



纪念协定签订50周年 传承“坦赞铁路精神”

本报记者 刘静

1967年9月5日,中、坦、赞三国政府在北京签订了“关于修建坦桑尼亚—赞比亚铁路的协定”。到今年9月5日,已整整50周年了。

记者从坦赞铁路的建设者——中国铁建中土公司了解到,坦赞铁路从考察、施工到技术合作50多年来,累计运送货物3000多万吨,运送旅客4000多万人次,为赞比亚铜矿出口提供了新的出海口。打破了当时罗得西亚和南非白人种族主义对赞比亚的经济封锁,有力支持了南部非洲国家民族独立解放运动,为坦桑尼亚西南部地区的资源开发发挥了巨大作用。

坦桑尼亚和赞比亚政府曾向多国和世界银行多次提出修建坦赞铁路,遭到拒绝。一些国家政府认为修建这条长达1800公里的铁路耗资太大,超过了自身国力,而且地形复杂施工难度大。于是坦赞两国将目光投向了中国。

1968年4月12日,第一批援助坦赞铁路的中国工程师勘测队乘坐“耀华”号远洋客轮从广州的黄埔港正式起航,同时标志着坦赞铁路开始勘测设计。坦赞铁路1970年10月26日正式开工,1975年6月7日全线铺通,同年10月23日全面建成并试运营。1976年7月14日正式移交给坦、赞两国政府。

坦赞铁路东起坦桑尼亚首都——达累斯萨拉姆,西至赞比亚的新卡皮里姆波希与赞比亚既有铁路接轨,全长1860.5公里,其中坦境977.2公里,赞境883.3公里。坦赞铁路跨越的不仅仅是东非大裂谷带,还有沿途全线建桥梁320座,总延长米为16520米;遂道22座,总延长米8898米;兴建车站93个;建设房屋总面积37.6万平方米。设计年运输能力为200万吨。

坦赞铁路修建过程中,中国政府提供了9.88亿元人民币无息贷款,并先后派出工程技术人员5万多人次参与建设,发送各类建设物资100多万吨。在此期间我国曾为这条铁路配备了内燃液力传动机车102台、各种客车100辆、各种货车2100辆,全线共配备铁路所需主要设备6025台(组套)。

坦赞铁路从勘探到竣工整整花了8个年头。上世纪60~70年代经济困难的中国为此投入了巨大的财力、物力和人力,实际造价一增再增。

“高峰期有1.4万中国建设者奋战在坦赞铁路工地上。”中土公司原副总经理、现年81岁的杨德瑞回忆道;光是要到达非洲就非常不容易,只有少部分人是坐飞机去的,大部分人是坐船去的,“我先从北京坐两天三夜火车到广州,然后坐了13天轮船到坦桑尼亚。这是快的,慢的要21天。很多人都吐了,还有的人在船上打点滴。”

这是一条友谊之路。坦赞铁路的建成是中坦赞三国政府和人民友好合作的丰硕成果,是三国人民智慧、友谊和力量的结晶,因此人们又称坦赞铁路是友谊之路,对坦赞两国的经济发展和人民的友好往来发挥了巨大的作用。

这是一条经济繁荣之路。坦赞铁路的建成对坦赞两国发展民族经济,起到了极大的促进作用,极大地带动了周边其他非洲国家的经济发展。坦赞铁路的建成,为非洲的繁荣作出了贡献。

同时,坦赞铁路增加了就业。坦赞铁路建成后,坦赞铁路从路局、分局到站段的三级管理模式中,于1976年7月14日开始运营后,招聘了坦赞两国6000多人。这一数字的就业人员在当时坦赞两国是比较大的国有企业招聘人数,而当时这些坦赞铁路的员工收入也是颇受两国人民羡慕的。

此外,坦赞铁路还带动了沿线经济发展。坦赞铁路开通以后,铁路沿线的人口密度明显增加,有的不发达地区,人口增长几十倍。

“‘坦赞铁路精神’和‘一带一路’是一脉相承的。”中国铁建中土集团党委书记、董事长袁立认为,在“坦赞铁路精神”始终激励着一代又一代中国铁建人不断走向海外的历史长河中,“一带一路”的提出更是开启了中非合作发展的新阶段。

