法治日报
星期一
2024年12月9日

环球法治

05 专刊

主编/赵阳
编辑/吴琼
美编/李晓军
校对/张胜利

LEGAL DAILY

共建“一带一路”汇聚人类共同发展合力

共建“一带一路”倡议自2013年提出以来，为促进全球共同发展繁荣开辟了前景光明的人间正道，为促进全球治理体系变革引领了正确前进方向。共建“一带一路”源自中国，成果和机遇属于世界。国际社会期待与中国一同切实推进共建“一带一路”高质量发展，为下一个金色十年汇聚发展合力，为全球互联互通、共同发展注入新活力。

□ 本报记者 吴琼

12月3日，D87次列车自昆明南站向老挝万象奔驰而去，当天中老铁路迎来开通运营三周年，这条交通大动脉成为高质量共建“一带一路”的生动例证。

今年是中方提出共建“一带一路”倡议第二个金色十年的开局之年，12月2日在北京召开的第四次“一带一路”建设工作座谈会为下一个十年高质量共建“一带一路”提供了重要遵循、指引了前进方向。

值此之际，共建“一带一路”倡议又一次成为国际社会的焦点话题。国际舆论认为，作为当今世界深受欢迎的国际公共产品和国际合作平台，共建“一带一路”倡议提出11年来取得重大成就。实践充分证明，共建“一带一路”是中国同世界共享机遇、共谋发展的阳光大道，是通向共同繁荣的机遇之路，汇聚了人类共同发展合力，具有强劲的韧性、旺盛的生命力和广阔的发展前景。

实现共同繁荣发展的催化剂

11年来，共建“一带一路”取得巨大成就，合作领域不断拓展、合作范围不断扩大、合作层次不断提升，国际感召力、影响力、凝聚力不断增强，为增进同共建国家友谊、促进共建国家经济社会发展作出中国贡献。

从2013年开创性提出共建“一带一路”倡议以来，中国与150多个国家、32个国际组织签署了200余份共建“一带一路”合作文件，形成3000多个合作项目，拉动近万亿美元投资规模，全方位推进政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通。

多国人士称赞共建“一带一路”带来的实打实、沉甸甸的成果。

斯里兰卡“一带一路”组织创始董事、国际问题专家亚西鲁·拉纳拉贾说，共建“一带一路”合作帮助共建国家建设基础设施、加强互联互通、降低贸易成本，推动当地中小型企业更好融入全球供应链。“过去十多年的实践表明，共建‘一带一路’是实现共同繁荣发展的强劲催化剂。”

德国柏林普鲁士协会名誉主席福尔克尔·恰普克说，共建“一带一路”合作以物流融通带动贸易往来，进而促进产业繁荣、地区发展，让各国民众受惠。

印尼—中国伙伴关系研究中心主任韦罗妮卡·萨拉斯瓦蒂认为：“共建‘一带一路’是中方推动南南合作的成功典范。以雅万高铁为例，该项目通车后，大幅缩减雅加达至万隆的旅行时间，极大提升交通连通性，并促进沿线地区商业和经济发展，为旅游业创造新机遇。”

已经进入高质量发展新阶段

目前，共建“一带一路”已经进入高质量发展新阶段，这是新征程上的中国为人类和平与发展事业作出新的更大贡献的新起点。

站在新的起点上回眸，11年来，从哈萨克斯坦“光明之路”新经济政策到蒙古国“草原之路”发展战略、从越南“两廊一圈”框架到沙特“2030愿景”、从欧亚经济联盟建设到非盟《2063年议程》，多个国家和区域发展战略与共建“一带一路”倡议深度对接，一批重大标志性项目建设落成；11年来，我国已与69个国家和组织签署了113份标准化合作文件，建立“一带一路”标准信息平台，发布国家标准外文版2263项，涵盖20多个领域、覆盖11个语种；11年来，我国发起成立丝绸之路国际剧院、艺术节、博物馆、美术馆、图书馆和旅游城市联盟，上述6家联盟已吸纳667家成员单位；11年来，“丝路海运”航线已通达全球46个国家的145个港口，300多家国内外机构加入“丝路海运”联盟，“空中丝绸之路”网络持续拓展。

12月2日召开的第四次“一带一路”建设工作座谈会对当前及今后一个时期推动共建“一带一路”高质量发展作出全面部署，会议强调要重点推进高质量共建“一带一路”机制建设，完善共建“一带一路”合作规划统筹管理机制，完善“硬联通”“软联通”“心联通”协调推进机制等等，推进高质量共建“一带一路”行稳致远。

