

家看到了中国企业的技术能力。“从施工的角度来说，要建造淡布隆跨海大桥并非易事。”中建桥梁有限公司副总经理靳春尚曾在淡布隆大桥项目建设期间任项目执行经理，他表示，“这座东南亚最长跨海大桥在施工过程中面临诸多困难，首先是文莱资源匮乏，工程所需的绝大部分建筑材料和设备均需要进口，多番转运才能把材料运送至现场；其次是当地自然环境不利于施工，桥梁由海边滩涂穿过热带原始雨林，属未开发区域；最后，工程工期十分紧张，主体施工时间只有36个月；最关键的是本工程位于淡布隆环境保护区，文莱政府要求把施工对环境的影响降到最低。”面对各种外部挑战，承建方中国建筑因地制宜制定工程方案。作为出身“基建狂魔”的企业，中国智慧给出了施工方略——施工人员采用“钓鱼法”施工工艺，即所有的机械设备“零着陆”，不触碰沼泽地面，不破坏雨林植被。颇有点儿“在桥上建桥”的意蕴。当然，尽管在国内就习得此法，但对“钓鱼法”如此大规模的运用，淡布隆大桥施工算世界上的首次。

如何打消一些疑虑

2022年7月，中老铁路万象南换装场正式投入使用，首批跨境集

装箱在此完成标准轨与米轨的转换后，驶往泰国。今年6月12日，中、老、泰冷链直达跨境班列首发榴莲专列到达重庆的时候，泰国国内还有不少报道，认为多了一条水果外销快速通道。

然而，泰中“一带一路”研究中心主任威伦·披差翁帕迪博士却这样评价中老铁路：“泰国是无奈地笑，老挝是开心地笑。”在披差翁帕迪看来，泰国农产品能够通过中老铁路远销中国，当然是好事，但假设如今中老泰铁路都建成通车的话，对泰国来说岂不更好？可现实是——开工更早的中泰高铁尚未完工，而中老铁路已经获得效益。

“自2013年以来，中国连续十年成为泰国第一大贸易伙伴。去年，中泰双边贸易额约1350亿美元，中国是泰国的外国直接投资最大来源国。”披差翁帕迪说，“更何况，从泰国中央政府的层面来说，一直视中国为友好邻邦，本来中泰高铁该非常顺利地通车。可泰国一些地方政府有顾虑，导致工程耽搁了。”

在披差翁帕迪看来，泰国国内一些地方的种种顾虑该撤销了。自中国在2013年提出共建“一带一路”倡议以来，据不完全统计，中国和东南亚国家已合作投资超过22个大型的基础设施建设项目。这些基建工程不仅有助于推动东南亚国家交通的互联互通，加速资本、技术和人员在区域内的快速流动，更为中

国与东南亚国家的经贸合作提供了新动力。

尽管此前因为疫情，因为乌克兰危机等等，更因为美西方一些政客搞“脱钩断链”，导致世界经济前景有许多不明朗因素，但就东南亚自身来说，发展前景越来越可见。在经济上，东南亚国家间需要更紧密合作。今年3月28日，东盟下属金融机构的代表们商议互相之间去美元化，更多使用本币结算，这也证明东盟在经济上在寻找更多自主与独立性。

随着2022年1月，区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)生效实施，全球最大自由贸易区正式启航。值得注意的是——中国是RCEP国家，而“一带一路”倡议是在充分尊重各国自主发展权利的情况下进行的。正如东盟秘书长高金洪日前对外所表示的，“RCEP未来将与‘一带一路’倡议一起，为基础设施建设合作提供更广阔空间，促进东南亚地区经济增长”。随着中国与东盟之间的自贸协定水平的提升、范围的扩大，RCEP成员国之间的优惠条款将在中国—东盟自贸区3.0版的谈判中得到进一步深化。中国与东盟都将从中获益。

即便是如日本这样的发达国家，与中国在第三方市场合作方面前景同样广阔。中日本质上没有不可调和的矛盾。日本经济学家田代秀敏就曾指出，日中双方在“一带一路”沿线地区比如东南亚合作是可行的，双方行事风格和优势领域各不相同，正好构成互补。他说：“做事谨慎、擅长团队合作的日本企业和决策大胆、雷厉风行的中国企业可谓强强组合。”

世界经济前景有许多不明朗因素，但就东南亚自身来说，发展前景越来越可见。