目前,在坦桑尼亚中国援坦专家公墓共安葬了69位援助坦桑尼亚国家建设而殉职的中国专家、技术人员和工人。

中土公司作为公墓的维护者,从2006年专家公墓墓碑树立到现在,每逢清明、坦赞铁路重要节点等时间,在中国驻坦桑尼亚大使馆的领导下,都会组织在坦中资企业、民间商会、华人华侨来此祭奠烈士的英灵。中土公司到坦桑尼亚的新员工,也会到专家公墓接受入职的第一课,听老员工讲述隐藏在每一块墓碑后的波澜壮阔的历史。



近期,通过发行代币进行融资的活动大量涌现,首次代币发行(ICO)等借机炒作盛行。9月4日,央行等七部门联合发布公告称,任何组织和个人不得非法从事代币发行融资活动,各类代币发行融资活动应当立即停止,已完成代币发行融资的组织和个人应当做出清退等安排。

今后合作中,如果能把金砖五国的潜力、互补性发挥出来,使五国相互之间的经贸联系、利益捆绑更加密切,将更能推动五国经贸和产业的发展,创造更多的金砖福利。

金砖巨轮驶向新的蓝海

本报记者 吴锋思 王伟伟

“金砖国家在推动电子商务发展方面存在巨大潜力,电子商务推动了金砖国家间贸易发展。”金砖峰会中国代表团商务部副部长王受文,9月3日在介绍金砖国家经贸合作成果的新闻发布会上表示,电子商务具有克服距离和时差影响的优势,将为金砖国家的贸易增长提供新的动力。

9月3日至5日,金砖国家领导人第九次会晤在厦门举行。业内人士表示,金砖国家在资源禀赋、产业结构等方面具有很强互补性,金砖五国的发展潜力巨大。目前,五国之间的经贸合作与交流势头大好。今后合作中,如果能把金砖五国的潜力、互补性发挥出来,使五国相互之间的经贸联系、利益捆绑更加密切,将更能推动五国经贸和产业的发展,创造更多的金砖福利。

发布会上,王受文表示,中方期待与金砖各国一道共同推动厦门会晤八个方面的成果达成一致,为金砖国家下一个金色的十年打下基础,把金砖的经贸合作推上新的台阶,也推动五国朝着建设更紧密经济伙伴关系,实现一体化大市场的发展。

产业发展的助推器

据了解,“金砖”概念被首次提出时,主要是从投资机会角度作出的界定,而在过去的“黄金十年”中,金砖国家合作“脱虚向实”,金砖国家经济总量占全球比重从12%上升到23%,贸易比重从11%上升到16%,对外投资比重从7%上升到12%,对世界经济增长的贡献率超过了50%。

十年间,金砖国家形成了全方位、多层次、多领域的合作机制,为完善全球治理注入新的动能。业界认为,金砖机制的诞生,是世界格局和力量对比演变的必然结果。金砖机制的发展,预示着新兴市场和发展中国家在全球治理中的地位和作用不断提升。

8月25日,一列满载货物的班列从厦门海沧铁路货场驶出,奔向近万公里之外的莫斯科。这是厦门开通的首条定期双向国际班列。在运输商品前往俄罗斯的同时,也为福建带回沿线国家产品。

金砖国家合作起步于经济金融,厦门会晤期



本报记者 王伟伟 摄

间举行的金砖国家工商论坛,吸引了1000多名工商界代表,规模空前。论坛上,推进产业结构改革,成为与会各国工商界代表的关注话题。加强对外战略对经济互补,是各国的共同目的。而这些也让不少企业有了更多的期盼。

生产体育用品的安踏集团,是福建省的知名企业家,近年来,海外市场是其拓展的重点之一,特别是将金砖国家俄罗斯作为海外重点市场布局多年。出席论坛的安踏集团董事局主席丁世忠说,金砖五国占世界经济总量20%以上,人口占世界三分之一以上,这对体育用品企业来说有很大机遇。

