

习近平新时代大国外交思想研究

“一带一路”与中拉基础设施合作的战略对接

国家开发银行与中国水电建设集团国际工程有限公司
联合课题组

内容提要：进入21世纪以来，国际格局处于复杂的调整变动中。面对这一局势，中国政府提出了“一带一路”倡议，这一倡议随着在欧亚非大陆遍地开花，取得丰硕成果，正在向拉美地区拓展，这既根植于中国与拉美的历史渊源，也与拉美国家自身的发展需求密切相关。2018年1月在中拉论坛第二届部长级会议上通过的《“一带一路”特别声明》，不仅标志着拉美国家成为“一带一路”不可或缺的参与方，也表明“一带一路”倡议具有世界意义。“一带一路”为中拉以基础设施建设为中心开展合作，实现战略对接、优势互补提供了新思想。尽管拉美国家开启现代化进程已长达半个世纪有余，但基础设施建设一直十分薄弱，制约了拉美国家战略目标的实现。为此，拉美国家政府相继出台了各种基础设施发展规划，把大力建设基础设施放在国家发展战略的重要地位。这反映出拉美国家在基础设施领域有着强烈的需求，也为处于经济结构转型期的中国企业走出去开拓境外市场提供了巨大合作空间和发展机遇。

关键词：“一带一路”倡议 基础设施 战略对接 中拉合作

作者简介：本文来自国家开发银行与中国水电建设集团国际工程有限公司联合课题组承担的“拉美地区基础设施互联互通战略研究课题”，该课题由国家开发银行立项。

中图分类号：F125 **文献标识码：**A

文章编号：1002-6649 (2018) 03-0020-11

进入 21 世纪以来，国际格局一直处于复杂的调整变动中。近年来，国际金融危机的深层次影响仍在持续，欧洲国家长期处于经济衰退中，美国经济缓慢复苏，国际市场上大宗商品价格持续下跌，中国经济发展进入新常态。面对复杂的国内外局势，2013 年中国国家主席习近平提出共建“一带一路”重大倡议。2015 年中国政府发布《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，提出通过政策沟通、基础设施互联互通、贸易畅通、资金融通和民心相通（统称为“五通”），全面推进与带路沿线国家的务实合作。

拉丁美洲是中国外交战略的重要地区之一，历史上就是“一带一路”的自然延伸，“一带一路”倡议提出后就得到了包括拉美国家在内的国际社会的高度关注和积极响应。自 2014 年以来，中国和拉美之间的经贸合作在贸易和投资的双驱动下快速发展，双方在基础设施领域的合作意愿日益加强，为中拉关系的进一步发展提供了巨大潜力。

一 “一带一路”倡议从欧亚非向拉美的拓展

2013 年国家主席习近平先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的重大倡议，得到国际社会高度关注。2013 年 9 月，习近平主席在访问中亚四国时具体阐述了他的思考：“丝绸之路经济带总人口近 30 亿，市场规模和潜力独一无二”，“我们要全面加强务实合作，将政治关系优势、地缘毗邻优势、经济互补优势转化为务实合作优势、持续增长优势，打造互利共赢的利益共同体。”^① 同年 10 月，习近平主席到访东南亚，提出“21 世纪海上丝绸之路”。斯里兰卡和马尔代夫成为“21 世纪海上丝绸之路”的重要节点。^② 国务院总理李克强在出席 2013 年中国—东盟博览会时再次强调铺就面向东盟的海上丝绸之路、打造带动腹地发展的战略支点的重要性。他提出，加强“一带一路”建设，有利于促进沿线各国经济繁荣与区域合作，加强不同文明交流互鉴，促进世界和平发展，是一项造福世界各国人民的伟大事业。2015 年 3 月，国家发改委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝

^① 《梦想从历史深处走来——记习近平主席访问中亚四国和共建“丝绸之路经济带”》，新华网。http://www.xinhuanet.com/world/2013-09/13/c_117349709.htm. [2018-04-11]

^② 《习近平访问斯里兰卡 打造“21 世纪海上丝绸之路”》，中国网。http://news.china.com.cn/world/2014-09/18/content_33544799.htm. [2018-04-11]

绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，从此，“一带一路”倡议越来越具有全球性，成为中国与世界各国人民合作共赢的动力。

