

中拉经贸合作潜力不断释放

本报记者 李嘉宝

环球热点

中国国家主席习近平日前与古巴领导人会谈时指出，当前拉美和加勒比政治格局正在经历新一轮深刻调整。中方高度重视中拉关系发展，愿同包括古巴在内的拉美和加勒比国家一道，深入推进高质量共建“一带一路”，推动平等互利、共同发展的中拉全面合作伙伴关系在新时代得到更好发展，更好造福中拉人民。

近年来，中拉经贸合作蓬勃开展，共建“一带一路”走深走实，为推动全球发展凝聚合力，生动演绎了“志合者，不以山海为远”的中拉友谊。



成果斐然——

疫情下彰显韧性与活力

中国商务部新闻发言人近日介绍，目前中国同包括古巴在内的拉美地区国家的经贸合作已全面恢复并超过疫前水平。经贸合作是中国与拉美国家关系的“压舱石”和“稳定器”。双方在贸易、投资、工程承包等领域合作成果斐然。

在贸易领域，中国海关总署数据显示，2021年中拉贸易额创新高，首次突破4500亿美元。今年前三季度，中拉贸易总额约为3734.75亿美元，较2021年同期增长12.5%。

在投资领域，《2021年度中国对外直接投资统计公报》显示，中国2021年流向拉丁美洲的投资达261.6亿美元，比上年增长57%。

在工程承包领域，据商务部统计数据，截至2021年底，中国企业在拉美和加勒比地区累计签订承包工程合同额2371.5亿美元，完成营业额1524亿美元。

南开大学历史学院教授王萍向本报记者指出，面对新冠肺炎疫情冲击，中拉经贸合作凸显强大韧性和活力。在贸易、投资等诸多领域取得丰硕成果。主要原因有：一是得益于政治互信与高层引领。早在2014年，习近平主席提出构建中拉命运共同体倡议，为中拉关系做出了构建“五位一体”新格局和“1+3+6”新框架的顶层设计。二是得益于与时俱进的务实合作理念。中国着力构建“双循环”新发展格局，中拉经贸合作不断开拓新领域和新空间。

“当前中拉经贸合作领域扩大、水平提升、层次深化，对中拉关系的引领作用更加突出。除了贸易、能源、矿产等传统领域，中拉在投资、金融、基础设施、绿色经济、数字经济、高新技术等领域的合作也在推进，在共建“一带一

路”、全球发展倡议等框架下开展国际合作的共识越来越多。”中国社会科学院拉美所研究员袁东振在接受本报记者采访时分析，长期以来，中拉不断夯实政治互信，深化多层次各领域交往，为经贸合作打下坚实基础；且双方经贸互补性强，有深化合作的强烈意愿。面对当前疫情延宕反复、发达国家加息等带来的共同挑战，中拉希望通过加强合作抵御风险、促进复苏发展，加之中拉在一些新领域的合作潜力正不断释放，都为现阶段中拉经贸合作走深走实提供了强大动力。

愿望契合——

“一带一路”朋友圈扩大

哥伦比亚首都波哥大的地铁一号线项目、巴西萨尔瓦多的跨海轻轨项目、圭亚那新德梅拉拉河大桥项目、阿根廷“基塞”水电站……在拉美多国，由中国企业参与建设的基础设施项目遍地开花，为中拉共建“一带一路”写下生动注脚。

“拉美国家长期受制于基础设施落后这一发展瓶颈，不少拉美国家都把提高基础设施水平作为重要内容列入国家发展规划。”王萍说，从国家发展看，中拉共建“一带一路”，加大对基础设施领域的投资力度，有利于改善当地交通、通讯、能源、电力等诸多方面的发展条件，推动资金、技术、人员等生产要素的自由流动，形成更广阔的经贸合作空间，进而推动国际投资、国际贸易和国际合作。从民生改善角度看，共建“一带一路”带来的基础设施项目有利于改善当地民众的生活水平，增加就业，提高收入，尤其是涉及教育、医疗、饮水的项目，更是直接服务于民生。许多中企在当地积极承担社会责任，成为推动文化交流、推动人文相亲的使者。“一带一路”是合作共赢之路，也是和平友谊

之路。

拉美有句谚语：“真正的朋友能从世界的另一头触及你的心灵。”今年初，尼加拉瓜、阿根廷分别与中国签署共建“一带一路”谅解备忘录。目前，已有21个拉美国家与中国签署“一带一路”合作谅解备忘录或合作文件，越来越多的拉美国家加入共建“一带一路”朋友圈。

“中国秉持人类命运共同体理念推动构建中拉命运共同体，强调拉美是21世纪海上丝绸之路的自然延伸，是‘一带一路’建设不可或缺的重要参与方。”袁东振指出，中国提出的一系列主张理念，能够与拉美国家的发展战略实现有效对接，契合了拉美国家提高基础设施水平、改善民生、实现自主发展的迫切愿望，因而得到了拉美多国的积极回应。