“通过统筹深化基础设施‘硬联通’、规则标准‘软联通’，‘一带一路’建设将迈向更高水平，共建国家将在与中方的合作交流中获得更大发展空间。”匈牙利萨佐德韦格基金会政治分析中心主任基塞伊·佐尔坦如是说。

柬埔寨金边皇家大学国际问题与公共政策研究所研究员通孟戴维说，共建“一带一路”改善基础设施建设和连通性，创造数以万计的就业机会，助力各国实现和平发展、合作共赢、共同繁荣的共同愿景。

“高质量共建‘一带一路’通过改善基础设施，推动经济增长、创造就业和提升公共服务，助力发展中国家实现经济发展和民生改善，为可持续发展提供支持。”美中公共事务协会会长滕绍骏说。

给共建国家带来更多获得感

当前世界格局正处在深刻变革之中，共建“一带一路”顺应了经济全球化的历史潮流，顺应了各国特别是广大发展中国家对促和平、谋发展的愿望，有助于激活共建国家经济发展潜能、培育合作新增长点、推动构建开放型世界经济。

一组组数字让人们对上述事实有了更清晰的认知：2023年，我国与共建“一带一路”国家进出口总额达19.47万亿元，占我国外贸总值的46.6%，规模和占比均为倡议提出以来的最高水平；2024年1月至10月，我国企业在共建“一带一路”国家新签承包工程合同额10566.7亿元人民币，增长17.1%……展望未来，共建“一带一路”必将给共建国家人民带来更多更充实的获得感和幸福感，为人类共同发展开辟更加广阔的前景。

南非前资深外交官赫特·格罗布勒认为，共建“一带一路”以构建人类命运共同体为最高目标，着眼人类未来和整体利益，顺应世界形势变化，符合国际社会期待，可能是有史以来最雄心勃勃的合作倡议，将助力引领人类走向更美好的未来。

巴西圣保罗州立大学孔子学院巴方院长路易斯·安东尼奥·保利诺认为，共建“一带一路”合作始终聚焦全球南方国家发展，如同连接各国的纽带，致力于推动全球南方现代化进程。

“当前贸易保护主义和逆全球化思潮抬头，给全球经济带来严重冲击。共建‘一带一路’倡议推动加强国际合作与交流，为全球化注入新活力，同时有助于减少地区冲突，维护世界和平与稳定。”肯尼亚非洲政策研究所中非中心执行主任丹尼斯·穆内内说。

中斯文化交流互鉴活动践行“一带一路”倡议

图① 共建“一带一路”帮助非洲内陆国家马拉维大力发展基础设施。图为11月8日，在马拉维的恩桑杰地区，中国企业正在修建马班铁路，马拉维参训学员在项目工地参加培训。

新华社发（中铁二十局供图）

图② 图为12月4日，中国驻斯里兰卡大使戚振宏（右）与斯里兰卡旅游部副部长鲁万·拉纳辛哈在“中国美食嘉年华”活动期间交谈。

中国港湾工程有限责任公司供图（姜健 摄）

□ 本报驻斯里兰卡记者 韩博

12月4日晚，斯里兰卡中国文化中心在科伦坡举办“中国美食嘉年华”活动，中国驻斯里兰卡大使戚振宏、斯里兰卡旅游部副部长鲁万·拉纳辛哈、斯里兰卡文化事务部常秘阿塔帕图等200余名中外嘉宾受邀出席，丰富的文化交流项目让参与者流连忘返。

斯里兰卡港务局总监纳林深有感触地说道，近年来多种形式、多姿多彩的斯中文化交流互鉴活动，让斯里兰卡民众更全面地了解中国，增进了斯中友谊。通过文化交流，也促进了斯里兰卡等共建国家对“一带一路”倡议的认同，为构建人类命运共同体提供了丰富的文化基础和动力。

文化交流加深中斯两国友谊

在“中国美食嘉年华”活动的美食品鉴环节，福州菜、铁锅炖、肉夹馍、兰州牛肉面等来自中国的美食一应俱全，斯里兰卡本土街边美食与品茗摊位也给参与者带来别样味觉享受。

在“中国歌曲大家唱”活动中，孔子学院（课堂）等机构带来了精彩纷呈、风格各异的表演节目。斯里兰卡小朋友背诵的《滕王阁序》、演唱的《我的歌声里》将活动推向高潮。在座嘉宾在欢快的旋律中感受到了中国文化的独特感染力。

《斯里兰卡卫报》当晚刊载题为《盘中和谐：探索中国美食的丰富遗产》的文章，对本次活动进行了重点报道。不少斯里兰卡民众期待可以早日去中国旅游，感受更为真实、立体、全面的中国。

