

丝路画卷

共建“一带一路”十周年

“匈中合作是一个真正的成功故事”

本报驻布达佩斯记者 翟朝辉

在中国驻匈牙利使馆举行的庆祝中华人民共和国成立74周年暨匈建交74周年招待会上，匈牙利外交与对外经济部长西雅尔多表示，“迄今为止，匈牙利和中国之间的合作是一个真正的成功故事，匈政府将致力于确保两国尽可能长久地书写这个共同的成功故事”。

中国驻匈牙利大使龚韬指出，“近年来在两国领导人战略引领下，中匈关系快速发展，政治互信不断深化，共建‘一带一路’合作成果丰硕，两国关系已成为国际交往的良好典范，其中重要原因就在于双方10年的持续推动和同向而行”。

共建“一带一路”共识增强

共建“一带一路”已成为深受欢迎的国际公共产品和国际合作平台，其最大特点就是互利互惠、合作共赢。在共建“一带一路”夯基垒台、立柱架梁的起始阶段，就能预见到这个开放包容的国际合作平台能产生巨大效益，匈牙利无疑是具有长远眼光和战略高度的欧洲国家。匈牙利总理欧班多次指出，包括中国在内的东方已在世界崛起，一定要看到中国在世界政治经济格局中扮演着极其重要的角色。

匈牙利积极响应，成为第一个加入“一带一路”倡议的欧洲国家，同时务实推动，已在10年间收获满满。西雅尔多说，中国已成为匈牙利在欧洲以外的最大贸易伙伴，匈牙利在中东欧地区获得了最多中国投资，尤其是来自高科技领域的中国投资帮助匈牙利经济即使在最困难的情况下也保持了增长势头，匈牙利从匈中合作中受益匪浅。

目前中匈客货运直航运营线增加到4条，每周航班数量增加到10班，中匈货运航班数量增加到11班，为中匈人员往来和货物运输提供了更便捷的服务。匈牙利财政部部长米哈伊·沃尔高表示，匈塞铁路项目是共建的优先项目之一，中匈“空中丝绸之路”往来频繁，匈现已成为东西方经济的桥头堡。

2023年，继中国银行之后，中国建设银行匈牙利分行正式开业。匈牙利国家银行（央行）行长毛托尔奇·捷尔吉伦

为，过去10年匈中共建“一带一路”取得明显成功，两国在经济、金融、人文等领域合作日益密切，10年时间并不长，但前10年却为同中国的进一步合作奠定了良好的基础。

匈牙利坚持经济上要互联互通，强调中国是伙伴而不是对手，反对当前的贸易保护主义和逆全球化思潮。匈牙利国际事务所科研主管维克多指出，匈牙利期待在“一带一路”倡议下与中国开展更多合作，越来越多的匈牙利人认识到了共建“一带一路”的积极意义，匈中在构建更加紧密的合作关系。匈牙利马蒂亚斯·科尔维纳斯学院国际处处长莫尔迪奇认为，中欧都应致力于推进全球化，而“一带一路”倡议对于推进全球化以及自由贸易都有重要意义，保护主义不符合未来的发展趋势。

互利共赢增强信心

共建“一带一路”是否惠及匈牙利？一组数据让答案一目了然。欧盟统计局统计数据显示，2013年匈牙利与中国的双边贸易额为86.7亿美元，中国是匈牙利第十五大出口市场和第三大进口来源地。2022年，据中方统计，双边贸易额达到155.2亿美元，中国则长期保持匈牙利在欧盟外最大贸易伙伴和全球第二大进口来源国地位。

两国在贸易、投资、金融、基建和物流、化工、通信、电动汽车等领域合作亮点频出，硕果累累，10年间双边贸易额更是实现了79%的增幅，超过了其他欧盟成员国的贸易增长水平。