（一）“一带一路”倡议的世界意义

根据《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》文件，“一带一路”倡议所涵盖的地区包括亚欧非大陆及附近海洋，旨在建立和加强沿线各国互联互通的伙伴关系，“构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络，实现沿线各国多元、自主、平衡、可持续发展。‘一带一路’的互联互通项目将推动沿线各国发展战略的对接与耦合”，“增进沿线各国人民的人文交流与文明互鉴，让各国人民相逢相知、互信互敬，共享和谐、安宁、富裕的生活”。^①“一带一路”是促进共同发展、实现共同繁荣的合作共赢之路，是增进理解信任、加强全方位交流的和平友谊之路。中国政府倡议，秉持和平合作、开放包容、互学共鉴、互利共赢的理念，全方位推进务实合作，打造政治互信、经济融合、文化包容的利益共同体、命运共同体和责任共同体。

“一带一路”贯穿亚欧非大陆，一头是活跃的东亚经济圈，一头是发达的欧洲经济圈，中间广大腹地国家经济发展潜力巨大。丝绸之路经济带重点畅通：中国经中亚、俄罗斯至欧洲（波罗的海）；中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海；中国至东南亚、南亚、印度洋。21 世纪海上丝绸之路重点方向是：从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲；从中国沿海港口过南海到南太平洋。根据“一带一路”走向，陆上依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，以重点经贸产业园区为合作平台，共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛等国际经济合作走廊；海上以重点港口为节点，共同建设通畅安全高效的运输大通道。中巴、孟中印缅两个经济走廊与推进“一带一路”关联紧密，要进一步推动合作，取得更大发展。^②

“一带一路”建设是沿线各国开放合作的宏大经济愿景，需各国携手努力，朝着互利互惠、共同安全的目标相向而行。努力实现区域基础设施更加完善，安全高效的陆海空通道网络基本形成，互联互通达到新水平；投资贸易便利化水平进一步提升，高标准自由贸易区网络基本形成，经济联系更加

^{①②} 《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，新华网。http://www.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986.htm. [2018-04-15]

紧密，政治互信更加深入；人文交流更加广泛深入，不同文明互鉴共荣，各国人民相知相交、和平友好。^①

（二）“一带一路”倡议向拉美延伸

“一带一路”倡议的最初设想是贯穿亚欧非大陆。但是，2017年“一带一路”倡议出现了向拉美地区拓展的重大变化，其世界意义更加凸显。

2017年5月14—15日在北京举行的“一带一路”国际合作高峰论坛，将“一带一路”倡议推到一个新的高度。习近平主席在论坛上明确指出，“‘一带一路’建设植根于丝绸之路的历史土壤，重点面向亚欧非大陆，同时向所有朋友开放，不论来自亚洲、欧洲，还是非洲、美洲，都是‘一带一路’建设的国际合作伙伴。”^②从而，向世界明确地释放出“一带一路”倡议没有明确的地理界限，不仅仅适用于亚欧非大陆，同样也适用于美洲大陆。历史上，拉美国家与“海上丝绸之路”就有着千丝万缕的联系，现在同样对“一带一路”倡议表现出浓厚的兴趣，拉美已不再仅仅是“一带一路”的自然延伸，而是“一带一路”不可或缺的重要参与方。^③联合国拉美经委会执行秘书巴尔塞纳在接受新华社采访时就呼吁拉美国家协同一致，抓住“一带一路”国际合作的历史机遇。^④阿根廷和智利总统出席了2017年5月召开的“一带一路”国际合作高峰论坛，同年11月，巴拿马与中国签署了“一带一路”建设备忘录，这一切反映出“一带一路”倡议在包括拉美在内的世界各国具有广泛的吸引力、感召力和影响力。

2018年是“一带一路”倡议向拉美地区延伸的重要时间节点。在2018年1月19日中国—拉美和加勒比国家共同体论坛（中拉论坛）第二届部长级会议上，通过了《圣地亚哥宣言》《中国与拉丁美洲和加勒比国家合作（优先领域）共同行动计划（2019—2021）》和《“一带一路”特别声明》三个文件，标志着中拉合作从此将在“一带一路”框架下开展，意味着中拉合作进入了崭新的时代。中拉论坛在原有的“五通”理念上，提出了“五大”合作框架，包括建设陆洋一体的大联通、培育开放互利的大市场、打造自主先进

^① 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，新华网。http://www.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986.htm。[2018-04-15]

^② 《习近平在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲》，新华网。http://www.xinhuanet.com/politics/2017-05/14/c_1120969677.htm。[2018-04-16]