戚振宏在致辞中提到，文化交流互鉴是增进中斯两国人民相互了解、增进两国友谊的重要桥梁。今后，中国驻斯里兰卡大使馆会继续开展更加丰富多样的中斯文化交流活动，进一步加深两国人民之间的相互了解和友谊，推动中斯关系不断向前发展。

鲁万·拉纳辛哈表示，近年来斯中两国在政治、经济、文化方面交流日益密切。此次“中国美食嘉年华”活动既能吸引国内外游客，又能增进斯中理解和友谊。斯里兰卡政府将继续推动两国往来，在两国和两国人民间建立更为牢固的文化纽带。

文化交流构建国际合作桥梁

《法治日报》记者了解到，自2024年5月至11月，中国驻斯里兰卡大使馆在斯11所中小学举办“中华文化进校园”系列活动以来，已经覆盖逾万名学生。活动内容包括中国文化图片展、文化讲座、书法和剪纸工作坊及中国纪录片、电影展映等。此外，还举行了“我眼中的中国”创作大赛，鼓励学生以作文、书法、剪纸和绘画等形式表达对中国的理解和感受。

2024年5月9日，中国驻斯里兰卡大使馆与斯中社会文化合作协会在科伦坡公共图书馆礼堂联合举办“中国文化日”活动。内容包括文化旅游图片展、文化类图书捐赠、中华文化课堂和书法工作坊等，吸引了斯各界友好人士及中小学生近200人参与。

纳林、鲁万·拉纳辛哈等多位斯里兰卡政要认为，文化交流不仅是“一带一路”倡议的重要组成部分，更是构建国际友谊与合作的桥梁。“斯中文化交流将构建起两国合作的桥梁。”

斯里兰卡媒体认为，“一带一路”倡议中的文化交流不仅可以促进区域合作，也体现中国推动人类命运共同体建设的理念。通过文化交流，中国与共建国家能够实现更加紧密的联系，共同为建设和平、繁荣、开放、多元的国际社会作出贡献。

项目共建推动倡议走深走实

中国与斯里兰卡共建“一带一路”合作涵盖基础设施、能源、港口等多个领域，这些项目不仅帮助斯里兰卡政府提升了基础设施水平，也深化了中斯两国多领域合作、造福两国人民，推动“一带一路”倡议走深走实。

参加完“中国美食嘉年华”活动后，记者注意到，走出斯里兰卡中国文化中心不远，就可以看到科伦坡的地标性建筑——科伦坡莲花电视塔。这是中斯两国共建“一带一路”重要合作项目，它高达350米，不仅是一座发射信号、提供通信服务的电视塔，还具备餐饮、住宿、购物、观光等功能。

除地标性建筑科伦坡莲花电视塔外，科伦坡港口城也是中斯共建“一带一路”的标志性项目。作为“一带一路”倡议与斯里兰卡国家发展战略深度对接的重要成果，科伦坡港口城是直属斯里兰卡总统管理的国家重要战略发展项目。项目整体开发周期约25年，建成后将有超过20万人在此工作生活，能为当地直接和间接创造超40万个就业岗位，有力促进当地经济发展，被誉为“未来之城”。

在科伦坡乃至斯里兰卡，这样的中斯共建项目正如雨后春笋般涌现。斯里兰卡“一带一路”组织创始董事、国际问题专家亚西鲁·拉纳拉贾称赞说，“一带一路”合作帮助共建国家建设港口、铁路和公路等基础设施，促进区域贸易网络发展，将当地经济融入全球价值链，为经济全球化作出贡献。

治理“城市病” 亚洲多地盯上“拥堵税”

图为印度新德里街头。 新华社发

□ 本报记者 王卫

亚洲很多大城市交通堵塞日趋严重，患上了“城市病”，这已成为社会问题之一。据《日本经济新闻》报道，在亚洲，向在城市中心地带行驶的汽车征收通行费（又被称为“拥堵税”或“拥堵费”）的举措越来越普遍。印度、泰国和越南近来纷纷计划对首都部分区域开征拥堵税，这将在缓解交通拥堵的同时减少对燃油车的使用，有助于控制大气污染、实现减排。

新德里正在讨论引入拥堵税

印度《今日商业》报道称，邻近各邦车辆涌入导致首都新德里交通拥堵状况加剧、空气质量堪忧，因此印度政府计划在首都引入拥堵税，以解决个人车辆不断增加的问题，鼓励民众乘坐公共交通。

据报道，拥堵税将在新德里周边13个入口征收，主要在8时至10时和17时30分至19时30分这两个时段，且将采用电子收费的形式。拥堵税的收入将用于改善首都的公共交通和道路基建。

