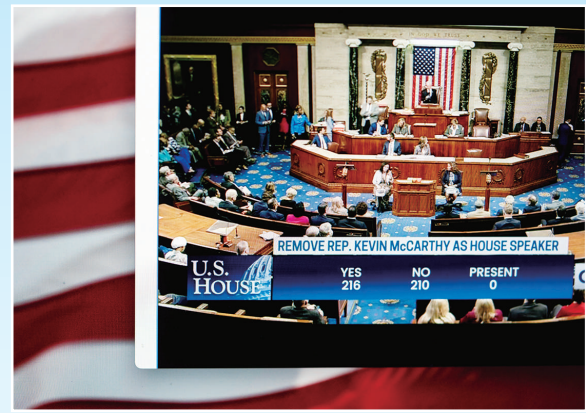


铺筑发展振兴路 谱写友谊新篇章

——“一带一路”铁路线上“授人以渔”的中国实践



这是10月3日拍摄的美国华盛顿国会众议院投票罢免共和党籍众议长麦卡锡的直播画面。新华社记者 刘杰 摄

美国国会众议院3日表决罢免该院议长凯文·麦卡锡，将华盛顿围绕给联邦政府拨款的政治纷争推向高潮。

这是美国历史上首次出现国会众议院议长被罢免的情况。麦卡锡为何遭罢免？各方反应如何？谁又将成为继任者？

为何遭罢免

近期，美国国会民主、共和两党就新财年联邦政府拨款问题持续争斗，凸显两党在削减联邦政府开支、向乌克兰提供更多援助以及加强边境管控等问题上的显著分歧，共和党内部矛盾在这一过程中激化。

9月30日，由共和党人麦卡锡支持的一项短期拨款法案在国会获通过，使联邦政府得以继续运转，避免因资金问题陷入“停摆”。该法案没有照顾到共和党右翼“强硬派”要求大幅削减联邦政府开支、加强边境管控的主张，在众议院获得通过主要依靠的是民主党议员的支持，共和党“强硬派”因此大为光火，并开始公开谈论罢免麦卡锡的众议长职务。

10月2日，共和党国会众议员马特·盖茨提出一项撤换麦卡锡的动议，并指责麦卡锡违背当选议长时与党内“强硬派”达成的协议。3日，众议院以216票赞成、210票反对通过了该项罢免动议，82名共和党议员同208名民主党议员投出赞成票。

《纽约时报》文章认为，这一表决结果反映出美国国会深度的政治极化。今年1月，历经5天共计15轮表决，麦卡锡才同共和党“强硬派”达成妥协，得以当选众议院议长。麦卡锡当时作出一系列让步，包括更多将“强硬派”主张纳入众议院议程等，还同意将撤换议长的门槛降至由一名众议员提出即可，而非先前规定的需要获得一党中多数议员支持。

各方怎么看

在美国国会历史上，此前还没有众议院议长被罢免过。《国会山报》文章指出，麦卡锡“历史性”地被罢免让众议院“陷入混乱”。

麦卡锡被罢免后在记者会上说，他不会再次竞选众议长职务。盖茨则表示，共和党需要一个更保守、更值得信任的议长。

正在再次竞选美国总统的共和党人特朗普对党内纷争感到不满。他在社交媒体上写道：为什么共和党人总是在内斗，为什么不去打击正在摧毁美国的“激进左翼民主党人”？有消息人士向美国媒体透露，由于特朗普在内斗双方都有盟友，而且卷入这场政治纷争对他没有什么好处，所以特朗普此前并没有介入调解。

尽管此前在联邦政府短期拨款法案上同麦卡锡“联手”，众议院少数党领袖、民主党人哈基姆·杰弗里斯并没有选择在罢免动议上再帮麦卡锡一把。杰弗里斯发表声明解释称，由于众议院共和党人不愿意与党内右翼极端分子决裂，民主党领导层支持罢免麦卡锡。

谈及麦卡锡被罢免，美国国会参议员、民主党人乔·曼钦在接受媒体采访时直言，对于美国来说，这是“悲哀的一天”，向世界发出关于“美式民主”的负面信息。众议院外交委员会主席、共和党人迈克尔·麦考尔表示，美国海外形象再次受到打击。