^③ 王萍：《元首外交引领中拉关系跨越发展》，载《光明日报》2018年1月21日，国际新闻版。

^④ 党琦、王沛：《拉美国家应协同一致抓住“一带一路”历史机遇——访联合国拉美经委会执行秘书巴尔塞纳》，载《光明日报》2018年1月21日，国际新闻版。

的大产业、抓住创新增长的大机遇和开展平等互信的大交流五个重点合作领域，进一步开拓中拉合作新空间。这不仅为应对当前国际环境提供了符合中拉双方利益的解决方案，而且也符合中拉双方的发展需要，为中拉发展战略对接和合作换挡升级。

二 拉美地区基础设施现状和需求

在现代社会中，经济越发展，对基础设施的要求越高，完善的基础设施对加速社会经济活动、促进其空间分布形态演变起着巨大的推动作用。基础设施建设具有所谓“乘数效应”，即能带来几倍于投资额的社会总需求和国民收入。一个国家或地区的基础设施是否完善，是其经济能否长期持续稳定发展的重要基础。经济发展离不开资源、交通物流、生产消费等诸生产要素，而这些要素的实现都离不开基础设施建设，基础设施是经济发展的重要引擎。

20世纪50—80年代，拉美国家先后经历了近30年的经济快速增长，也遭受了债务危机引发的“失去的10年”，基础设施建设也随之经历了发展的高潮和低谷。21世纪初，拉美出现了新一轮较快的经济增长，但基础设施建设滞后已经成为制约拉美发展的短板。在整个拉美地区普遍面临着人员和商品流动需求的大量增加，港口和铁路、公路现状难以满足物流需要，物流成本居高不下。基础设施建设的落后，已经成为拉美经济发展的“瓶颈”，无法满足社会发展的需要。

仅就交通基础设施而言，即便在拉美经济发展程度较高的国家，交通基础设施与经济发展不相适应的矛盾也依然十分突出。

以墨西哥为例。从全球范围来看，墨西哥交通基础设施排名相对靠后，对交通基础设施的投资水平偏低。世界经济论坛2015年9月发布的《2015—2016年全球竞争力报告》统计数据显示，墨西哥交通基础设施质量得分为4.1，在统计的140个国家和地区中位居第65位。^①从墨西哥国内来看，墨西哥的交通运输业相对于国民经济的发展程度而言处于滞后状态。从墨西哥国内交通基础设施的分布来看，地区发展不平衡，南部尤其是东

^① World Economic Forum, “The Global Competitiveness Report 2015 – 2016”. <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/>. [2018-04-17]

南部地区落后于中部和北部交通基础设施，城市尤其是大中城市的交通基础设施明显优于农村边远地区。近年来，随着墨西哥加大对基础设施的投资力度，其交通运输业得到长足发展。但是，墨西哥的交通运输业发展现状依旧不能满足墨西哥国民经济进一步发展的需求。具体来说，墨西哥的公路、铁路、港口等交通基础设施虽然取得了一定程度的发展，但问题依然突出。

首先，墨西哥的公路运输建设始于 20 世纪 20 年代，现已成为墨西哥最主要的运输方式。墨西哥国内 67% 的货物运输以及 90% 的乘客是通过公路运输实现的。^① 墨西哥还拥有拉美地区涵盖范围最广的公路网络。但是，由于受高原地形以及经济发展水平等因素的影响，墨西哥的公路交通尚未完全形成网络，存在着部分主干线公路尤其是连接中西部地区主要城市的公路过度饱和，但连接主要海港和国际通道的末端公路亟待提升其现代化水平等问题。为此，墨西哥政府希望通过融资，新建和扩建公路，实现物流工程和物流节点的接入，以支持多种方式的联运交通。^②

其次，墨西哥的铁路货运量居拉美第一，建立了以首都墨西哥城为中心的铁路网，但铁路建设中存在的问题仍然突出，表现为铁路运输运力相对不足，中长距离运输的优势不够，以及部分主干线铁路负载过重等。因此，墨西哥政府力图完善铁路运输体系，建设新的铁路干线。^③

此外，尽管墨西哥港口在 20 世纪 90 年代实行私有化改革以后完成了现代化改造，但存在与其他运输方式联通不畅的问题。

再以巴西为例。巴西的交通运输业以公路运输为主，铁路、水路和航空运输为辅，在拉美地区较为发达。但是，巴西公路、铁路等设施同样存在诸多问题。就公路建设而言，公路在巴西运输方式中占主导地位，全国公路的所有权分别隶属于联邦、州和地方，占比依次约为 4.6%、15.2% 和 80.2%。全国硬化路面仅占 13% 左右，87% 的路面为非硬化路面。非硬化路面狭窄且

