



国家主席习近平于2023年12月14日同肯尼亚总统鲁托互致贺电，庆祝两国建交60周年。习近平主席指出，建交60年来，中肯两国始终并肩合作、携手发展，成为政治上彼此信赖的好朋友，经济上合作共赢的好伙伴。2023年10月，鲁托总统来华出席第三届“一带一路”国际合作高峰论坛，就两国关系未来发展达成了重要共识，表示共建“一带一路”倡议极大促进了肯尼亚发展特别是基础设施建设，肯方致力共建“一带一路”。10年来，中肯关系定位提升、快速发展，双方合作共赢迈上新台阶，中国历史性成就、历史性变革有力助推肯尼亚发生巨变。10年间，中肯贸易额从28亿美元增至85亿美元，肯尼亚国内生产总值从5.3万亿肯先令增至13.4万亿肯先令。2023年中国国庆节当天，肯尼亚最大媒体《民族报》发表评论文章认为，肯尼亚经济总量10年翻了一番，共建“一带一路”倡议功莫大焉。

共建“一带一路”倡议10多年来誉满天下，归根结底在于顺民意得人心。历史上，郑和七下西洋，四次到达非洲东海岸，给非洲带来了瓷器、丝绸和茶叶，也把长颈鹿带到南京，并由明朝宫廷画师绘成《瑞应麒麟图》。肯尼亚是中华文明与非洲文明最早交汇地之一，拉穆、马林迪、蒙巴萨等滨海地区至今流传着郑和船队的友好佳话。2022年外交部长王毅访问肯尼亚，双边会谈前，肯尼亚外长还特意展示一枚当地出土的中国铜钱，

（上接1版）城镇化既是人口聚集、资源高效利用，也让更多的人口享受城镇文明。新型城镇化不同于传统的以牺牲农村为代价片面强调城镇发展，更加强调城乡融合发展，城镇化愈深度发展，愈要求乡村同步进步。特别是我国是一个14亿多人口的大国，即使城镇化已经完成，也意味着必然有数亿人口生活在乡村。反过来说，没有乡村的全面振兴，没有乡村的现代化，就不可能实现新型城镇化，只有更好地统筹，才能实现新型城镇化和乡村全面振兴的比翼双飞。

统筹新型城镇化和乡村全面振兴的主要矛盾是乡村发展相对滞后。党的二十大报告指出：全面建设社会主义现代化国家，最艰巨最繁重的任务仍然在农村。必须抓住这个主要矛盾，坚持农业农村优先发展，坚持城乡融合，畅通城乡要素流动，久久为功地补上乡村发展的短板。

多管齐下统筹新型城镇化和乡村全面振兴

统筹新型城镇化和乡村全面振兴既是一项复杂的系统工程，也是一项长期任务。各个地区情况千差万别，北方与南方不同，东部与西

高兴地中国人给非洲带来的从来都是友谊与合作。截然相反，建于1593至1596年间的蒙巴萨耶稣堡讲述的则是另样的故事。葡萄牙殖民者作为最早到达东非的欧洲人，比郑和晚到了近百年，带给当地的是殖民掠夺。耶稣堡的森严壁垒和铜炮铁枪，今时今日仍在无声低诉。很有意思的是，如今的耶稣堡博物馆内，陈列着许多来自中国不同朝代的瓷器。我一度不完全理解肯尼亚朋友爱拿郑和船队跟耶稣堡对比，后来越发觉得这里边寄托着人们对丝路精神的热爱和渴求。千百年来，丝绸之路承载的和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢精神薪火相传。拿郑和船队同耶稣堡两相对比，不失为肯尼亚人传承丝路精神的一种方式。