墨西哥国立自治大学中墨研究中心主任恩里克·杜塞表示，拉美地区对基础设施需求大，中国的技术、经验和资金有助于拉美国家补齐短板，双方在基础设施建设方面的合作项目不断增加，实现了务实合作、互利共赢。阿根廷科技部前部长罗伯托·萨尔瓦雷扎说，中国通过投资和技术交流带动当地基础设施建设，同时帮助拉美国家加快实现能源转型。

树立典范——

为全球发展注入正能量

“中拉合作将提升全球‘南方国家’的影响力。”俄罗斯拉美和加勒比研究所主任德米特里·克拉夫佐夫日前在媒体撰文指出，全球“南方国家”将在未来国际政治和经济议程中发挥更大作用，这些国家通过各种一体化项目和参与全球论坛联合在一起。

中国外交部发言人赵立坚近日指出，中拉合作本质上是南南合作，以相互尊重为前提，以互利共赢为原则，以

开放包容为特质，以共同发展为目标，顺应世界大势和历史潮流，符合地区国家共同利益。

2021年9月，习近平主席提出全球发展倡议。当年12月举行的中国—拉共同体论坛第三届部长级会议发布《中国—拉共同体成员国重点领域合作共同行动计划（2022—2024）》，指明了落实全球发展倡议框架下发展合作的具体领域和方向。全球发展倡议已经成为新时代中拉友好合作的推动器和指南针。

“中国提出全球发展倡议破解发展难题，为国际发展与合作指明了方向，也为中拉合作提供了新的契机。”袁东振说，中拉合作是南南合作的重要组成部分。中拉合作向好发展，不仅能进一步提升中拉友好关系，还可以为全球范围内的南南合作提供示范、增加动力，也能提升中国开展国际合作的范围和水平，壮大发展中国家的力量，推动全球治理体系向着更加公正、合理的方向发展。

巴西圣保罗州立大学中国问题专家、哲学与科学学院教授路易斯·保利诺日前在接受采访时表示，中国领导人提出的全球发展倡议正确回应了人类现阶段面临的发展难题，为落实联合国2030年可持续发展议程、实现人类可持续发展提供关键动力。

王萍表示，中国与拉美国家同属发展中国家，在经济上有互补需求，在国际事务上有共同利益，在发展问题上有高度共识。面对当前的诸多全球性危机和挑战，中拉深化各领域合作，有利于凝聚合力实现共同发展，成为推动世界多极化、反对单边主义和霸权政治的重要力量。

上图：巴西美丽山水电特高压直流送出二期工程项目是中巴合作共赢、互利互惠的示范工程。图为巴西东南部阿科斯科斯市附近，工人在美丽山水电特高压直流送出二期工程项目现场施工。

新华社记者 李明摄

美国政客该好好听听美企业界的呼声

□ 严瑜

近日，美国多家产业协会组成的联合团体致信美国国会参议院军委会主席里德、共和党首席成员英霍夫，指出美“2023财年国防授权法案”中关于禁止政府机构同中国芯片制造商开展业务的修正案内容缺乏法律依据，将给承包商和政府带来巨大的负担。

此前，外媒曾报道称，参议院多数党领袖查克·舒默和共和党参议员约翰·科宁试图在“2023财年国防授权法案”的最终版本中加入一项修正案，以此限制美国政府使用包含中国芯片的产品和服务。

这一消息立刻引起美国跨产业团体的强烈反对。包括美国航空航天工业协会、汽车创新联盟、国防工业协会、无线通信和互联网协会、美国商会以及国家有线和电信协会在内的联合团体，在日前的信中提出多方面不满：首先，芯片无处不在，该修正案将让问题变得更加复杂，例如一家公司可能因为咖啡机里使用相关芯片而受到影响；其次，该修正案将客观上要求与美国政府有业务往来的实体追踪整个供应链，检查供应商在任何地方使用的设备中是否包含来自中国的芯片，这将给美国政府和承包商带来繁琐的合规和认证要求，也引发企业界对美国政府在公共采购方面越权的担忧。

近段时间，为遏制中国半导体产业发展，美国政府针对中国芯片实施了一系列围堵制裁政策。8月，美国总统拜登正式签署《芯片和科学法案》，该法案设置“中国护栏”条款，禁止获得联邦资金的公司在中国大幅增产先进制程芯片，期限为10年。10月7日，美国商务部发布多项对华芯片出口管制措施，规定美国企业生产的先进半导体生产设备必须获得美国商务部的许可证，才能向中国出口。

无论是借有关法案夹击通过涉华消华内容，还是直接将矛头对准中国芯片，美国政府的种种政策与行动，其目的都是对华搞高科技封锁，以此遏制中国整体的科技和经济进步，维护美国自身科技霸权。