^① Bancomext, “Sectorial: Transporte y Logística”. http://www.bancomext.com/wp-content/uploads/2015/10/Logistica_2do_Informe_2015.pdf. [2018-04-18]

^② 商务部国际贸易经济合作研究院等编著：《对外投资合作国别（地区）指南·墨西哥》，2015 年，第 35 页。

^③ 《承包工程市场国别报告（墨西哥）承包工程》。<http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/c/2010-04-21/81981.shtml>. [2018-04-19]

不平坦，拥堵为常有之事。^①同时，公路建设成本逐年递增，导致公路项目减少。^②而铁路则地区分布不均衡，其中一半铁路集中在东南部的圣保罗和里约热内卢地区，火车运行速度也无法保证。

巴西内河航道较多，主要运输农产品、矿产品、建筑材料和化肥等。然而，由于政府缺乏对内河航道的疏浚，其内河运输潜力未能完全发挥。在巴西的大西洋沿岸，有数十个大小不一的海港，但港口运行效率低下，与公路、铁路和内河航道的运输通道不能实现有效衔接，且各港口的职能和定位缺乏明晰区分。巴西的航空运输业较为发达，拥有机场数量较为可观，但以私人机场为主，货运吞吐量小，且同其他交通运输方式未能实现区位优势互补。

巴西基础设施建设成本随着通胀水平的上升逐年攀升，甚至超过了通胀率，高成本低产出导致叠加效应，致使施工项目不断减少。此外，巴西的社会因素同样严重制约着交通物流的升级提速，码头工人、卡车司机、航空地勤人员组成的工会组织经常举行罢工，车辆制造商实行价格垄断且地方保护主义盛行，燃料价格同通货膨胀率、美元汇率挂钩，导致巴西交通运输费用高昂。落后陈旧的基础设施显然已经无法满足社会经济快速发展的需要，加大投资改造和新建相关设施已迫在眉睫。

总体来说，巴西交通基础设施的落后限制了经济的整体发展。基础设施质量的好坏是影响一个国家竞争力的关键因素之一，具有重要的标志性意义。根据世界经济论坛发布的《2015—2016年全球竞争力报告》，在公路质量、铁路基础设施质量和港口基础设施质量的得分和排名中，巴西作为拉美地区大国在全部140个国家（地区）中总体排名在第123位，除了铁路排名稍好一点，排在第98位以外，公路和港口分别排在第121和120位^③，极大地损害了巴西在全球投资者眼中的形象与地位。

上述情况反映出来的不过是拉美地区基础设施滞后的冰山一角。墨西哥和巴西两个拉美大国的基础设施状况都如此不尽如人意，拉美其他国家的情

① 关于巴西公路情况，可参见商务部国际贸易经济合作研究院等编著：《对外投资合作国别（地区）指南·巴西》，2014年，第29-30页；张俊勇：《巴西物流业发展现状》，载《现代物流报》2012年11月13日第10版。

② 关于巴西公路的具体问题参见《高成本低投入阻碍巴西公路发展》，中国驻巴西大使馆经济商务参赞处网站，2014年2月18日。<http://br.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201402/20140200490292.shtml>. [2018-04-16]

③ “The Global Competitiveness Report 2015-2016”. <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/>. [2018-04-16]

况更是如此。从横向比较来看，特别是与其他发展中国家相比，拉美地区的基础设施建设无论是数量还是质量都处于相对落后的水平。因此，拉美国家在基础设施建设领域有较大市场需求，这主要体现在以下几个方面。

一是拉美国家虽然在自然资源和农产品等领域具有优势，但受制于铁路、公路等交通运输条件，难以吸引到足够的资金将资源优势转化为贸易优势。许多矿产资源地处偏远交通不便，远离港口和主要交通线路，因此迫切需要政府协调、引导和支持来改善现状，以实现与国际市场的供需对接。

二是城市发展需要基础设施的支撑。城市聚集了大量人口，在住房、交通、供水、供电、供气、通信、垃圾处理等领域产生了大量基础设施需求。

三是拉美国家的物流成本居高不下，各国物流发展水平参差不齐，差异较大。除了智利和阿根廷以外，大多数拉美国家的物流发展指数不高，委内瑞拉、玻利维亚、巴拉圭等国的物流指数与智利相差较大，巴拉圭和洪都拉斯的指数不升反降。