共建“一带一路”倡议源自中国，而中国总带着善意。肯尼亚作为海上丝绸之路的历史和自然延伸，积极响应共建“一带一路”倡议自在情理之中。此外，中肯友谊还植根于争取民族解放斗争、壮大在谋求发展的共同努力之中，有着深厚的政治基础和牢固的民意支撑。1963年12月14日建交后，中肯平等相待、相互支持、团结振兴，成为政治上彼此信赖的好朋友、经济上合作共赢的好伙伴。特别是党的十八大以来，中肯两国高层交往密切，各领域务实合作成果丰富，双边关系处于历史最好时期。肯尼亚成为中非共建“一带一路”倡议的重要伙伴，中肯共建“一带一路”走在中非合作前列，并不是偶然的，其根源正在于中方始终秉持习近平主席提出的真实亲诚理念和正确义利观，双方共同弘扬丝路精神，正在于共建“一带一路”倡议顺应民心民意、合乎时代和历史潮流。

共建“一带一路”倡议给肯尼亚带来的巨大变化有目共睹，我本人即是见证者。就拿内罗毕来说，机场改扩建，特高压电网和输电线路升级，蒙内铁路、内马铁路一期、环城路、快速路、环球贸易中心，这些重大合作项目在我2011年离任回国时都不存在。内罗毕至广州、长沙的直航当时也未开通。如今，这些共建“一带一路”倡议结下的硕果同肯尼亚国计民生息息相关，同我们的常驻生活也息息相关。从内罗毕国际机场到市区中

心的27公里快速路，2020年9月全面启动施工建设，2022年7月31日正式投入运营，将通常两小时以上的车程降至20分钟。说快速路显著提升了内罗毕居民包括我们这些驻肯尼亚人员的幸福指数，一点也不为过。快速路为访客带来的交通便利，同样有口皆碑。2023年9月初肯尼亚主办首届非洲气候峰会，参会人员号称上万。许多使团同事和当地朋友跟我讲，要是没快速路，都得堵路上，这会怎么办啊。确实，“一带一路”就在身边。

如果说机场快速路是中肯共建“一带一路”的“新宠”，那么蒙内铁路则是当之无愧的“最红”。这条采用中国标准、中国技术、中国装备建造的现代化铁路，是中非共建“一带一路”的重点项目和肯尼亚2030年远景规划旗舰工程、独立以来最重大的基础设施建设，在肯尼亚家喻户晓。肯尼亚总统鲁托说，中方通过伙伴关系为肯尼亚基础设施建设提供了宝贵帮助，其中的标志项目蒙内铁路彻底改变了肯尼亚国家面貌。某种意义上说，肯尼亚这个国家是因铁路而生的。美国1896年动工、1901年建成现今肯尼亚境内窄轨铁路的时候，还没有“肯尼亚”这个词。随着铁路的建成，英国发现了这块地方的价值，为加强掠夺控制，1920年把原属东非保护地的地盘改名肯尼亚殖民地。肯尼亚始有其名，并于1963年独立后沿用。直到今天，肯尼亚的人口、经济仍主要集中在铁路沿线，尤其是内罗毕、蒙巴萨、基苏木等地。一个因铁路而生的国家，渴求因铁路而兴。蒙内铁路圆的正是当地人民铁路现代化的百年梦想。时速120公里的600公里标轨铁路（其中蒙内铁路480公里，内马铁路一期120公里），放在光高铁里程就四万多公里的中国铁路参照系里实在是微不足道，但对长期欲建现代化铁路而不能的肯尼亚来说，意义非同寻常。12月12日是肯尼亚独立纪念日，蒙内铁路开工建设选在2014年



12月12日。6月1日是肯尼亚自治纪念日，蒙内铁路投入运营选在自治纪念日前一天，2017年5月31日。蒙内铁路列车以“MADARAKA”命名，这在当地斯瓦希里语中是“自治”“自立”“责任”的意思。蒙内铁路在肯尼亚人心目中的分量可见一斑。它是路，也是梦，更重要的意义在于增强了肯尼亚自我发展的信心。

