

中国为中亚送去“大礼包”

国家发改委推进基建合作

本报记者 索寒雪 北京报道

7月2日至6日，国家主席习近平出席上海合作组织成员国元首理事会第二十四次会议并对哈萨克斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦进行国事访问。

基础设施建设上新台阶

涉及基础设施建设的合作，将极大地推进共建“一带一路”国家的经贸合作。

“习近平主席对中亚进行的国事访问，证明了中国高度重视该地区，尤其是哈萨克斯坦。据欧亚开发银行的‘相互投资监测’的数据，2023年中国在中亚累计直接投资额超过了550亿美元。”总部位于哈萨克斯坦的欧亚开发银行人士在接受记者采访时表示，“这些投资中的大部分针对哈萨克斯坦。”

习近平主席对哈萨克斯坦、塔吉克斯坦进行国事访问期间，国家发展改革委分别与哈萨克斯坦、塔吉克斯坦、阿塞拜疆有关部门达成共建“一带一路”、中欧班列跨里海运输合作、扩大中哈跨境铁路合作、经济发展领域交流合作等五份合作文件。

这些涉及基础设施建设的合作，将极大地推进共建“一带一路”国家的经贸合作。

中国农业大学副教授旷宗仁在去年曾经前往中亚地区进行调研，他发现：“新疆的棉花产量已经达到每亩600公斤，中亚地区的棉花产量只有每亩100多公斤，农业技术的差距比较大，农业技术转移的需求比较迫切。”

旷宗仁访问了哈萨克斯坦国立农业大学、农业经济与发展研究所和乌兹别克斯坦国立农业大学、国际农业大学等研究机构，还考察了两个中亚国家的棉花、玉米、蔬菜生产农场和加工厂。

他认为，中国与中亚在农业

萨克斯坦、塔吉克斯坦进行国事访问。

上海合作组织成立于世纪之交，成立23年后，成员国增加到10个，包括中国、俄罗斯、哈萨克斯



在中哈连云港物流合作基地，大型机械正在吊装集装箱。经过10年的发展，中哈连云港物流合作基地已成为中亚五国过境运输、仓储物流、往来贸易的国际经济平台，有力促进中国同中亚国家的互联互通。

技术转移合作与投资贸易方面具有重大互利需求。“哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦等人口较少，土地资源丰富，但农业生产技术水平与中国之间存在着很大差距。中国人多地少，但农业生产技术方面具有显著优势，小麦、棉花、果蔬、畜牧等农业生产水平远高于中亚国家，目前已经有产业园将中国棉花种植技术引入到中亚。”

“中亚国家种粮难、卖粮难，这与中国正好互补。中国企业可以把中亚当做粮食生产基地。”他补充道。

记者从国家发展改革委了解到，国家发展改革委与阿塞拜疆数字发展和交通部分别代表两国政府达成《中华人民共和国政府与阿塞拜疆共和国政府关

于发展中欧班列跨里海国际运输走廊路线的谅解备忘录》，双方将强化运输组织协调，提升海关合作水平，合力改善设施条件，加强中欧班列安全性，促进经贸投资合作。

此外，签订的《中华人民共和国国家发展和改革委员会与阿塞拜疆共和国经济部关于共同编制共建“一带一路”合作规划的谅解备忘录》，将推动两国经济社会发展规划对接，深化基础设施、贸易投资、产业发展、能源资源等领域务实合作，推动中阿共建“一带一路”高质量发展。

与此同时，国家发展改革委与哈萨克斯坦交通运输部达成《中华人民共和国国家发展和改革委员会与哈萨克斯坦共和国交通运输部关于共同扩大中哈

《中国经营报》记者了解到，国家发展改革委就基础设施建设领域，与上述国家签订了多个备忘录，同时，中亚企业高度评价了中国对中亚建设做出的贡献。

跨境铁路合作的谅解备忘录》，进一步提升中哈跨境铁路运营，推进中哈第三铁路通道合作。国家发展改革委还与哈交通运输部达成《中华人民共和国国家发展和改革委员会与哈萨克斯坦共和国交通运输部关于建立中欧班列跨里海运输合作工作机制的谅解备忘录》，双方将以工作机制为平台，共同推动中欧班列跨里海运输合作。