拉美国家基础设施落后为中国企业走进拉美，与拉美国家开展在这一领域的合作提供了广阔空间，也为深化中拉务实合作，推动中拉关系的进一步发展提供了难得的历史机遇。

三 基础设施建设推动中拉合作战略对接

在“一带一路”的构建中，基础设施的互联互通是实现这一战略的重中之重。“一带一路”倡议为中拉以基础设施建设为中心开展合作、实现战略对接提供了新思想。正如习近平主席在2017年召开的“一带一路”国际合作高峰论坛上的讲话中所指出的，“一带一路”建设的核心不是另起炉灶、推倒重来，而是实现战略对接、优势互补^①。中国和拉美在基础设施领域开展的合作完全体现出我国致力于以对接促进与拉美国家的产业合作。

拉美国家政府已经意识到其经济增长的需要与基础设施落后的矛盾日益凸显，于是出台各种形式的基础设施发展规划，把大力建设基础设施放在国家发展战略的重要地位。

墨西哥政府制定了《2014—2018年基础设施发展规划》，规定了5年内墨

^① 《习近平在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲》，新华网。http://www.xinhuanet.com/politics/2017-05/14/c_1120969677.htm. [2018-05-02]

西哥在通信与交通、能源、水利基础设施建设、医疗卫生、城市发展与住房以及旅游业等六大基础设施领域的具体投资额和目标。在这份路线图中，计划在通信和交通基础设施领域设立 223 个项目，其投资额超过 1.32 万亿比索（1 美元约合 13 比索），用于建设现代化基础设施和物流平台，以增强竞争力，提高生产率，促进经济和社会发展。^①

巴西早在卢拉执政时期就推出“加速增长计划”，它包含一系列交通基础设施建设项目。但由于相关技术人员的匮乏，导致大部分工程在计划前期便以失败告终。罗塞夫执政后又陆续公布了一揽子公路、铁路和水路航运基础设施建设项目。2012 年 8 月，巴西政府颁布了《物流投资计划》，要在 5 年内投入约合 4000 万美元改造各地铁路和公路。^② 2015 年 6 月，巴西政府公布了第二阶段改善交通基础设施投资计划（Programa de Inversimento en Logistica 2015 - 2018，简称 PIL），意在投资铁路、公路、港口和机场。

哥伦比亚早就提出了 2011—2014 年公共投资安排或以特许经营等形式吸引社会投资用于公路、铁路、水路、港口、机场和市内交通等基础设施建设、维护和改造的计划。2013 年 11 月 22 日，哥伦比亚政府又颁布了第 1682 号法律，即《交通基础设施法》，旨在确立交通主管部门在交通基础设施建设领域的主导地位，打破以往部门间各自为政的局面，优化顶层设计和布局，整合分散的法律法规，进一步简化行政审批程序和降低合同法律风险，以解决哥伦比亚当前交通基础设施建设领域遇到的“瓶颈”问题。

秘鲁总统府曾在 2011 年就由其下属的国家战略规划中心（CEPLAN）制定了《2010—2021 年秘鲁国家发展战略规划》。按照规划，未来 5 年秘鲁年均国内生产总值增长率不低于 6%，用于基础设施建设的投资将达 69 亿美元，主要分布于交通运输、电信、能源、电力和市政工程等领域。

同样，拉美一些小国纷纷出台基础设施建设规划。比如，哥斯达黎加颁布了《2015—2018 年国家发展计划》^③，加大对公共基础设施领域累计投资，其中交通建设占一半以上，主要涉及公共交通建设、公路改扩建以及港口、

① 《墨西哥 2014—2018 年基础设施发展规划》（Programa Nacional de Infraestructura 2014 - 2018），商务部网站。http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/1/201405/20140500580675.shtml。[2018 - 05 - 03]

② 王帆：《巴西交通基建成“无米炊”》，载《经济参考报》2012 年 9 月 26 日第 4 版。

③ “Gobierno de Costa Rica: Plan Nacional de Desarrollo 2015 - 2018”。http://documentos.mideplan.go.cr/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/cd1da1b4 - 868b - 446f - bd8 - b2dec0525b76/PND%202015 - 2018%20Alberto%20Ca%C3%B1as%20Escalante%20WEB.pdf。[2018 - 04 - 28]

机场和铁路的开发等。巴拿马也提出了基础设施建设规划。2015年6月5日，在第六届国际基础设施与建设高峰论坛上，巴拿马政府提出未来5年将加大投入用于改善基础设施建设条件，包括公路、地铁、桥梁等交通系统，使巴拿马成为连接南北美洲的最主要通道。^①