继任者是谁

众议院议长是美国政坛“三号人物”，排位仅次于美国总统、副总统。该职务通常由该院多数党领袖经选举程序后担任，职责包括设置和主持国会议程，具有重要政治影响力。

麦卡锡被罢免后，共和党众议员帕特里克·麦克亨利成为美国国会众议院临时议长，将负责主持新议长选举。据悉，新议长选举可能在下周举行。由于临时议长权力有限，在众议院选出新议长之前，该院议程可能进入停滞。

据美国有线电视新闻网文章分析，眼下共和党内没有接替麦卡锡的明确人选。潜在的竞争者包括众议院共和党领袖史蒂夫·斯卡利斯、该院共和党党鞭汤姆·埃默、该院司法委员会主席吉姆·乔丹、该院共和党研究委员会主席凯文·赫恩、临时议长麦克亨利等。众议院民主党人预计提名杰弗里斯参与竞选。

白宫新闻秘书卡里娜·让-皮埃尔在一份声明中说，鉴于美国面临的紧迫挑战，美国总统拜登希望众议院能迅速选出一位新议长。

《华尔街日报》文章指出，无论接替麦卡锡的是谁，都同样需要面临众议院共和党“强硬派”的施压。麦卡锡主导国会通过的联邦政府短期拨款法案期限只有45天，新议长需要协调各方达成时间更长、金额更高的拨款协议，并就更多棘手问题同民主党方面展开谈判。新议长是否能摆平这些问题，有待观察。

新华社记者 新华社华盛顿10月4日电

麦卡锡被罢免三问

我印象深刻。在这里学习的铁路知识对我们来说是很新鲜的内容。”

云南景洪人文斌是希达的同事和师傅。“不论是工艺、范围还是技术标准，我们都严格要求老挝员工，就是为了他们能够独立地对机车进行检查、检修，为老挝铁路技术人才储备打下更坚实的基础。”

今年7月，埃塞俄比亚姑娘安凯泽布林·吉尔玛与27名同事一起来到中国郑州铁路职业技术学院，开始为期6个月的培训。学成回国后，她将成为亚吉铁路的一名司机，驾驶列车穿越东非高原。

作为非洲首条跨国电气化铁路，亚吉铁路于2018年1月正式开始商业运营。2019年，郑州铁路职业技术学院与亚吉铁路所有方埃塞俄比亚-吉布提标准轨距铁路公司签订协议，为亚吉铁路培训列车司机。

在中国受训时，吉尔玛第一次登上高铁模拟驾驶舱，这位28岁的列车司机心中就种下一个“高铁梦”：“我要努力学习技术，希望有一天也能在埃塞驾驶先进的列车。”

聚焦发展：

铺设美好未来的共赢之路

“从郑和下西洋，到共建雅万高铁，中国是我们的老朋友……”2022年底，一首名为《雅万之歌》的说唱歌曲在印尼网络上走红，欢快的旋律、动人的歌词道出印尼民众对雅万高铁的热切期盼，也道出了中国和印尼源远流长、延续至今的友好情谊。

雅万高铁等铁路项目作为“一带一路”标志性项目，不仅为共建国家提供高效、便捷的陆路贸易通道，推动当地经济



2023年4月13日，老挝工作人员在中老铁路开行的D887次国际旅客列车上表演。新华社记者 邢广利 摄



这是2023年9月30日在印度尼西亚雅加达拍摄的一列行驶中的雅万高铁高速动车组(无人机照片)。新华社记者 徐钦 摄

全系统、全要素、全产业链：

打造世界高铁精品工程

在雅万高铁模拟驾驶舱里，看着右手紧握调速手柄的塞蒂亚万，来自北京的高铁司机穆振提醒他放松，“一紧张，容易对灵敏的手柄产生误操作”。这是穆振首次教授印尼徒弟塞蒂亚万。

“快到站了，要减速，但也不能减得过快。”穆振耐心地将操作细节讲给塞蒂亚万，关键时就手把手演示。模拟驾驶舱的屏幕上，高铁轨道在蓝天白云下绵延伸展。

雅万高铁是中国高铁首次全系统、全要素、全产业链在海外落地。自这条高铁开工之日起，中国铁路专家就着力在当地培训人才，通过师带徒、手把手，截至今年6月累计培训印尼员工超过4.5万人次，在运营、维护、检修各环节为印尼方打造出一支“带不走的队伍”。