总部位于哈萨克斯坦的欧亚开发银行人士在接受记者采访时回忆：“2023年于西安举行的中亚峰会上，中哈两国元首签署了一系列合作文件。当时托卡耶夫总统还参加了哈中投资圆桌会议。据总统新闻处称，哈中双方共签署了总价值超过220亿美元的47项协议（2023年）。”

当地时间7月5日下午，习近平主席同塔吉克斯坦总统拉赫蒙在杜尚别共同出席中方援塔议会大楼和政府大楼落成仪式。

为地区发展注入新的动力

王文涛指出：“中哈投资与贸易密切相关，扩大投资合作是促进双边贸易高质量发展的有效途径。”

“中亚五国与中国合作的重点仍是交通基础设施、包括汽车工业在内的工业、农业、水资源等领域。欧亚开发银行在包括哈萨克斯坦在内的中亚积极实施这些领域的基础设施项目。”前述欧亚开发银行人士向记者表示，“习近平主席的国事访问将加强两国之间的合作，为地区发展注入新的动力。”

2023年，中哈双边贸易额达410亿美元。中国海关数据显示，2024年第一季度中哈贸易额继续快速攀升，达94.8亿美元，同比增长16.7%。2023年中国对哈投资逾18.1亿美元，比2022年增长16.4%。早在2023年，中国就已成为哈萨克斯坦的第一大贸易伙伴国和主要投资来源国。

旷宗仁在中亚调研时看到，“中国企业将新疆的番茄酱出口到中亚国家，在当地进行生产，市场占有率甚至超过了40%，在当地深受欢迎，甚至被当地认为是国民品牌。”

此外，中亚国家的畜牧业比较发达，旷宗仁介绍：“已经有中国企业将皮革原料引入到浙江等地，更适合中国皮革制品的需求。”

记者从商务部获悉，7月2日，商务部部长王文涛在阿斯塔纳会见哈萨克斯坦贸易和一体化部部长沙卡利耶夫时表示，中方愿同哈方一道，落实好两国元首达成的重要共识，共同努力将双边贸易规模提升到新水平，在巩固能矿产品贸易基本盘的同时，拓展农产品、高附加值产品等新增长点，加快培育数字贸易、跨境电商新业态。

王文涛指出：“中哈投资与贸易密切相关，扩大投资合作是促进双边贸易高质量发展的有效途径。希望双方共同努力，加快新版投资保护协定升级谈判，为两国企业相互投资提供高水平的法律保障和制度安排。”

当地时间7月5日下午，习近平主席同塔吉克斯坦总统拉赫蒙在杜尚别共同出席中方援塔议会大楼和政府大楼落成仪式。

习近平主席强调，近年来，两国加强发展战略对接，推进全方位合作，在共建“一带一路”框架内实施了一系列战略性大项目，助力塔吉克斯坦国家发展振兴，也让各界民众感受到了两国友好合作带来的福祉。

据了解，国家发展改革委与塔吉克斯坦经济发展和贸易部达成《中华人民共和国国家发展和改革委员会与塔吉克斯坦共和国经济发展和贸易部关于经济发展领域交流合作的谅解备忘录》，在宏观经济、战略规划等领域联合举办研修班，实地考察和座谈交流等活动，促进互学互鉴。

从事农机销售的朱经理，2023年全年都是在塔吉克斯坦度过的，“现在在中亚这些国家对中国的农业机械需求量很大。”朱经理对记者说，“我们的设备要比当地原有设备先进很多。”

记者了解到，很多企业都把中亚市场看做是快速增长的市场，尤其是在农业领域。经常携带种子产品参加各个展会的农业企业负责人向记者表示：“我现在经常遇到来自中亚的客户，他们对玉米种子非常感兴趣，但是我们的产品直接出口，还需要一定的流程和手续。”