石材行业也是福建泉州的主要产业之一。石材行业经过规范性的改造后,将以更好的姿态迎接金砖会议带来的巨大商机。泉州南安石材产业协会相关人士表示,这对于整个石材行业来说,在今年市场开始逐渐回升的同时,厦门会晤将在一定程度上刺激市场,对推动整个产业的发展起到一定的作用。

中国国际商会副会长、宜华董事局主席刘绍喜说,金砖合作给众多民营企业带来看得见、摸得

着的实惠,投资贸易的障碍少了,合作共赢的天地大了。

合作是双向的互利共赢,在过去的十年中,其他金砖国家的产品也大量出口到中国。数据显示,巴西的果仁、俄罗斯的矿物燃料、南非和印度的珍珠、宝石、贵金属是“爆款”。2016年一年,中国就进口巴西的果实果仁类产品155亿美元。

电商行业发展是世界趋势,各国都在采取各种措施,迎接这个时代的到来。电商解决了时间和空间的问题,中国能享受到独特的合作国产品,合作国也能享受到中国物美价廉的产品。

除了产业结构互补,共同开发新的经济增长点也给金砖国家带来共赢。金砖国家工商论坛组委会主任、中国贸促会会长姜增伟说,金砖国家都有较长的海岸线,发掘蓝色经济发展潜力,将有利于金砖国家打造新的经济增长点。

中国农业大学重阳金融研究院执行院长王文说,近年来,巴西、俄罗斯、南非的经济增速有所下降,但并不代表其与中国的合作进程在下降。中国对金砖国家的投资、能源、贸易往来总体都在快速增长,这恰恰说明合作的重要性。

扩大“朋友圈”推动可持续发展

虽然各国成绩斐然,然而发展并且又好又快、可持续的发展,仍然是金砖国家的最大主题。

业界指出,新兴经济体的经济体量上来了,发展质量却还有很长的路要走。各国在技术、人才培养、资本等方面,与发达国家相比仍有很大差距,并不掌握制定国际贸易、金融规则的话语权,打造更加公平、普惠的世界经济新秩序任重道远。

相关评论指出,金砖机制,首先是金砖国家间沟通对话、加强合作、互利共赢的绝佳平台。金砖国家,发展优势互有长短。中国在如何发挥后发优势、探索发展中国家现代治理模式、实现国家改革发展方面经验丰富,俄罗斯、印度、巴西、南非则在技术、劳动力、资源等方面积累了各自的比较优势。

中国过去的外交实践已经证明,中国愿意同各国交流经验、共谋发展机遇。金砖国家完全可以构建市场信息共享机制,抱团取暖,共同规避发展风险,为世界经济稳定贡献力量。在金砖机制下,各国应当在平等互利、和平共处的外交准则基础上,求同存异,扩大政治互信,管控彼此分歧。

在谈到贸易互通时,王文说到,中国作为一个出口大国,对于金砖国家的贸易大多数都是逆差的,而中国对好多非金砖国家的贸易都是顺差国,从中也可以看出中国对于金砖国家的资源、能源等其他原材料方面的需求、进口非常大。他认为,到了2018年,中国举行进出口博览会的时候,到时中国还会进一步进口大量的产品,未来五年中国将会进口8000亿美元的商品,而到时中国长期处于顺差国的趋势也将会被扭转,因此其他国家也应对中国的进口能力有一些耐心。

实际上,金砖机制是向全球开放的合作机制,金砖合作的影响也远远超出五国范畴。从2013年开始,历届金砖国家领导人会晤均由东道国邀请一些非金砖国家进行对话交流。此次厦门会晤,埃及、几内亚、墨西哥、塔吉克斯坦和泰国领导人也参加了。

在说到下一个“金砖”十年,王文提出了三个预期:一是在全球治理领域再次确定开放型经济的全球化发展方向;二是确立下一个务实合作方向,比如人文、旅游、货币、投资等;三是各国之间在发展经验上进行合作共享,而彼此相互借鉴发展经验,推进各国发展也将会是此次厦门会晤值得期待的方面。