中匈双边贸易克服地缘政治、能源危机、全球供应链动荡和通胀等不利影响，仍然保持着平稳发展势头。中国驻匈牙利使馆公使衔参赞刘波特别指出，“新冠疫情期间，中国在匈牙利贸易伙伴中的排名不降反升，2019年中国是匈牙利全球第八大贸易伙伴，而2020年至2022年，中国分别是匈牙利第三、第六和第五大贸易伙伴，这得益于中匈不断深化的政治互信和牢固的友谊”。

电动汽车和动力电池以及上下游产业是中匈在共建“一带一路”过程中合力打造的新增长点，现已成为欧洲与中国汽车产业链合作共赢的范例。以宁德时代、亿纬锂能、蔚来汽车等为代表的中国电动汽车和电池相关企业“扎堆”在匈牙利投资建设，推动了以传统汽车制造业为重要经济支柱的匈牙利向电动汽车业转型，有力助推了匈牙利经济生态体系的再造。匈牙利经济发展部部长纳吉·马顿表示，宁德时代在匈投资同时有助于提高产业附加值和保护就业，电动汽车和电池生产现已明显成为匈牙利经济的驱动力，全球十大动力电池生产商已有5家落地匈牙利，匈牙利有望成为世界电池生产大国之一。

民心桥越铺越宽

在匈牙利学习中文有多种途径，目前在首都布达佩斯和德布勒森、塞格德、佩奇、米什科尔茨已经有5所孔子学院、1所从小学到高中学习中文的匈中双语学校以及其他中文辅导机构。匈中双语学校还是中东欧地区唯一一所使用中文和所在国语言教学的公立全日制学校。

曾获得第十四届中华图书特殊贡献奖的匈牙利大学副校长、孔子学院匈方院长郝清新说，“中国企业大量到匈牙利投资建设，到中资企业工作成为新选择，为匈牙利学生学习中文提供了动力”。

了解中国和中华传统文化在匈牙利也有许多途径。布达佩斯中国文化中心将传统文化与自媒体相结合，已连续制作播出了18期“天宇在中国”的匈中双语栏目，将一名生活在中国的匈牙利人打造成有一定流量的匈牙利网红，带动了只懂匈牙利语网民了解中国和中国传统文化的热情。

匈牙利媒体多篇幅关注华人活动，向匈民众介绍如何体验中国年和品尝到真正的中国味道。布达佩斯唐人街集团总经理宋一楠介绍说，“举办2天的新春庙会活动，能够吸引到上万名当地民众参与，是我们之前想都不敢想的，可见中华文化对当地民众的吸引力正在不断增强”。

资金融通是共建“一带一路”的重要支撑。当前全球发展面临多重危机挑战，严重影响落实2030年可持续发展目标进程。各方应携手合作、加快行动，推动高质量共建“一带一路”，弥合全球发展融资赤字，共同开创更加美好的“一带一路”新十年。

“一带一路”倡议提出10年来，始终基于平等互利原则开展投融资合作，始终将发展融资投入广大发展中国家最亟需的发展领域。数据显示，10年来，中国对共建国家直接投资超过2400亿美元，实施了3000多个合作项目。

共建“一带一路”资金和项目在促进发展中国家经济社会发展上取得了实实在在的成效。共建“一带一路”发展融资以发展中国家的实际需求为前提，以提升发展中国家自主可持续发展能力为目标，注重发展导向和结果导向，主要投入基础设施建设和生产性领域。根据有关专家对3126个在非“一带一路”项目的研究，76%的硬基础设施项目和73%的软基础设施项目解决了非洲国家发展瓶颈，形成了有效投资和优质资产。短期看，“一带一路”融资项目有力拉动当地经济增长，改善民生和就业；长期看，“一带一路”融资项目为共建国优化营商环境、进一步吸引投融资、持续推动经济社会发展营造良好环境，发挥“造血金融”功能。总体看，“一带一路”融资项目执行速度快、效率高，对长期受制于资金瓶颈的发展中国家走出“发展陷阱”“贫困陷阱”发挥显著作用。

