

马来西亚新亚洲战略研究中心理事长许庆琦： 后疫情时代 一带一路有何新内涵？（上）



许庆琦

在6月下旬的“一带一路”亚太区域国际合作高级别会议上，中方提出，疫后的世界经济复苏应该是绿色和可持续的复苏，“一带一路”国际合作应把绿色发展放在更加突出位置，把建设绿色丝绸之路作为优先任务。外国智库专家如何看待“一带一路”绿色发展？对后疫情时代“一带一路”建设有何展望？

马来西亚新亚洲战略研究中心理事长许庆琦近日接受采访。采访实录摘编如下：

记者：您如何评价绿色“一带一路”建设，绿色属性的增长能为“一带一路”带来哪些新内涵、新发展方向和新增长点？

许庆琦：将“一

带一路”打造成绿色发展之路是中国政府的初心与愿景。2015年发布的《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》明确提出要突出生态文明理念，加强生态环境、生物多样性和应对气候变化合作。2017年5月中国政府发布的《关于推进绿色“一带一路”建设的指导意见》与《“一带一路”生态环境保护合作规划》，把生态文明与绿色发展列为“一带一路”建设重要内容。

后疫情时代的“一带一路”国际合作把绿色发展放在更加突出位置，把建设绿色丝绸之路作为优先任务，体现了中国建设绿色“一带一路”的决心和对世界的承诺，对落实联合国可持续发展目标和《巴

黎协定》作出积极贡献。

面对气候变化带来的严峻挑战，低碳、循环发展是顺应时代的必然选择。后疫情时代的“一带一路”建设，应注重节能减排，注重新能源、可再生能源开发，提高资源利用效率和可再生资源的使用，使“一带一路”建设融入全球生态环境保护 and 可持续发展的大潮。

记者：有人指责“一带一路”倡议是为转移污染行业，您如何看待这种说法？

许庆琦：大型基础设施项目往往涉及土地和民生问题，易被西方媒体炒作和政治化。实际上，各国都有生态环境风险管理机制与法规，“一带一路”项目均须符合所在国生态环境法规。

马来西亚的中资玻璃厂、光伏制造厂、钢铁厂等并未出现污染问题。例如中国交建所承建的马来西亚东海岸铁路设计了44条隧道和27个野生动物通道，防止破坏森林，保护生态环境。又如中国企业承建的巴基斯坦卡拉

高速公路，沿线植树近30万棵，植草面积500多万平方米。肯尼亚蒙内铁路建设过程中，中国企业在铁路全线设置14处大型野生动物通道、61处桥梁和600多处涵洞，以保障动物自由迁徙。

事实证明，指责“一带一路”转移污染行业、破坏项目所在地环境的说法，是站不住脚的。

记者：中国在发展方式上的转型和在绿色发展上的努力，可以给世界带来什么参考？

许庆琦：中国强调绿色发展的经验值得各国参考与借鉴。发展中国家不能重复“先污染，后治理”的发展道路，应该把绿色发展作为国家发展的战略选择，强化环境保护的法规效力，利用市场机制来保护环境，以绿色金融鼓励绿色投资。

有数据显示，过去10年中，中国平均每年净增加森林面积193.7万公顷。目前中国走在太阳能技术和低碳交通的最前沿，预计到2025年，中国可再生能源或将占其能源消耗总量

的20%。我同意这种说法：中国作为全球生态文明建设的重要参与者、贡献者、引领者，建设清洁美丽的中国是中国对人类文明发展的责任与贡献，彰显了中国的国际道义责任。

记者：您如何看待“一带一路”沿线国家在抗击疫情及疫后经济重建方面的合作？

许庆琦：新冠疫情冲击下，“一带一路”相关项目难免受到影响。尽管如此，中国与“一带一路”沿线国家的贸易与投资仍然稳健增长，为各国抗疫情、稳经济、保民生作出了显著贡献。2020年中国对“一带一路”沿线国家贸易与投资额皆逆向增长，贸易额达9.37万亿元人民币，增长1%；非金融类直接投资额达178亿美元，增长18.3%。

在全球海运、空运因疫情影响受阻的背景下，2020年中欧班列开行量同比增长50%，通达欧洲21个国家，92个城市，降低了疫情对中欧产业链、供应链合作带来的冲击和影响。