除首都外，卡纳塔克邦规划部门近期也向相关政府部门提议，在拥堵路段的交通高峰时期向车辆征收拥堵税。

不过印度《经济时报》的报道称，拥堵税的推出可能不会顺利，因为仍存在法律上的障碍。有官员称，印度当前的《机动车辆法》并没有关于拥堵税的规定，想要征收该税，要么修改法律，要么引入新法规。2018年，新德里就曾试图在21条拥堵路段引入拥堵税，却未能实行。

一位印度联邦政府官员表示，印度联邦政府征收的“交通拥堵税及相关罚款”将专门用于改善公共交通和道路状况，特别是为骑自行车的人和行人等容易在道路上受伤的群体提供便利。该官员指出，迅速发展的邻邦城镇和商用货运车辆的涌入，增加了从周边地区进入新德里的车流量。他补充道：“交通拥堵导致的额外时间也会因汽车怠速排放增加而对空气质量产生影响。”

曼谷计划2025年推出拥堵费

除印度外，泰国政府近期也计划对进入首都曼谷市内主要街道的车辆征收40至50泰铢（1泰铢约合0.2元人民币）的拥堵费，为曼谷轨道交通系统统一票价20泰铢筹集资金。

曼谷轨道交通系统由BTS高架快速交通系统和MRT地下铁路交通系统组成，长期以来因票价高饱受诟病。为实现轨道交通系统统一票价20泰铢，泰国交通部长素里亚表示，计划通过对拥堵路段征收拥堵费，促进民众多使用轨道交通，同时用征收的拥堵费收购轨道交通的特许经营权。计划实施后，预计能将曼谷市中心车流量从每天70万辆减至60万辆，同时每年为政府带来100亿泰铢的收入。据了解，曼谷市市长西提潘已同意这项计划。

素里亚表示，泰国交通运输政策与规划办公室已对拥堵费的具体细节展开研究，将借鉴英国、新加坡和瑞典等多个国家的成功经验，预计在2025年敲定。

征收拥堵费的计划一经宣布，立即在泰国引发大量讨论。有网民认为，城市拥堵费征收计划很难实施，开车的人根本没有乘坐公共交通的习惯，如何确保每辆过路车辆都能被收费也成问题。也有人担心政府通过该计划敛财，质疑所征收费用能否被合理利用；有官员表示，虽然拥堵费有助于缓解交通压力，但目前的公共交通系统不足以鼓励人们从私家车转向公共交通。《曼谷邮报》评论称，政府不能仅通过征收费用来改善基础设施，必须准备完整的公共交通和城市规划。

河内将对进市中心车辆收费

有同样困难的还有越南。越南交通运输战略与发展研究所数据显示，首都河内每年因交通拥堵损失的工作时间超100万小时，每年的经济损失预计超10亿美元，因此越南计划未来在河内周边设立100个收费站点，向进入河内市中心的车辆征收通行费。

在2024至2025年的试点阶段，将首先在高拥堵风险地段设立15个收费站点，预计将减少20%进入市中心的车流量。据悉，每辆车的收费标准为5万至10万越南盾（1万越南盾约合人民币2.8元）。交通部门数据显示，如果以每辆车10万越南盾的费用计算，每年将产生约3000亿越南盾的预算收入。

越南汽车运输协会主席阮文权表示，征收拥堵费是必须的，但实施这一项目并不简单，目前河内的公共交通系统运力无法满足人们的出行需求。统计结果显示，目前该市约有800万辆车，其中近150万辆为私家车，全市私家车年增长率为4.5%，而基础交通设施年增长率仅为0.28%。对此，河内交通运输部门表示，在对进入市中心的汽车收费的同时，河内也将加强配套的收费基础设施、停车场与公共交通系统建设。自2025年起，河内将在人流密集、空气污染严重的5个地区试行低排放模式，不符合标准的车辆将受到限制或收费。此外，河内政府计划到2030年实现在各区禁止摩托车通行。

对车辆征收拥堵费用为新加坡首创。新加坡1975年即出台相关措施，规定高峰时段进入市中心最繁忙区域的私家车需持有“通行证”并要缴纳一定的费用。欧美一些发达国家大都市效仿新加坡的做法，英国伦敦、挪威奥斯陆、瑞典斯德哥尔摩和美国纽约等地现已征收拥堵费。

面对堵车，多管齐下才能有效缓解。这包括提升道路建设与维护水平，减少因路面损坏造成的堵塞；运用智能技术优化交通管理，实现路况的即时监测与疏导策略的灵活调整；加强对驾驶员的教育，提升其安全意识与规则遵守以及推广公共交通工具，减少私家车流量，从根本上减轻交通压力。堵车，这个城市病背后，折射出交通系统的复杂性和人性的多样性。只有深入理解这些深层次的因素，才能更有效地应对堵车，为城市的日常出行开辟一条更为畅通与安全的道路。