

6月24日的內羅畢洲際酒店大會議廳裏，雲集了來自東非地區肯尼亞、埃塞俄比亞、南蘇丹以及西非尼日利亞等幾十名專家學者，他們全天討論的話題只有一個：「中非基礎設施建設合作成效與經驗」。中肯攜手落地現代化鐵路給全球非洲問題研究者提供了新的樣本，有助於打破西方援助非洲的舊有思維範式。中國駐肯尼亞大使孫保紅說，蒙內鐵路是「一帶一路」建設和中非產能合作重要成果，其成功建設運營為中非基礎設施建設合作提供了多方面的經驗和啟示。



逾200基建項目落地 注入經濟強心劑

中非共建「一帶一路」打造黃金時代



新華社

東非基建三不足 「一帶一路」促發展

【大公報訊】浙江師範大學非洲研究院副教授張麗茹最近幾年都把研究重點放在東非交通網絡上，這名埃塞俄比亞梅萊斯領導學院訪問學者接受大公報記者採訪時表示，東非基建面臨三大不足。

張麗茹表示，蒙內鐵路終將實現連接東非共同體六國的遠期規劃，全長2700公里，成為東非第一條鐵路大動脈，促進東非港口腹地物流現代化建設。「一帶一路」倡議背景下，蒙內鐵路不僅是非洲物流與貿易之路，發展與希望之路，而且是中非合作與友誼之路。

張麗茹解釋說，內陸運輸網絡、運輸的可用性和效率是港口物流競爭力的重要組成部分。要想提高以蒙巴薩港為樞紐的東非港口物流競爭力，促進東非貿易發展，得益於港口腹地物流現代化建設的強有力支持。

根據世界銀行2016年公布的全球物流績效指數，肯尼亞的國際物流績效指數為3.33，位居東非第一位，非洲第二位，僅列南非之後，世界排名第42/160，交通與港口基礎設施的不斷完善使物流績效得到顯著改善。肯尼亞根據《2030年遠景規劃》，未來五年將繼續投入400億美元用於進一步改造升級現代化交通基礎設施。

現代化物流交通 網絡建設不足

作為東非港口物流樞紐的肯尼亞，為改善周邊國家貿易物流服務環境，大力發展鐵路運輸、公路運輸、水路運輸、航空運輸、管道運輸建設。但目前肯尼亞鐵路貨運量在整體運輸業中的比重僅佔7%，尚未充分開發鐵路作為陸上現代化陸運工具優勢，東非現代化鐵路經濟發展建設不足。由於鐵路運輸能力有限，內陸運輸通往蒙巴薩港貨物運輸依然是公路運輸為主。而公路基礎設施尚在更新，由於道路年久失修，運輸時間較長，運輸效率偏低。

巾幗大使的「非洲夢」

【大公報訊】孫保紅是中國目前為數不多派往非洲的女大使，早年從北京大學畢業後，她就和非洲結下了不解之緣。從非洲司科員再到駐南非使館，後來又在非洲司做了多年副司長。來肯尼亞履新之前，她在阿克拉德過了四年的中國駐加納大使時光，推動並見證中國保持加納第一大貿易夥伴和主要投資來源國地位。

孫保紅到肯尼亞後迅速開展工作，在記者到訪內羅畢的幾天中，她的日程表亦是排得滿滿當當，除了出席中資企業在肯項目的社會責任報告發布會，她還陪同肯雅塔總統視察了內馬鐵路鋪架作業現場。身為常駐聯合國環境署、人居署代表，孫保紅還出席聯合國內羅畢辦事處主任澤維德女士離任招待會。

今年正值中肯建交55周年，她用數據佐證，中國已經連續三年成為肯尼亞第一大貿易夥伴、第一大投資來源國和第一大工程承包方。2018年到肯尼亞旅遊的中國遊客數量有望達到10萬人次，每周將有10趟直飛航班往來於中肯兩國。

對於蒙內鐵路，孫保紅評價它很好地詮釋了「真實親誠」的對非工作方針和正確價值觀，體現了「一帶一路」堅持的「共商、共建、共享」精神，是習近平總書記倡導的推動建設新型國際關係和構建人類命運共同體的典型範例。圍繞這條鐵路的故事還在繼續，必將對中肯、中非友好關係產生更加深遠的影響。

孫保紅曾在肯尼亞《國家報》署名

在中非關係研究者必讀書《龍的禮物》中，作者黛博拉既讚賞中國為非洲帶來的財運和機會，也提到了中國面臨的挑戰和風險。有評價說，這本書徹底顛覆了「中國在非洲是一個輕率的援助者」觀點。在內羅畢，與會的非洲各國智囊則一致同意，由中國資金支持的「交鑰匙」且管理得當的大型基建工程，能夠給非洲國家經濟發展注入良心想心劑，不會輕易造成債務負擔。

面對一些人對勞工和環保標準的疑問，中國外交部中非合作論壇事務大使周欲曉在會上時常用英語即席發言。對於有人稱似乎項目上中國面孔多了些，他不徐不疾的回應道，「請大家放心，現在中國的人力成本也不斷上升，要不了多久，恐怕未來你們想讓我們多帶一些中國技術工人來幫忙，我們都是有心無力。」