发展无人机配送应探索管理机制

本报记者 赵昂

在前不久的世界机器人大会上,某电商企业负责人对媒体表示,他们正在筹备向有关部门申请北京南六环周边大兴部分地区的空域使用权,希望在北京首次试点无人机送快递。而在上月底,他们已经取得了陕西省无人机空域许可批文,这也是国内第一张覆盖全省范围的无人机空域批文。在此之前,也已经有其它同类企业尝试了无人机配送货物。

目前,我国民用无人机产量占全球的七成,技术进步和产量上升,为发展无人机配送提供了硬件保证。

对于企业而言,无人机配送的成本优势不容小觑,以京东发布的首款可用于支线运输的倾

转旋翼无人机VT1为例,其具备200公里以上飞行距离、200公斤以上起飞重量,这样的技术水平,已经可以在包括城市间干支线运输在内的中短途配送中发挥很大的作用,省却了包括运输车辆、人员在内的大量成本。

事实上,无人机配送的社会效益也是可观的,无人机替代了货车和电动自行车,将对城市交通环境有很大改善,也更加环保。

尽管无人机配送尚处于雏形状态,但是其配套的空域管理机制不应忽视。无人机何时飞,在何地飞,由谁操控飞行,并不易被监管,如果只有一家公司运营某个空域内的无人机网络,那么公司可以用自己的配送系统起到无人机交通指挥功能,但如果有很多家快递公司涉足其中呢,如果还有其它行业也在该空域内使用无人机呢?这时候,谁先飞谁后飞、谁该飞多高、发生事故怎么办,就

需要相应的管理机制,乃至相应的指挥和监管系统,而这样的系统,尚处于空白状态。

无人机配送背后,是随着科技发展让过去在科幻电影中才能看到的城市内的空中交通成为可能。无人机可以送货,那么货物可不可以是外卖,送人可不可以,200公斤足以支撑成年人体重。这样的市内空中交通,也许很多年内都只是电影中的设想,就好像哆啦A梦系列中的竹蜻蜓,但也也许成为现实的速度比人们想象的要快。这就好比最近上映的科幻电影《星际特工·千星之城》,原著漫画50多年前就已经问世,所以其中很多技术,在今天看来并非“不可能”。市内空中交通也是如此,但是,在现有的城市市政和交通管理模式中,并无先例可循。

另外,还有一个问题不容忽视,无人机配送不仅意味着市内空中交通将成为可能,也意味着物

流行业出现了无人化趋势。无人机取代的是配送工、无人仓库则取代了库管,无人分拣也取代了分拣工,物流行业的“机器换人”正在成为现实。那么,这些被取代的体力工种从业者,未来将转型去哪里?这个问题应当引起有关方面的注意。

在无人机物流领域普及之前,探索相应管理机制很有必要,这样的机制并非把无人机物流管住,也并不是一朝一夕就能一蹴而就的,因为行业本身也在发展变化中。不断完善相应的配套机制,也有助于企业处理好包括员工转型、交通管理等多方面的问题,最终实现行业的可持续发展。

产经观察



金艳/视觉中国

外卖垃圾“围城” 污染治理如何突围?

本报记者 李国 实习生 吴长飞

“天气这么热,出门太麻烦了,叫份外卖吧!”在山城重庆的观音桥商圈某写字楼,记者9月2日连线采访了10名白领,有8人这样向记者表示。他们说,拿起手机动动手指,不一会儿就有美食送上门,吃饱喝足后也无需洗碗收拾,十分方便。

随着互联网外卖平台的兴起,足不出户就能享受美食,这对用餐者来说确实便利许多。但与此同时衍生的问题也应引起注意,塑料餐盒、一次性筷子、塑料袋等外卖垃圾造成的“白色污染”日益增多,外卖垃圾“围城”的现象日趋严重。

外卖新经济衍生新问题

“外卖一个月的订单量在2400份左右,主要是服务学生,附近的居民很少点外卖或来店里面吃。”一名在重庆大学城重师大旁开餐馆的老板告诉记者,餐馆外卖的销量占总销量的70%以上,月营业额能达到8万元。至于外卖餐盒如何处理,他则表示不是很了解。