美国政府不断升级对华芯片出口管制措施，已让不少美国本土芯片企业成为冤大头。彭博社近日报道称，美国市值最高的半导体制造商英伟达表示，对其A100和H100芯片向中国出口的限制，可能导致该公司最新一个季度损失达4亿美元。波士顿咨询公司还预测，如果美国继续加码对华芯片出口的限制措施，美国芯片企业将失去18%的全球市场份额和37%的收入，并减少1.5万至4万个高技术工作岗位。

还有美媒刊文直言，美国政府对半导体市场的干预不仅不利于行业本身和消费者福祉，还显示出美国已失去对市场力量驱动经济成功的信心。众所周知，只有自由市场竞争才能提升劳动生产率和国际分工的益处。限制国际交流，不仅会减少经济福祉，还有可能加剧冲突对抗。

当前，全球疫情持续演变，世界经济复苏不确定性增大，全球产业链供应链受到多方面冲击。事实一再证明：将科技和经贸问题政治化、工具化、武器化，不但阻挡不了中国发展，反而只会封锁自己，反噬自身。那些沉迷于打压、遏制中国的美国政客，不能总是对美国企业界客观理性的声音充耳不闻、装聋作哑，而应尊重市场经济规律和自由贸易规则，不要在“脱钩”“断链”的歧途上一路狂奔。

中老铁路为老挝发展注入澎湃动能

章建华

带两个孩子来首都万象就医的老挝人乔正准备乘火车返回琅勃拉邦。“以前往返一次要七八个小时，很累也很费时间。现在乘坐火车既便捷又舒适，路上只要两个小时。”乔正日前在万象火车站候车时对记者说。

中老铁路通车一年以来，中国制造的“澜沧号”动车已融入老挝当地民众的日常生活，成为许多当地人出行的首选交通方式。在老挝热带气候的光影里，“澜沧号”动车组流线型的外观、红蓝白相间的配色格外亮眼。

中老铁路于2021年12月开通运营，是“一带一路”倡议与老挝“变陆锁国为陆联国”战略的对接项目，也是“一带一路”倡议提出后首条以中方为主投资建设、全线采用中国技术标准、使用中国设备并与中国铁路网直接联通的国际铁路。

老挝新闻文化旅游部的数据显示，从万象前往老挝北部重要旅游城市琅勃拉邦的游客更喜欢乘坐“澜沧号”动车出行。2022年前10个月，33.6万游客中，85.27%选择乘坐火车前往琅勃拉邦。

万象火车站客运值班员维拉赛接受记者采访时说，中老铁路“澜沧号”列车很先进，让出行变得非常快捷。乘坐火车不仅让老挝人去外省很方便，许多从周边国家来老挝的老年人，特别是泰国来的旅客，也都坐火车去万象或者琅勃拉邦旅游，这促进了老挝铁路沿线城镇旅游业和经济发展。

万象商人麦乔要去琅勃拉邦旅游。他说，老挝以前没有现代化火车，如今我们国家有了，很开心。老挝军人维赛已经三次乘坐“澜沧号”，令他印象最深刻的是车厢内洁净的环境和周到的服务。他希望老挝

人和外国游客都来乘坐“澜沧号”。

“车票很抢手，老挝旅客和很多周边国家，包括泰国游客都来乘坐中老铁路的动车组‘打卡’。”中老铁路有限公司运营总监杜志刚介绍，中老铁路开通一年来，累计开行旅客列车超2000列，发送旅客126万人次；开行货物列车超2600列，发送货物近200万吨，绝大多数为过境货物，货运量一直呈上升趋势。

中老铁路有限公司负责中老铁路老挝段的运营。据公司数据，中老铁路货物运输覆盖老挝、越南等10多个“一带一路”国家，货物种类已由初期的化肥、百货等100多种扩展至电子、光伏、冷链水果等1200多种。今年1月至10月，联结中老两国铁路的老挝磨丁口岸出口贸易额已达10.24亿美元，是2021年的1.8倍。中老铁路正为老挝经济社会发展注入澎湃动能。

尝到中老铁路安全、便捷、运量大、全天候运输的“甜头”后，众多关联企业纷纷抢驻万象、琅勃拉邦等车站周边，各主要车站附近人来人往，已成为商业与人流聚集地。

中老铁路有限公司数据显示，在中老铁路带动下，老挝铁矿石、木薯粉、橡胶等产量剧增。在刚刚结束的第五届中国国际进口博览会上，中老铁路沿线开发合作推介会成功举办，现场签署了价值上百亿元人民币的投资采购项目。

中老铁路建成前，交通一直是制约老挝经济发展的一大因素。老挝国会副主席索玛·奔舍那表示，中老铁路通车为老挝发展提供了新机遇，各地民众、各个企业都从中受益，中老铁路带动老挝经济迈上新台阶。

（据新华社电）



初冬的波斯普鲁斯海峡

初冬时节，土耳其波斯普鲁斯海峡海浪翻滚，海鸥高飞，景色宜人。
新华社记者 沙达摄

环
球
掠
影