共建“一带一路”高度重视合作伙伴债务可持续性。国际金融机构和商业债权人是发展中国家的主要债权人，在低收入国家和中等收入国家外债合计占比分别为72%和88.8%。国内外多项实证研究充分证明，没有一个国家因参与共建“一带一路”而陷入债务危机，也不存在所谓的“债务陷阱”。中方本着负责任的态度全面落实二十国集团(G20)缓债倡议，缓债总额在G20成员国中最大、占比近一半，数十个共建国家受惠。(二十国集团缓债倡议后续债务处理共同框架)下，中国参与全部个案，以实际行动支持脆弱国家渡过难关。

当前，发展中国家普遍面临发展融资需求持续增加、供给不足等困境。发达国家迟迟未兑现发展援助和气候资金承诺，传统国际金融机构在动员发展资金、纾解债务负担方面行动不足，进一步加剧了发展中国家的发展融资挑战。各方应充分发挥“一带一路”资金融通功能，弥合全球发展融资赤字，助力全球共同和可持续发展。

继续坚持和优化发展导向、形式灵活的“一带一路”“造血金融”范式。继续综合运用无偿援助、无息贷款、优惠贷款、出口信贷、开发性金融、发展导向股权投资、商业银行贷款等多种融资方式，多渠道、多形式为发展中国家提供发展资金。继续坚持将资金更多投向基础设施和生产性领域，为发展中国家克服发展瓶颈、经济社会可持续发展创造条件。

创新“一带一路”融资模式，进一步提升市场化、商业化、多元化水平。鉴于当前部分发展中国家陷入债务困难，应推广投建营一体化(BOT)、政府与社会资本合作(PPP)、混合融资等多种融资模式，继续探索债券、股权、基金等市场化工具，不断丰富资金形式。加大公共部门对发展中国家基础设施等公共产品领域资金投入，为私人部门资金投入发挥引领作用、解决后顾之忧。探索以电站、港口、铁路等可盈利的“一带一路”资产为基础的再融资，推动共建国家提升融资能力、降低融资成本。

做大做强亚投行等多边开发银行，助力“一带一路”融资多边化。针对当前各方期待多边开发银行发挥更大作用，积极考虑通过扩员、增资、新设区域代表处等多种方式做大做强亚投行、新开辟等新机构，不断扩充发展资源。借鉴世行、亚开行经验，通过设立专项基金、金融中介基金等方式做大新机构实力，提升“一带一路”融资多边化和安全性。

借助多边机制重振第三方市场合作。2024年至2025年，巴西和南非金砖国家将相继担任G20主席国，在推动G20和金砖机制扩大发展融资上具有高度共识。可积极在G20和金砖框架下推动发达国家、新兴市场经济体和国际金融机构开展三方和多方合作，共同参与广大发展中国家基础设施项目融资。

(作者系国务院发展研究中心研究员)

高质量共建“一带一路”·港口建设

沙特海运能力显著提高

本报驻利雅得记者 罗怀伟

沙特阿拉伯位于亚、欧、非三大洲交界处，领土覆盖阿拉伯半岛的大部分地区，东临波斯湾、西至红海，具有成为国际海上交通枢纽的区位优势。

沙特海运发展速度曾一度放缓。根据世界银行数据，沙特物流绩效指数(LPI)从2012年的3.18(全球排名第37位)降至2016年的3.16(第52位)。根据联合国贸易和发展会议(UNCTAD)数据，沙特班轮运输连通性指数(LSCI)从2011年四季度的52.93(第17位)降至2016年四季度的52.73(第23位)。