综上所述，拉美国家基础设施现状不仅揭示了拉美国家存在的严峻问题，也表明拉美在这一领域有着巨大的需求和合作空间，拉美国家政府出台的基础设施建设规划更加反映出拉美要加强这一领域建设的迫切愿望。

基于上述现实，中国政府积极推进中拉在基础设施领域的合作，实现与拉美国家的优势互补和战略对接。2015年1月8—9日，在中国—拉美加勒比共同体论坛首届部长级会议上，习近平总书记做了重要讲话，倡议共同构建中国—拉美和加勒比国家“1+3+6”合作新框架（即1个规划、3大引擎、6大领域）。双方签署了三个文件，其中《中国与拉美和加勒比国家合作规划（2015—2019年）》（简称五年规划）尤为重要，它确定了之后5年中拉开展整体合作的重点领域和具体措施，即以能源资源、基础设施建设、农业、制造业、科技创新、信息技术为合作重点，旨在推进中拉产能对接。基础设施建设是其中六大重点合作领域之一，提出中拉要在交通运输、港口、公路、仓储设备、商贸物流、信息通信技术、宽带、广播电视、农业、能源、电力、住房和城市建设等领域加强基础设施合作。2015年5月，李克强总理在访问巴西、哥伦比亚、秘鲁和智利四国时，提出了进一步推动中拉产能合作、促进中拉经贸合作提质升级的重要倡议和举措，即中拉共同探讨“3×3”产能合作新模式：根据拉美国家需求，共同建设物流、电力、信息三大通道；遵循市场规律，实现企业、社会、政府三者良性互动；围绕中拉合作项目，拓展基金、信贷、保险三条融资渠道。2018年1月中拉论坛第二届部长级会议签署的《圣地亚哥宣言》《中国与拉美和加勒比国家合作（优先领域）共同行动计划（2019—2021年）》和《“一带一路”特别声明》三份文件，强调中拉在“一带一路”框架下建设“五通”以实现陆洋一体大联通，培育开放互利的大市场，打造自主先进的大产业，抓住创新增长的大机遇和开展平等互信的大交流，为中拉合作在“一带一路”框架下实现更高水平的战略对接提供了思路和解决方案。

^① 《中拉基础设施合作优势互补》，环球网。<http://world.huanqiu.com/hot/2015-12/8287202.html>。[2018-05-03]

四 小结

“一带一路”倡议作为中国全方位开放和对外合作的总体布局，为中国与拉美合作指明了方向，提供了思路。尽管拉丁美洲的营商环境、政治经济国情与“一带一路”沿线的欧亚非国家有着较大差异，但就本质而言，中国要进一步深化与拉美国家的贸易与投资，需要抓住基础设施互联互通建设为切入点，以投资带动贸易，这样既有助于解决拉美国家普遍存在的基础设施陈旧、严重拖累经济发展的问题，也可以激发释放合作潜力，实现中拉产能合作的实际推进。

上述共识客观地反映出中国和拉美国家的现实需要。一方面，伴随着中国长期以来的经济高速增长，拉美和加勒比国家搭上了中国崛起的“顺风车”，也实现了经济的较好发展。拉美国家纷纷出台国家发展规划或鼓励外商的投资法，旨在加大对基础设施领域的投资。加之，尽管拉美国家开启现代化进程已经长达半个世纪有余，但交通、电力基础设施一直十分薄弱，制约了拉美国家战略目标的实现。这些因素既体现了拉美在基础设施领域有着强烈的客观现实需求，也为中国企业走进拉美、投资拉美国家的基础设施领域提供了有利条件和环境。另一方面，从中国企业在拉美国家开展交通、电力和其他领域的基础设施合作取得的成就来看，中国企业在投资基础设施建设方面具有明显的优势。目前中国经济处于结构转型的关键时期，出于企业自身发展的需要，中国企业积极寻求开拓境外市场。

中拉双方的相互需求，显示出中拉在基础设施领域存在着明显的利益融合点。因此，在“一带一路”倡议指导下，中国企业“走出去”战略与拉美国家的经济发展需求和国家发展战略相呼应，不仅可以为中国企业带来前所未有的发展机遇，进一步推动实施“走出去”战略，优化中国对外经济贸易布局，塑造中国国家形象和提升软实力，而且也为拉美国家创造大量就业机会，为拉美国家带来福祉和发展动力。通过共商、共建、共享，中拉在基础设施领域的合作必然惠及双方，实现中拉务实合作的互利共赢。

(责任编辑 刘维广)