在位于东爪哇省的小城茉莉芬，坐落着印尼交通部下属的印尼铁路理工学院，雅万高铁首批运维人员培训班今年2月底在这里开班。173名印尼籍学员在中方运维管理团队和中国铁路专家们的悉心指导下学习理论知识，随后到雅万高铁进行实操培训。

塞蒂亚万就是参加培训的学员之一。这名34岁的列车司机坦言，驾驶高铁曾是他“可望而不可即”的梦想。

“2013年我成为一名普通列车司机。那时，高铁已在中国大地飞驰，我甚至不敢想象有一天我能驾驶这么快的列车。直到印尼与中国合作，开始建设雅万高铁。”塞蒂亚万说。理论培训结束后，他开始跟着他的中国师傅穆振上实操课。

“我会将自己的高铁驾驶操作技巧毫无保留地教给印尼徒弟，希望他在一段时间内可以完成独立操作。”穆振说。

在高铁建设中，除了基础设施建设，运营维护、人才培养也至关重要。印尼中国高速铁路有限公司董事总经理德维亚纳·斯拉梅·里亚迪表示，中国标准为雅万高铁未来运营安全提供了保障。从建设到运维，中方向印尼员工传授高铁各方面专业知识，在铁路技术升级和人才培养方面给印尼带来了根本性变化，印尼方未来将长期受益。

技术“出海”：

搭建世界铁路人才“大讲堂”

在肯尼亚蒙内铁路，年轻的车辆部主管劳伦斯·皮乌斯·默里蒂为自己在事业上的成就感到自豪。他认为自己能胜任这份工作，离不开中国同事的帮助。

由中国企业承建的蒙内铁路2017年5月31日建成通车，是肯尼亚独立以来建设的首条新铁路。6年来，蒙内铁路宛如“大动脉”，加快了肯尼亚和东非奔向现代化的步伐。回首过去，默里蒂说，这条现代化铁路为他提供了技能和就业机会，让他的生活越来越好。

中国铁路专家们以属地化技术转移为重点，让“一带一路”铁路项目成为发展中国铁路人才“大讲堂”，许许多多普通人的命运得以改变。

经过中文强化培训、铁路理论培训、运营岗位实习、上岗师带徒继续培训等层层考验，老挝姑娘希达终于成为中老铁路万象机辆运用检修车间的正式员工，开始独立工作。

中老铁路连接云南昆明与老挝万象，2021年12月全线开通运营。截至去年底，中国铁路专家累计培训老挝籍学员1000余名，其中700余人已参与中老铁路运营及维保工作，成为老挝新一代铁路技术人才。

谈及自己与中老铁路的故事，希达常常挂在嘴边的是她的中国师傅们：“我在培训的每个阶段遇到的中国师傅都令

驼铃声声响 红旗进高原

从茶卡盐湖出发顺着国道G109一路向西，拐进省道S2013，行车不过20分钟，在滩滩远处出现了一片被大树包围的建筑，这里就是莫河骆驼场。

在莫河骆驼场的礼堂旁，是由20世纪60年代莫河骆驼场老会议室改造成的莫河骆驼场青藏驼队历史陈列馆，在陈列馆最显眼的地方，挂着第一面扛进拉萨的五星红旗（仿制品），这面一米五见方的红旗由多块红布拼接而成，不大规模的黄色五角星是用黄布剪成缝补上去的。莫河骆驼场青藏驼队历史陈列馆馆长张存虎介绍，这面国旗是解放军第一次开赴拉萨前，由战士和驼工们共同制作的。

1951年5月23日，随着《中央人民政府和西藏地方政府关于和平解放西藏办法的协议》的签订，西藏和平解放，解放军分三路进驻西藏。1951年8月，西北军区派遣第十八军独立支队由青海香日德出发开赴西藏拉萨。

“当时，独立支队的政委是慕生忠，这也是慕生忠同志第一次进藏。”张存虎介绍，为给独立支队进藏提供后勤保障，西北军区组织起由2万多头（只）牲畜、3000余名战士和驼工组成的运输队伍。“这是莫河骆驼场老驼工们扛着国旗第一次向西进藏。”