近年来，沙特政府以促进港口基础设施建设发展为重要抓手，积极提升自身在全球海运网络中的地位。自2016年推出“2030愿景”国家规划以来，沙特先后启动国家工业发展和物流计划(NIDLP)、国家运输和物流战略(NTLS)，旨在改善贸易和运输网络的本地、区域和国际连通性，将沙特转变成为全球运输和物流服务中心，计划将运输和物流部门对国内生产总值的贡献率从6%提高到10%。沙特港务局(Mawani)有针对性地制定了海运和物流服务业的转型目标，包括提升港口吞吐能力、建设和发展客运和货运码头、增加转口物流中心数量、增加沙特在转运市场中的份额等。

随着“一带一路”倡议和沙特“2030愿景”深度对接，以中国港湾公司为代表的中国企业积极参与海尔、达曼、吉赞等港口建设，对沙特实现相关国家战略作出重要贡献。

海尔港(旧名扎瓦尔港)是阿拉伯半岛东北部最重要的港口，属于拉斯海尔工业城的重要交通基础设施。该工业城产

业类别丰富，经济前景广阔，并通过铁路线与矿区相连，海尔港也因此成为沙特矿产品通向全球市场的重要窗口。2008年1月，中国港湾公司与沙特港务局签署扎瓦尔港建设项目EPC合同，即扎瓦尔港一期项目。在一期项目成功实施后，中国港湾公司又相继与业主签订了扎瓦尔港二期和四期项目，分别于2012年和2017年完工。相关项目极大拓展了海尔港的货运吞吐能力，为该地区港产城融合发展、以港兴产以及沙特加速融入全球产业链、供应链体系打下基础。

达曼港位于沙特石油工业重镇，是波斯湾沿岸最大的港口之一，近年来沙特大力投资扩建，旨在提升吞吐量，满足发展需要。2012年，中国港湾公司启动达曼港第二集装箱码头一期项目施工，项目于2015年3月建成，使达曼港的吞吐量提高到240万标准箱，更好地满足了港口快速发展需求，对沙特及周边地区经济发展具有重要推动作用。在达曼港，中国港湾公司还参建了第一和第二集装箱码头升级改造等项目，建成后极大促进当地经济社会发展，辐射周边经济生活圈。

吉赞港位于沙特阿拉伯的西南角，2013年起，沙特在该地规划建设占地103平方公里、海岸线长11公里的吉赞经济城，中国港湾公司成为进驻该城的首批建设者。吉赞商业港是吉赞经济城的重要组成部分，项目于2016年开工，2019年完工。2021年2月，中国港湾公司与和记黄埔组成联营体，获得吉赞商业港一期15年投资运营权，2022年9月港口进入商业运营阶段。吉赞商业港极大改

善了沙特西南部地区长期无现代化港口的被动局面，有效辐射吉赞省以及沙特西南地区经济社会发展，为沙特石油经济转型以及实现“2030愿景”提供强大助力。

在项目实施过程中，中国港湾公司发挥工程技术专业、海外经验丰富等优势，克服了各种技术和管理难题。如在吉赞项目中，中国港湾公司克服了工程量大、工期紧以及石料价格大幅上涨等

困难和挑战，为业主提供了包括码头升级和增大港口用地等增值服务。此外，项目实施过程中引入中国标准的栅栏板护岸方案，为中国技术标准“走出去”做了有益尝试和良好示范。

目前，沙特的海运能力得到显著发展。2023年LPI回升至3.4(第38位)；2021年四季度，沙特LSCI升至69.45(第19位)，较5年前提升约30%，2023年二季度度升至76.16(第16位)，创历史新高。

随着“一带一路”倡议和沙特“2030愿景”深度对接 沙特海运能力显著发展

根据世界银行数据

● 2023年沙特物流绩效指数(LPI)回升至3.4(第38位)

根据联合国贸易和发展会议(UNCTAD)数据

● 2021年四季度沙特班轮运输连通性指数(LSCI)升至69.45(第19位)

▲ 较5年前提升约30%

● 2023年二季度升至76.16(第16位) 创历史新高



沙特阿拉伯海尔港5号—6号泊位全景。(资料图片)