2023年10月6日，肯尼亚铁路局邀请部分驻肯尼亚使节参观体验蒙内铁路，我和俄罗斯、南非、埃及、沙特、伊朗大使以及巴西、印度、埃塞俄比亚、匈牙利的临时代办或代表去了，联合国副秘书长、联合国人居署执行主任和非盟委员会前副主席、“一带一路”国际合作高峰论坛咨询委员会成员姆文查也应邀参加。大家盛赞蒙内铁路国利民，是绿色路、开放路、合作路、繁荣路，并从不同角度高度评价共建“一带一路”倡议。肯尼亚负责人在参访过程中更是如数家珍。截至2023年9月30日，蒙内铁路已安全运营2314天。开通以来，累计运输240.5万个标准集装箱，发送货物2860.9万吨，累计发送旅客1115.5万人次，平均上座率95.8%，单日旅客最高发送量突破10000人，准点率高达99.9%。据估算，蒙内铁路为肯尼亚直接和间接创造就业岗位超过7.4万个，对肯尼亚国内生产总值贡献率超过2%。

中肯友好历久弥坚，生动诠释了“真诚友好、平等相待，互利共赢、共同发展，主持公道、捍卫正义，顺应时势、开放包容”的中非友好合作精神。当前，中国正在以中国式现代化全面推进强国建设、民族复兴伟业。肯尼亚政府和人民也在积极推动实施2030年远景规划。中肯两国将以建交60周年为新起点，在实现各自国家发展振兴的征程上走出特色鲜明的合作之路，不断充实中肯全面战略合作伙伴关系内涵，携手构建新时代更加紧密的中肯命运共同体。

19世纪末俄罗斯国内爆发金融危机，工业大面积停产，随后金融危机引发的连锁反应开始向世界各国蔓延。日本爆发了二战前该国第二次经济危机，法国、德国、比利时以及英国和美国相继卷入，由单个国家发生的局部事件最终引发世界性经济危机。

狂热投机引发俄罗斯金融危机

1861年俄罗斯开始工业革命，股份公司将分散的财力集中起来形成巨额股份资本，成为俄罗斯加速生产发展的有力杠杆。随着工业建设规模愈来愈大，俄罗斯开始降低外国资本投资准入标准，扩大外国资本在本国的投资范围，逐步开放包括矿藏、金融等要害部门，大规模向外举债发展国民经济。19世纪中叶到20世纪初，德、法、英等欧洲国家成为俄罗斯外资的主要来源国家，对俄股份企业投资总额达到50亿卢布左右，外国资本在其中占比超过4成。经历了1890年爆发的经济危机，九十年代德国、美国、英国等国家相继走出经济危机阴霾，得益于当时提炼技术的进步，世界煤炭产量、生铁产量和钢铁产量迅速增加，机器、铁轨、桥梁、机车轮船等制成品需求快速扩张，世界经济进入新一轮繁荣期。世界市场的主要投资者看中俄罗斯辽阔的土地和丰富的矿产资源，加上俄罗斯迅速而持续的扩张，引来了跨国资本新一轮狂热投机行为。自1892年起，俄罗斯经济出现历史性繁荣。依靠以法国、比利时、德国为主的外国投资资金以及进口的机器、铁轨等支撑，从1890年到1900年，俄罗斯铺设了22600公里的铁路，顿巴斯的煤炭业、巴库的石油业以及南方的冶金业得到了空前的发展。到九十年代末，俄罗斯的生铁和钢产量已超过法国而居世界第四位，铁路线的长度仅次于美国位居世界第二。但与此同时，1900年俄罗斯采矿、冶金和金属加工工业股份资本中外资的比例达到61.8%，相较1881年32.2%的水平近乎翻了一倍。1899年9月，圣彼得堡发生了严重的交易所危机，滥设企业，虚估前景，股票和债券高溢价发行结出“恶果”，金融危机随之爆发，工业生产陷入停滞危机，一系列连锁反应点燃了世界性经济危机的导火索。

