

丝路画卷

共建“一带一路”十周年

全球基础设施建设合作前景广阔

万 涛

当前,全球经济复苏乏力,基础设施建设能有力拉动全球经济成为各国的共识。共建“一带一路”十年来,始终坚持共商共建共享的原则,将基础设施建设和互联互通作为优先发展方向,取得了丰硕的成果。同时,全球基础设施领域已成为大国竞争博弈的重要战场,为扭转在基建投资领域的被动局面,美国联合盟友欲担当起全球基建的领头羊,加紧落实其主导的全球基建方案。实际上,全球基建的池子够大,投资存在巨大缺口,中国与美欧各有优势,合作大于竞争。

根据全球基础设施中心发布的《全球基础设施建设展望》报告,2016年至2040年,全球基础设施投资需求将增至94万亿美元。其中,亚洲基础设施投资需求最大,占全球54%;美洲居第二位,占比为22%。全球基础设施投资缺口将达19%,其中,美洲、非洲的资金缺口大,分别达47%和39%,而亚洲的缺口最低,为10%。另据世界银行估计,要实现气候和环境保护,能源、水和卫生设施的普遍获取,以及改善粮食安全等目标,全世界每年必须在基础设施上投资1.3万亿美元。同时,中国国际发展知识中心发布的《全球发展报告2023》也指出,当前全球经济整体呈现复苏态势,

共建“一带一路”十年来,基础设施建设和互联互通作为优先发展方向,取得了丰硕成果。不仅拉近了我国与共建国家的时空距离,还优化了国际产业链供应链的运行模式。放眼世界,全球基础设施建设不存在互相抗衡或者互相替代的问题,亟需“拆墙”,而非“筑墙”。

但仍面临结构性减速压力。人工智能、大数据、区块链等数字技术被日益广泛应用于诸多领域,但鸿沟依然较大。从互联网覆盖率看,目前全球仍有约27亿人口无法使用互联网,且发展中国家使用互联网成本依然高昂。

面对全球基础设施建设投资巨大的缺口,共建“一带一路”十年来,按照“六廊六路多国多港”的总体框架,以铁路、港口、机场、管网等为依托,逐步形成陆、海、天、网四位一体互联互通网络,拉近了我国与共建国家的时空距离,优化了国际产业链供应链的运行模式。传统基础设施项目合作扎实推进,新型基础设施项目合作亮点纷呈,成功建设了中欧班列、西部陆海新通道、中老铁路、雅万高铁、匈塞铁

路、比雷埃夫斯港等一批标志性项目,“丝路电商”成为拓展多双边经贸合作的新渠道和新引擎,共同为全球互联互通注入新动力。据世界银行测算,“一带一路”框架下的交通基础设施项目若全部得以实施,到2030年,每年将有望为全球产生1.6万亿美元收益,占全球GDP1.3%,其中90%由伙伴国分享,低收入和中低收入国家受益更多。2015年至2030年间,760万人会因此摆脱极端贫困,3200万人摆脱中度贫困。

曾几何时,美国也是全球的“基建狂魔”,但随着全球化和产业革命再分工,美国基础设施全球排名仅列13位,远低于英、法、德等国。据美国土木工程师学会的评估,美国国内基础设施得分长期不超过

“D+”,而2021年得分“C-”为20世纪80年代以来的最高分。中国则凭借国内巨大的基础设施建设市场,使中国工程承包企业迅速成长壮大,施工能力和成本控制基本接近甚至超越西方同行。在世界银行等机构的基建招标中,中国企业处于主导地位。在20家全球最大建筑承包商中,中国有14家,欧洲有6家,美国却一家都没有。即使在欧美发达国家曾经领先的新能源、5G通信、数字技术等新兴基础设施领域,中国推动“绿色丝绸之路”“数字丝绸之路”在全球新基建竞争中占据了一席之地。

当今世界,变乱交织,不稳定、不确定、难预料成为常态,世界再次走到十字路口,在这重要关头,更需要全球携手共同应对全球性挑战。正如国际货币基金组织(IMF)总裁格奥尔基耶娃所言,应本着全球经济一体化的精神,不应该排除任何国家。放眼世界,全球基础设施建设池子足够大,中美在全球基础设施建设领域具有广阔的合作前景。全球基础设施建设不存在互相抗衡或者互相替代的问题,亟需“拆墙”,而非“筑墙”。