中国在多个领域与中亚国家存在供应链合作空间。

7月4日上午，习近平主席在阿斯塔纳独立宫出席上海合作组织成员国元首理事会第二十四次会议。

与会成员国领导人积极评价上海合作组织为维护地区和平与安全发挥的建设性作用，表示将进一步加强贸易、交通、能源、金融、农业、数字经济、科技创新等领域合作，深化教育、文化、旅游、青年等人文交流合作。

旷宗仁表示，中亚人口少，与中国的贸易存在一定的空间，但是相比欧美贸易量，份额较低。同时中亚处于中国与俄罗斯等国的贸易要道上，未来贸易发展大有可为。

广深第二高铁再入规划 建设时机是否成熟？

本报记者 孙丽朝 北京 广州报道

广州市政府近期发布的《广州市综合立体交通网规划（2023—2035年）》（以下简称《规划》）提出，加强铁路通道建设，新增广深高铁

现有三条铁路线各有缺憾

2020年7月，国家发展改革委批复的《粤港澳大湾区城际铁路建设规划》，远期规划了广州至东莞至深圳的广深第二高铁。2023年7月，广东省公共资源交易平台发布的《第二高铁东莞中心站城市设计、交通规划和城市更新统筹招标公告》（以下简称《公告》）显示，2022年4月，广东省铁路建设投资集团有限公司组织开展广州至深圳高铁新通道项目规划方案深化研究。根据研究成果，广深第二高铁途经广州、东莞、深圳三市，总体呈南北走向，线路起自广州北站，经白云机场、鱼珠站、东莞市，引入深

广深“佛系”东莞最积极

上述接近广东省政府人士对记者透露，对于广深第二高铁，广州和深圳两市因为铁路、公路通道较多，推动积极性并不高，反而是途经的东莞市最为积极。“虽然广深之间现有的3条客运铁路均在东莞设站，但东莞市现在的高铁枢纽虎门站远离市区，位置较为偏僻，建设广深第二高铁可以为东莞市带来更有辐射力的高铁新枢纽。”

官方信息也显示，东莞市对建设广深第二高铁充满热情。东莞市2023年2月发布的《东莞市轨道交

新通道，强化广州与深港联系。

多位接近广东省政府人士对《中国经营报》记者表示，广深高铁新通道即此前广东省多次提过的广深第二高铁。2019年年初，深圳市交通运输工作会议明确提及开展广

量持续提升，节假日期间更是一票难求

圳机场站，形成广深与东莞的快速直达通道。目前，广深之间已开通3条客运铁路（1条高铁和2条城际铁路），其中广深港高铁从深圳北站至广州南站，最高运行时速350公里/时，最快旅行时间29分钟；广深铁路从深圳站至广州东站，最高运行时速200公里/时，最快旅行时间64分钟；莞深深城际从深圳机场站至广州东站，最高时速140公里/时，最快旅行时间103分钟。

接近广东省政府人士对记者表示，随着广深两地经贸往来越来越频繁，广深港高铁和广深铁路客流

深第二高铁研究。此后，广东省多份交通规划中均提到这一项目，措辞均为“远期规划”或“研究”。

记者采访了解到，对于广深第二高铁，广州和深圳市相对“佛系”，途经的东莞市最为积极，东莞

致广深港高铁难以满足广深两市中心间的快速联系需求

量持续提升，节假日期间更是一票难求。莞深深城际因耗时久、车次少、且部分站点距离市中心较远等因素，上座率一直不高。“当前广深之间3条铁路只有广深港高铁时速可以达到350公里/小时，其他两条线路时速较低。虽然广深港高铁速度较快，但在广州的始发站广州南站远离市中心，从珠江新城乘坐地铁到广州南站需约40分钟时间。”一位接近广州市政府人士对记者表示，在广深港高铁规划阶段，为照顾佛山市客流需求，始发站广州南站距离佛山较近，距广州核心区较远，这也就导