记者走访发现,该高校附近约有40家提供外卖服务的餐馆,他们的共同点在于服务对象主要是大学生,都是通过美团或饿了么进行点餐,同时对外卖餐盒的处理都表示不清楚。

除了高校大学生,在写字楼工作的白领也组成了外卖的庞大消费群体。“带饭不仅费时费力,还要清洗餐具,上班族没有那么多时间。去餐馆吃价钱贵不说,有时还需要排队,现在外卖比较实惠,还很方便。”在重庆互联网产业园工作的庞先生这样对记者

说,即使知道外卖餐盒会造成“白色污染”,但也难以抵抗外卖便宜、方便、快捷的诱惑。

网络外卖行业的飞速增长,极大地便利了人们的吃,填饱了人们的胃,却又在一定程度上制造了更多的外卖垃圾,给环境带来了严重隐患。

艾瑞咨询发布的《2017中国本地生活O2O行业研究报告》显示,2016年本地生活服务O2O行业整体交易规模接近7000亿元,同时2017年上半年中国在线餐饮外卖市场研究报告预测,2017年外卖市场整体交易额将达2045.6亿元,增速为23.1%。按照这个消费方式,每周最少有2亿份外卖飞驰在全国的大街小巷,这也意味着至少产生2亿个一次性打包盒和2亿个塑料袋,以及2亿份废弃的一次性餐具。

外卖垃圾回收难

外卖餐盒如何处理的?“每天饭点一过,学生宿舍楼道的垃圾桶里就堆满了餐盒、塑料袋、一次性筷子等外卖垃圾,有的餐盒里还有剩饭剩汤。”重庆沙坪坝某高校清洁员王慧告诉记者,有了这些外卖垃圾之后,垃圾桶一天都要清理两次,拿去回收没人要,只能混合其他垃圾收起来当生活垃圾一起处理。

记者发现,当前,外卖垃圾普遍存在回收难的问题。餐盒、塑料袋、一次性筷子基本处于无人回收的状态。虽然有的餐盒底部标有“可回收”的标志,却只能作为普通垃圾处理,而塑料餐盒一旦进入垃圾填埋场,却很难降解。

“透明的纯聚丙烯(PP)塑料餐盒可以回收,收购价是2.7元/公斤。”一名从事废品回收的肖师傅告诉记者,发泡餐盒等其他类别的外卖餐盒基本不回收,

因为太便宜,很难清洗也很难卖出去。

事实上,不只是餐盒,外卖送餐使用的塑料袋、塑料餐具、塑料外包装等,都属于塑料垃圾,均是不可降解的普通塑料。记者了解到,一个外卖餐盒的重量通常为20克左右,这意味着攒够几十个餐盒卖不了多少钱。面对微薄的回收利润和清理餐盒所需的成本,塑料餐盒在回收市场上并不受待见。

重庆市渝北区垃圾分类管理办公室相关负责人表示,虽然餐盒具有一定的回收价值,但作为外卖餐具使用后,上面附着油污等,清洗、消毒麻烦,无法进入垃圾链条,只能进入垃圾处理系统,最常见的垃圾处理方式是作为普通垃圾进行焚烧或填埋。

与此同时,外卖垃圾却在不断产生。2016年调查数据显示,美团、饿了么和百度外卖等三大平台每天订单量约700万单,如果一单只用一个塑料袋,总面积也能达到42万平方米。最新的数据显示,塑料袋成灾的同时,外卖餐盒每天产生量也已达到了4000万个左右。

推动绿色餐具普及

此前,饿了么发布中国外卖大数据预测,到2020年,中国互联网支付人口将超过7.5亿,外卖渗透率在80%左右,这意味着6亿人会成为在线外卖用户。若没有有效针对外卖塑料包装的环保管理措施,将给环境带来极大压力。

记者了解到,在餐饮外卖爆发之前,餐盒这种固废垃圾的污染,就已经成为世界性的公害。在日本,餐盒回收处理费由消费者承担;在欧美,处理费则由生产厂商承担。上海曾于2000年6月开始实施《一次性塑料饭盒管理暂