務員在「瀾滄號」動車組外準備迎接乘客。
新華社

走表雅萬高鐵路 獨具印尼特色

當地時間9月1日晚，經過11天海上運輸，中國出口印尼雅萬高鐵路的高速動車組和綜合檢測列車抵達印尼雅加達港。雅萬高鐵路動車組為雅萬高鐵路量身定製，具有技術先進、安全智能、環境適應力強等特點。

雅萬高鐵路動車組由中國中車旗

採用4動4拖8輛編組，總定員601人。動車組採用了高標準的耐腐蝕設計，可更好適應印尼常年高溫高濕高鹽的氣候。針對沿線地形起伏大，動車組設置了「高加速模式」，爬坡性能優越，可在損失50%牽引力的極端工況下，在30%的大坡道上實現安全起動和自運行。

雅萬高鐵路動車組外觀和內飾設計獨具印尼特色。車身採用銀紅相間的配色，紅色取自印尼「國旗紅」，寓意「繁榮昌盛」。車頭前臉和車廂連接處噴繪了不同深淺的紅色多邊形圖案，仿自印尼國寶級動物「科莫多龍」的紋理。VIP座椅選用灰色，色彩取自印尼的「婆羅浮屠」佛塔。為尊重當地民眾出行習慣，列車專門設置多功能室，可供臨時禱告使用。衛生間優化了衛生設施，適應穆斯林的生活習慣。

中巴經濟走廊 助推當地就業

2015年4月，習近平主席訪問巴基斯坦，確定了以中巴經濟走廊為中心，瓜達爾港、能源、交通基礎設施和產業合作為四大重點的「1+4」合作布局。幾年來，中巴經濟走廊作為「一帶一路」倡議的六大走廊之一，不僅促進了巴基斯坦的經濟和社會發展，而且密切了中巴全天候戰略合作夥伴關係，成為「一帶一路」的旗艦項目。

在今年6月舉行的第七屆中巴經濟走廊媒體論壇上，中國駐巴基斯坦大使館臨時代辦龐春雪表示，中巴經濟走廊建設成果豐碩，雙方已啟動或完成70個早期收穫項目中的46個，總投資254億美元。其中，瓜達爾東灣快速路已經竣工，通車在即。

全巴中資企業協會會長楊建多表示，中巴經濟走廊早期收穫項目創造的就業崗位80%以上面向巴基斯坦本地人。走廊建設第二階段將

惠及更多巴基斯坦民眾。在2021年1月到9月，中國對巴投資4.33億美元，是2020年同期的10倍，巴對華出口25億美元，同比增長70%。

巴基斯坦參議院外事委員會主席、巴中學會主席穆沙希德·侯賽因·賽義德指出，中巴經濟走廊在緩解巴基斯坦能源短缺、發展基礎設施、解決當地就業和提高女性地位等方面成效顯著。

大公報記者 張寶峰



▲技術人員在巴基斯坦薩希爾爾煤電站內檢查。
新華社

連雲港物流基地 哈商品出海樞紐

在連雲港中哈物流基地數字化調度中心，透過一張大屏，4000多公里外的哈薩克斯坦霍爾果斯東門無水港實時運轉情況一覽無餘。這座港口採用連雲港港研發的港口大數據信息化項目，在不毛之地建起一座內陸物流場站。目前，兩地成功實現業務聯動、人員互派、資源共享，哈薩克斯坦當地的小麥等在家門口實現國際貿易「一站式」辦理、聯運監管「一體化」運作。

連雲港港口集團新聞中心副主任楊開林表示，中哈物流合作基地自建成投產至2022年8月底，場站累計到發中歐班列4652列。依託中哈海陸「雙樞紐」，哈薩克斯坦過境中國進口的日用消費品、出口的礦產品等80%以上通過連雲港口岸集散分撥，對中亞、上合組織等沿線國家起到風向標式的帶動作用。

2017年6月，中國提出「將連雲港、霍爾果斯串聯起的新亞歐陸海聯運通道打造為『一帶一路』合作倡議的標桿和示範項目」。如今，作為中哈兩國共建「絲綢之路經濟帶」的首個實體平台，中哈（連雲港）物流基地擁有集裝箱堆場22萬平方米、1763個集裝箱位、鐵路專用線3.8公里，日均裝卸能力10.2列，年最大裝卸能力41萬標箱，已成為哈薩克斯坦商品出海的重要樞紐。
大公報記者 張寶峰

更為寬敞，極大提升交通運輸效率。

佩列沙茨大橋

• 這個已完成荷載試驗、即將驗收的大橋項目由歐盟出資、中國建成，是中克建交以來克羅地亞最大的交通基礎設施建設項目。建成後，大橋將結束克羅地亞南北部地區陸路通行要繞行波黑境內的歷史。

中菲農業基建

• 中國「一帶一路」倡議和菲律賓「大建特建」計劃深入對接，已開展近40個政府間合作項目。其中，6月，菲律賓卡利瓦大壩項目舉行引水隧洞工程開工儀式。

美麗山項目

• 美麗山水電站是巴西第二大水電站，分兩期，二期項目由中國國家電網公司獨立投資、建設、運營。二期項目有效解決巴西北

比雷埃夫斯港

• 自2008年接管比港兩個集裝箱碼頭，至2016年通過多數控股全面接手比港，中遠海運迅速扭虧為盈。2022年上半年，中希雙邊貿易額達460億元，同比增36.5%。

北美華富山工業園

• 北美華富山工業園是由中國華立集團聯合墨西哥SANTOS家族在墨西哥合作開發的第一家工業園區，自2015年10月成立至今已吸引20餘家企業入駐。

聯想匈牙利新廠

• 每天可生產1000台服務器，4000台工作站；平均每分鐘下線一台服務器，15秒下線一台工作站。如今已成為聯想集團在歐洲建成的首個自有製造基地。

大公報記者張寶峰整理

比雷埃夫斯港 中歐經貿門戶

2022年，中希兩國攜手走過50周年。同時，兩國經貿合作關係也長期保持緊密聯繫。2022年上半年，中希雙邊貿易額達460億人民幣，同比增36.5%。作為與中方簽訂「一帶一路」合作諒解備忘錄的首個歐洲發達國家，希臘早在2018年就率先與中國建立「一帶一路」合作關係。

在兩國共建「一帶一路」的十年前，中國遠洋海運集團就已遠赴希臘生根。自2008年接管比雷埃

夫斯港兩個集裝箱碼頭，至2016年通過多數控股全面接手比港，中遠海運迅速將比港經營狀況扭虧為盈，並拉升其世界排名。據《新華·波羅的海國航運中心發展報告（2022）》，綜合港口條件、航運服務和綜合環境三個維度，比港位列第九。如今，比港已成為中希共建「一帶一路」的旗艦項目，中歐經貿來往的重要門戶之一。

伴隨着中歐陸海快線的開通，比港成為了一個新的起點。此快線可輻射沿線9個國家、7100萬人口，大大節省了流通時間與成本。中遠海運擬將中歐陸海快線打造為亞歐第三條貿易通道。中遠海運希望以比港為樞紐，開通遠東經海運至比港，再由比港鐵路至歐洲內陸的海鐵聯運路徑，將「海上絲綢」和「陸上絲綢」在歐洲地區完美銜接。



▲中國遠洋海運集團運營的比雷埃夫斯港。
新華社

大公報記者 張寶峰