中非合作進入「深耕時代」

周欲曉告訴大公報說，據不完全统计，2016年中非合作論壇約堡峰會以來，中非雙方在交通、電力、電信等領域已完成，正在或即將實施基礎設施項目200餘個。相關項目的建成和運營，對完善基礎設施、助推本國工業化進程和經濟社會民生發展、促進區域互聯互通和一體化發揮了積極作用。孫保紅則稱，當前中非合作正進入「黃金時代」和「深

部分交通設施老化 難以滿足貨運需求

在東非地區，肯尼亞、烏干達等國家鐵路以米軌鐵路為主，從烏干達坎帕拉通往蒙巴薩港的窄軌鐵路全長約4000公里，實際速度約每小時40公里。火車單列貨載重量為1000噸，可運集裝箱數量為34個標準箱。2012年全年運貨量約150萬噸，完全不能滿足周邊國家日益增長的貨物貿易運輸需求。

內陸物流運輸 成本居高不下

根據聯合國對非洲港口調查數據顯示，非洲地區運輸成本佔商品進口成本的12.65%，是全球平均水平的兩倍。在非洲內陸國家尤為明顯，運輸成本佔比達20.69%，由此，商品貿易成本很難降低。

耕時代」，中非雙方應不斷加強發展戰略對接，進一步夯實中非互利合作的基礎，打造更多的合作亮點。

周欲曉說，近年來在中非雙方共同努力下，中非關係保持強勁發展勢頭，各領域合作深入推進，開啓了中非合作共贏、共同發展的新征程。這其中，基礎設施建設合作是一個突出亮點。他指出，今年9月召開的中非合作論壇北京峰會，對中非關係承前啓後、繼往開來具有重要意義。根據中非雙方達成的共識，峰會將以「合作共贏、攜手構建更加緊密的中非命運共同體」為主題，重點聚焦中非共建「一帶一路」、聯合國2030年可持續發展議程、非盟《2063年議程》等領域合作。中方期待着此次峰會在促進中非基礎設施建設合作方面推出有力的新舉措。

主管非洲事務的外交部部長助理陳曉東此前在北京透露，中非合作論壇北京峰會將把中方資金、技術、裝備、人才等優勢，同非洲自然資源、人口紅利、市場潛力等稟賦緊密對接起來，出台務實合作新舉措，實現更高水平的互利共贏。

授人以漁 技術轉移

孫保紅表示，基礎設施建設合作是「一帶一路」倡議下中非合作的重點。中非在基礎設施建設領域的合作提升了非洲的基礎設施水平，帶動了非洲相關產業的轉型升級，促進了非洲經濟的快速發展。肯尼亞交通和基礎設施發展部副部長馬林加向大公報指出，中肯基礎設施合作不僅推動了肯基礎設施條件的改善，也為肯方帶來了先進的技術和管理經驗。以中國交建旗下所屬中國路橋為代表的中資企業積極履行社會責任，在當地開展人力資源培訓和技術轉移，為中肯關係發展做出了積極貢獻。

▼去年12月，中企承建的內羅畢內陸集裝箱港正式啓動，助力肯尼亞經濟發展 新華社



建設不忘環保 非冀引入中方科技

【大公報訊】在西方不時給中企在非洲投資行為「找茬」的時候，非洲本地的學者卻中肯清醒地表示，中企是負責任的投資者，看待中非合作框架中的項目只有參與者最有發言權。內羅畢大學運輸和物流系教授因拉都告訴大公報說，「我對蒙內鐵路項目有深入的觀察，社會經濟發展完全可以做到和環境保護尋找到平衡點。」

因拉都表示，現在有輿論把非洲國家向中國借貸搞建設等同於造成債務負擔，這樣是完全不負責任的說法。據他研究，只要做好借貸規劃，像蒙內鐵路和內馬鐵路這樣的基建項目會產生持續的效益，不僅還貸不會成為問題，還會有有力推動社會經濟發展。

►內羅畢大學運輸和物流系教授因拉都 大公報記者李理攝



就業並增加財政收入。

肯尼亞國家統計局最新發布的經濟調查報告顯示，2017年肯尼亞國內生產總值增長4.9%，其中旅遊部門表現最為搶眼。去年肯尼亞全國旅遊業收入增長了20.3%。到訪肯尼亞的國際遊客數量增加了8.1%，達到144.88萬人。

因拉都表示，肯尼亞國民經濟結構單一，財政收入主要靠旅遊。有了現代化的鐵路助推，現在國內旅遊市場已經不分淡旺季。此外，鐵路沿線湧現出的越來越多的工業園也令肯尼亞看到了布局製造業的發展希望。

來自西非國家尼日利亞社會經濟研究所的地理學博士達拉默則向大公報指出，中企在非洲的許多大型基建項目繞不過環境門檻，特別是在跨越公園修建鐵路要考慮對動物行為的影響，「我知道你們在生態環境脆弱的青藏高原修建了一條鐵路，動物可以不受影響地遷徙，這些經驗完全可以在非洲複製。」

與此同時，達拉默還希望中國投資者能把已經在中國自己的國家公園內使用的科技手段引入到海外項目中，「例如對動物行為的白天和夜間跟蹤，還應該引入大數據技術。如此一來中非學者能夠聯手研究到底如何來提高動物福利，最大限度減少鐵路對動物的影響。」



▲負責內羅畢國家公園特大橋架橋的工人 大公報記者李理攝

◀中非關係研究的經典書籍《龍的禮物》 網上圖片