(作者系北京师范大学一带一路学院研究员)



图为在尼日利亚拉各斯轻轨蓝线上的列车。(新华社发)

日前,由中国印尼浙江岩土公司投资兴建的大型管桩厂PT INDO KARYA BETON(简称IKB)正式启动。坐落在中爪哇省三宝壟德马克摄政区的IKB管桩厂,占地约1公顷,采用中国先进技术主要生产PC800高速公路桥桩等,年产能达150万米管桩。中国印尼浙江岩土公司总经理叶带凤表示,随着“一带一路”倡议在印尼深入推进,中印尼在工程领域的合作日益紧密。IKB管桩厂的落成因满足印尼市场迅速发展的建筑施工需求,为中印尼高质量共建“一带一路”提供了价廉物美的新选择。

印尼公共工程和空间规划部长巴苏基·哈迪莫尔约诺在开业仪式上表示,IKB管桩厂生产的高质量管桩的市场前景十分可观,希望IKB管桩厂能加速印尼基础设施的发展。

巴苏基·哈迪莫尔约诺高度评价IKB管桩厂重视采用本地原材料以及为当地创造了新的就业机会。据IKB管桩厂主要董事迪迪克·苏比延多诺介绍,管桩厂使用的原材料主要来自印尼当地的供应商,本土化率达到70%。同时,管桩厂目前雇用了240名职业学校或大专院校的毕业生,今后还会继续与德马克的职业学校合作。

“在印尼基础设施快速发展的背景下,IKB管桩厂希望能与更多利益相关者进行合作,为印尼的基建发展作出新贡献。”迪迪克·苏比延多诺表示,管桩厂拥有一支来自中国的管理团队,要求对标且超越中国及印尼最好的管桩厂。在生产过程中,管桩厂优先考虑效率和环保。为了达到质量和工作安全标准,管桩厂执行有关质量管理体系的ISO 9001认证流程、有关环境管理体系的ISO 14001和有关K3管理体系的ISO 45001认证流程。

发展基础设施建设是印尼政府当前的重要工作,也是中印尼共建“一带一路”和构建命运共同体的重要内容。在过去8年中,印尼已完成161个国家战略项目,包括收费公路、桥梁、水坝、机场等,不仅创造了大量就业机会,还大幅度提升了印尼在国际层面的竞争力。佐科总统最近表示,根据国际管理发展研究所的数据,印尼在2022年的竞争力排名由此前的第44位跃升到第34位,原因之一就是由于基础设施的发展。

不仅如此,由于复杂的地层构造,印尼许多建筑施工也对桩基有着较高要求。在中国印尼浙江岩土公司承接的一家新工厂施工现场,桩基需要打入地面以下40米。中国印尼浙江岩土公司董事长王德武表示,这种深度在印尼基建施工中是常态,在他们承接的工程中,最深的桩基甚至超过百米。

据介绍,自2006年进入印尼市场以来,中国印尼浙江岩土公司已完成300多个项目,以高质量、高标准,跻身行业前列。自中印尼共建“一带一路”以来,中国印尼浙江岩土公司已承接了众多“一带一路”重要项目,如阿迪帕拉66万千瓦组、雅加达龙湾电厂、泗水阿哇阿哇电厂、泗水垃圾发电厂等。在“一带一路”的旗舰项目雅万高铁建设中,中国印尼浙江岩土公司更是作为主力桩基单位,参与5个标段的建设,桩基最深约70米,直径2.0米。

同时,中国印尼浙江岩土公司还利用多年的技术积累,将先进的岩土工法引入印尼市场,成功解决了阿迪帕拉电厂流砂层中深泵房施工难题,受到印尼国家电力公司的表彰和推崇。2017年,公司再度使用岩土工法解决了哥伦打洛电厂泵房桩基倒塌问题。为解决施工人员属地化问题,公司还通过与地方合作,举办培训班,既解决了公司缺技工问题,也为印尼市场输送了大批专才。