由于法国、德国等国家在俄罗斯从事了大量投资和出口贸易活动，最早受到俄罗斯金融危机的波及，英国紧随其后受到冲击，美国的经济危机发生时间最晚，但受波及程度最深。

投机幻灭导致实业系统性衰退

实业经济受到较大冲击，由制成品需求带动的世界实业发展受挫。1900年美国工业生产开始下降，世界范围市场信心受挫，资本市场走弱，股价出现大幅下跌，美国道琼斯工业指数从1900年6月的76.47点持续下跌到1903年11月的44.33点，跌幅近1/2。1903年，美国经济危机全面爆发，生铁产量下降8.4%，钢产量下降7.3%，到1904年，美国铁路修筑量比1902年减少了36.4%，机车产量缩减33.2%，失业率达到10.1%。日本高度依赖海外市场，特别是美国市场，美国的经济危机使本就处于危机之中的日本经济雪上加霜，沉重打击了日本的重工业——生铁产量下降了46%，造船业削减了27%，铁路建筑下降了约2/3。

主要工业国家爆发企业合并浪潮，卡特尔联盟逐渐在经济社会中占据重要地位。1869—1899年，美国工业产值从10亿美元增加到62.6亿美元，工业在国民经济中所占比重由33%上升到53%，工业从业人数由1870年的250万增加到1900年的590万，1990年，美国的工业产值约占到世界工业产值的30%，成为世界上最大的工业国。接连遭受九十年代经济危机和此次俄罗斯金融危机，资本加速集中，托拉斯垄断迅速形成，1895年出现4起兼并，1898年跃为16起，1899年达到63起，1900年对美国185家大型合并企业调查显示，占全国工业企业总数不足0.5%的工业企业，拥有工业资本的15%，雇用8%的工业劳动力，生产美国工业产值的14%。

1899年俄罗斯金融危机：投机幻灭引发全球连锁反应

由于美国国内垄断组织哄抬物价，美国民众房租、食品等生活费用在危机中逆势上涨，进一步加剧了美国国内经济危机。

不同国家应对经济危机政策效力有所差异，导致经济危机后续影响两极化。由于采用不同应对政策和外贸策略，经济危机对各个国家影响程度差异较大。以英国和德国为例，德国钢铁工业采取鼓励输出、限制输入的贸易保护主义政策，大量出口英国，并占领英国的海外市场，1900年到1902年，德国黑色金属的净出口增长3.5倍，从1900年的净出口71.5万吨，增长到1902年的320.9万吨，英国黑色金属进口额在1900年到1904年期间增加了62%，这就使德国相比英国更早摆脱此次危机的影响，经济危机之后德国成为欧洲的最强工业国，具备了与英国平等对话的话语权。

以实体经济健康发展统筹开放与安全

1899年因俄罗斯金融危机导致的连锁反应，引发了世界范围系统性经济危机，其间的经验教训对今天仍有着重要启示。

持续深化金融服务改革，提升实体经济质效。强化金融系统不断对技术创新、先进制造、绿色发展等重点领域的精准支持力度，把金融资源更多配置到经济社会发展的重点领域和薄弱环节。从信贷、融资渠道等方面推出惠企政策，支持中小企业创业创新。着力实现存量资本在实体经济部门间的优化配置，疏通资金进入实体经济的渠道，提高金融资源配置质效。构建由银行信贷、债券市场、股票市场、风险投资等组成的全方位、多层次金融支持服务体系，满足基础性生产制造企业的发展融资需求。

持续完善行业监管机制，防范化解各类风险。经济全球化遭遇逆流，产业链供应链面临调整和重塑，各类风险挑战不可低估，要统筹推进市场监管、质量监管、安全监管、金融监管，加快建立全方位、多层次、立体化监管体系，实现事前事中事后全链条全领域监管，努力形成松紧适度、宽严适中、活而有序的局面，推动我国经济运行行稳致远。

持续扩大高水平开放，推进产业链供应链深度融合。产业链供应链本身具有天然的开放属性，畅通全球产业链供应链循环有利于推动全球经济高质量可持续发展。要进一步深度参与全球产业分工和合作，构筑互利共赢的产业链供应链国际合作体系，强化国内外产业链的关联和互动，形成以国内产业链为基础，努力向国外中高端产业链延伸，内外兼顾的产业链供应链布局。