致广深港高铁难以满足广深两市中心间的快速联系需求。规划中的广深第二高铁起自位于广州市中心的广州北站，经广州白云机场、东莞市核心区，到达深圳宝安机场站，弥补了现有的广深港高铁的缺憾，并将广深两大机场的时间距离缩短到20分钟。

除了3条铁路通道，广深之间还有广深高速、广深沿江高速等多条高速公路。以广深高速公路为例，北起广州市天河区黄村立交、南至深圳市福田区皇岗口岸，线路全长122.8公里，双向六车道，设计速度120公里/小时。

性，提升东莞对外交通辐射能力。同时，东莞中心站能够推动中心城区承担区域中心功能，并强化东莞中心城区与深圳、广州等周边城市中心城区的快速联系，提高城市区域竞争力。尽管东莞市态度积极，且多次提出争取项目在“十四五”开工建设，但上述接近广东省政府人士对记者表示，目前，广深第二高铁仍处于规划研究阶段，项目可行性研究报告尚未进入报批程序，预计最早要“十五五”时期才有可能进入实质性建设阶段。

广深热衷建设自主运营的城铁

北京交通大学教授赵坚表示，广深之间只有100多公里的距离，没有必要建设第二条高铁。广深之间日益增长的高铁客流需求可以通过增加广深港高铁车次，减少发车间隔，提高运行效率来满足。广州南站距离广州市中心较远的问题，则可以通过完善其他交通方式接驳来解决。

“地方政府不能为了拉动GDP而过度投资，类似高铁这种大型基建项目更应该考虑长远经济效益。”赵坚强调。

交通与发展政策研究所（ITDP）东亚区首席代表刘岱宗在接受记者采访时表示，广深之间只有100多公里距离，下一阶段可以考虑更进一步，建设中国高标准“四网融合”示范线，类似伦敦地铁伊丽莎白线的超级地铁。在同一条轨道上实现地铁、市郊铁路、区域快轨和高铁的融合。

伦敦2022年新建成的超级地铁伊丽莎白线全长118公里，共设置41座车站，西起希斯洛机场，东至阿比伍德，连接伦敦和伯克郡、白金汉郡、埃塞克斯郡，是一条从东至西贯穿伦敦全城的地铁干线。

“广深建设超级地铁，可以效仿伦敦地铁伊丽莎白线的运营模式，在市区每1—2公里设置一站，在郊区每5—10公里设置一站。市区部分按照地铁模式运行，郊区部分按照市郊铁路模式运行，从而真正实现‘四网融合’。”刘岱宗指出，如果修建第二条高铁，将面临高铁与地铁

换乘的问题，乘客仍需面对安检、支付购票、换乘距离、运载能力以及运营服务质量等不协调、不兼容的传统挑战。

刘岱宗建议，广东省应优先投资建设能够突破这些瓶颈的“四网融合”示范性项目。超级地铁建成后，广东省可以与其他利益相关方共同组建一体化的运营主体，尝试采用灵活的公交化运营模式，为乘客提供门到门的全链条一体化出行服务，实现乘坐体验质的飞跃。

上述接近广州市政府人士也对记者表示，广深第二高铁建成后，仍需要委托中国国家铁路集团有限公司运营，在行车安排上无法自主决策。相比广深第二高铁，广州和深圳市更倾向于推动建设深广中轴城际（又叫广深中轴城际，一条连通广州、佛山、东莞、深圳的城际铁路）。广州和深圳都有独立运营城际铁路的能力，城际铁路建成后，将由一方或双方协商自主运营，更有利于推动大湾区交通一体化。

“由于高铁通常由省政府出大头，城际铁路则由沿线各市出资为主，所以部分城市更倾向于建设高铁。”该接近广州市政府人士说。

广东省政府2021年9月发布的《广东省综合交通运输体系“十四五”发展规划》（以下简称《规划》）提出，“研究广州至深圳高铁新通道”。《规划》中列出了粤港澳大湾区新建城际铁路项目目录，目录中则包含“广深中轴城际”。