多年来,中国印尼浙江岩土公司不断深耕印尼市场,从中国引进了大量大型工程机械,并将许多中国桩基工程厂家引进到印尼市场,有力助推了印尼建筑施工的高质量发展。

助

记中国印尼浙

本报驻雅加达记者

陈小方

高质量共建“一带一路”·港口建设

扬帆起航金边港

本报驻金边记者 王 涛



金边港位于北纬11°35'、东经104°55',建于湄公河、百色河和洞里萨河三河交界处,港口至南中国海出海口约330多公里,距柬埔寨边境约100公里,是柬埔寨公共工程、运输部和财政部监管的国际港。该港口的商业区涵盖从金边到Neak Leung(湄公河下游的一部分)和金边到Tonle Bet(湄公河上游的一部分),通过水路联结西哈努力、磅清扬、暹粒、上丁、桔井等多个省份,对外联结中国、泰国、老挝、越南等邻国港口,是柬埔寨水路贸易的重要枢纽。

湄公河是柬埔寨最大的河流,柬埔寨大部分河流最终都汇入湄公河,经由越南南部注入南中国海。洞里萨河是湄公河在柬埔寨的最大支流,流程155公里,在金边汇入湄公河,是洞里萨湖的出海口。湄公河在金边分成两支,一支是百色河,也称后江,另一支为前江,是金边出海的主要通道。湄公河在柬埔寨境内长约500公里,涨水期可通航8000吨海轮,低水位期可通航5000吨货轮。湄公河构成了柬埔寨最主要的内河水系网络,担负着柬埔寨内河航运最主要的任务,其最重要河港就是金边港。

金边港自2002年开始提供集装箱货

物服务。2003年至2007年间,其货物数量平均每年增长20%。2008年国际金融危机曾导致2009年通过金边港的集装箱运输量下降。但随着越南盖梅枢纽港于2009年6月开放,金边港的集装箱运输量开始复苏。新冠疫情暴发以来,全球供应链不畅,但金边港仍设法维持集装箱吞吐量,2022年稳定增长19.7%。

为进一步畅通金边港与更多省份的内河水路运输网络,柬埔寨政府今年上半年发布了百色河物流系统和水路运输发展项目,计划兴建长达180公里的内陆水道系统,打造金边港与白马省海港相连的内陆运河。该项目投入使用将使运输成本降低约16%。

金边港的战略位置决定了该港口作为连接内河航运和国际贸易港的枢纽地位。随着《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)和《中柬自由贸易协定》的正式生效,中柬贸易持续增长,中国已连续11年成为柬最大贸易伙伴。今年上半年,柬中贸易额达61.53亿美元,同比增长约3%。其中,柬对华出口同比增长16.6%。随着柬埔寨农产品输入市场进入“快车道”,中国已成为柬大米、新鲜香蕉、芒果、龙眼

的最主要出口市场,其中很多产品都是经由金边港直达中国港口,或转借越南出口中国。

越南盖梅枢纽港的开放也为金边港的进出口贸易提供了便利。越南是柬埔寨在东盟地区最大贸易伙伴。去年,柬越双边贸易额达105.7亿美元,同比增长11%。今年上半年,柬埔寨对越出口超14亿美元,进口18亿美元,分别增长了21.7%和1.3%。金边港是柬对越贸易的主要港口之一。

金边港的现代化改造已取得重要进展。目前,金边港已建三个港口,1号港口为主要港口,可停泊2000载重吨至5000载重吨的船舶。该港口拥有12个堆

场,面积2800平方米,仓储能力6000吨。第二个港口位于港口南部,由于面临水位变化,主要处理袋装货物和较轻的货物。第三个港口为位于干丹省境内的集装箱码头,距金边约30公里,在中国优惠贷款支持下,新港口建成后,年吞吐量将增加到30万标准箱,对柬埔寨水路运输具有重要意义。码头附近设有近2万平方米的仓储空间,可存储1500个集装箱。

金边港的枢纽地位和不断改造造就了首都金边的繁华。早在上世纪20年代,金边就有了“亚洲明珠”之称。上世纪90年代柬埔寨实现和平发展以来,金边港为金边经济发展作出了重要贡献,金边逐步发展成为柬埔寨政治、经济、文化、旅游中心和主要港口,成为拥有200万人口的国际化大都市。

图为IKB大型管桩厂厂房。本报记者 陈小方摄

