

近十余年以来“一带一路”倡议下的中国与非洲之合作，可以看出中国本身的发展也在促进中国与友好合作的伙伴国家之间共同发展。有统计数据表明，中国目前已与22个非洲国家签署共同发展经济伙伴关系框架协议。“这是一项具有开创性的合作举措，也是中国为优化全球经济治理体系作出的最新贡献之一。”中国社科院世界经济与政治研究所研究员任琳分析道，“当下世界，地缘政治冲突、自然灾害等各种冲突事件增加了世界局势的不稳定性和不确定性，全球经济治理呈现碎片化趋势，治理赤字也愈发凸显。此时此刻的中国，作为世界第二大经济体，始终主张构建开放型世界经济，倡导开放合作，为解决全球经济问题提供重要思路。”

在任琳看来，正在走向世界经济舞台中央的中国，要为世界提供更多公共产品。这当然也是让世界能看见更美好的未来。

使中华得富强的征程

9月14日，随着全长98公里、设计时速350公里的龙龙高铁梅州至龙川西段开通运营，中国铁路运营里程突破16万公里！16万公里是个什么概念呢？早在1918年，革命先行者孙中山先生在其著作《建国方略》中就曾写道，要“修建10万英里的铁路，以五大铁路系统把中国的沿海、内地和边疆连接起来”。10万英里，大约16万公里。在《建国方略》提出百余年后，这一中国铁路之梦终于实现。回看1949年，中国铁路运营里程仅2.18万公里，几乎所有干线的机车车辆装备都是西方发达国家制造。新中国成立之后，面临机车车辆短缺问题。经仔细点数排摸核查，找到了一些上世纪30年代在粤汉铁路曾投入使用的600型机车，全部投入沪宁线运营。这批600型机车后改标为KF1型蒸汽机车——从设计的角度衡量，该型机车由当年国民政府铁道部技正应尚才先生设计，是中国人设计的首款干线机车。可20世纪30年代的中国，没有一家工厂有实力将应尚才的设计变为合格的工业产品。应尚才不得不远赴英伦，前往英格兰西北部牛顿勒维洛斯的沃尔冈机车厂督造粤汉铁路600型机车。

随着新中国之诞生，应尚才到北方交通大学北京管理学院（1952年改称北京铁道学院，即今北京交通大学）任教授，1956年参加筹建北京铁道学院铁道机械系。在应尚才为代表的新中国铁路科技工作者，乃至广大铁路职工、交通战线工作人



9月13日，复兴号试验列车驶出龙龙高铁梅龙段毛公寨隧道。

员的不懈努力下，从20世纪50年代初新中国成立不久开始，中国铁路建设就掀起一次又一次高潮。1952年7月1日，新中国第一条铁路成渝铁路贯通。之后，一代代铁路人的努力，化为一代代成果，且都至今为国人享用——1975年7月1日，新中国第一条电气化铁路宝成铁路完成电气化改造；1996年9月1日，当时中国一次性建设里程最长的双线铁路京九铁路开通运营；2006年7月1日，世界上海拔最高、线路最长的高原铁路青藏铁路全线通车；2008年8月1日，我国第一条时速350公里高速铁路京津城际铁路开通运营；2011年6月30日，世界上一次建成里程最长、技术标准最高的高速铁路京沪高铁开通运行……特别是党的十八大以来，中国高铁建设进入快车道，年均投产高铁新线3000公里以上，成功建设成世界上规模最大、现代化水平最高的高速铁路网。这张高铁路网运营里程世界最长，超4.6万公里，占世界高铁总里程的70%以上；商业运营速度世界最快，在京沪、京津、京张、成渝、京广高铁等线路上，复兴号高速列车实现最高时速350公里高标运营——中国是世界上唯一实现高铁时速350公里商业运营的国家，向世界展示了“中国速度”；网络通达水平世界最高，从林海雪原到江南水乡，从大漠戈壁到东海之滨，中国高铁已覆盖全国96%的50万人口以上城市，香港进入全国高铁网。

与高铁类似，中国公路网络今昔对比也足以令人感叹成就斐然！1949年中国的公路里程为8.07万公里，其中当然没有一寸高速公路，倒是不乏土路路面、勉强通车的所谓“公路”。比如人民网的一篇报道提到，1949年，宁夏以土路面为主的公路仅1167公里，每百平方公里仅有公路0.42公里，驴驮人拉的架子车随处可见。而如今，宁夏境内公路里程突破3.9万公里，高速公路通车里程突破2300公里。今年，宁夏更是要计划实施