“从1951年8月上旬开始，驼工们走了4个月，行程近2000公里，总共运粮400万斤，数百名队员牺牲在进藏途中，很多人走着走着就倒下去了，牲畜更是损失严重，平均每前行500米就有一头牲畜倒下。”张存虎说，倒下的牲畜成了后面队伍的“路标”，驼工们没有停下脚步，渴了饿了，就抓起一把炒面，嚼几个“雪豌豆（冰雹）”；又冷又困，就睡在骆驼脖子底下。他们当时只有一个信念，不管再难再险，也要举着国旗前进，将物资运抵拉萨。

1953年，驻藏部队粮食告急，为缓解西藏物资紧张情况，中共中央西北局紧急组建西藏运输总队，在原有基础上将驼队扩充至骆驼2.8万峰，驼工数千名。甘肃小伙李得瑜就是新驼工之一。

1953年11月，西藏运输总队的驼队陆续从青海香日德出发紧急驰援西藏。

一路上，大地被冰雪覆盖，骆驼吃不到草，好不容易碰上一片草滩，还都是长着尖刺的植物，不少原本膘肥体壮的骆驼瘦成了骨架，越来越多的骆驼倒下去了。在恶劣的环境下，驼工们也扛不住了，一个接一个倒下。“但我们不能停，西藏的军民还等着这批粮食。”李得瑜说。

仅仅用了54天，驼工们徒步1438公里，将第一批近100万斤粮食突击运抵西藏，西藏的粮食危机化解了。回忆起那段经历，李得瑜红了眼眶，当时他跟队友拉着

济社会发展，更传递着先进的发展理念，架起国家间友谊的桥梁。

——增加就业机会，提升当地自主发展能力
在雅万高铁2号隧道附近的普哇加达县苏卡加亚村，项目部从建设之初就吸纳村民，对他们进行技能培训，大幅度降低了当地失业率。高铁建设工程结束后，项目培养出的村民中，有的去了其他中企项目工地，有的则继续参与高铁后续运营维护工作。雅万高铁建成运营后，客运服务、设备检修及相关配套产业延伸服务还将创造3万个就业岗位。

据埃塞方介绍，在亚吉铁路建设运营过程中，中国铁路专家帮助埃塞培训了约3000名铁路技术专业人才。“中国提供的培训合作不仅将确保亚吉铁路当前的运营和维护能力，而且还将确保埃塞铁路行业的可持续发展。”埃塞俄比亚-吉布提标准轨距铁路公司首席执行官阿卜迪·泽内贝说。

——传递创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念
用高标准防腐蚀设计，适应爪哇岛上常年高温湿热的气候条件；用更强大的牵引力，适应又长又陡的线路坡道……根据印尼当地气候和条件，充分尊重并考虑到沿线民众的风俗习惯，雅万高铁实现了多项技术创新。

为了让大象、长颈鹿、非洲水牛等大型动物能悠闲地觅食和迁徙，蒙内铁路设置多处动物通道，加高桥梁高度，采用声屏障以降低噪音。中国的绿色发展理念为未来肯尼亚开发大型基础设施项目提供了借鉴参考。

过去海运需要7天、公路运输需要5天的泰国榴莲，如今乘坐中老铁路只需3天就能运抵昆明。目前国内25个省区市相继开行了中老铁路跨境货物列车，货物已覆盖老挝、泰国、缅甸、马来西亚、柬埔寨、越南、新加坡等共建“一带一路”国家和地区，各国共享中国发展新机遇和中国大市场，携手推进共同繁荣发展。

中国俗语有“要想富、先修路”，老挝人说“有路，就有发展机会”，蒙内铁路列车上则写着“连接国家，走向繁荣”的标语。基础设施建设是一个国家经济社会发展的重要支撑，“一带一路”铁路项目准确对接共建国家发展需求，给民众带来了看得见、摸得着的获得感。

作为今年“一带一路”倡议提出十周年最隆重的活动，第三届“一带一路”国际合作高峰论坛即将在北京举办。十年来，共建“一带一路”倡议吸引世界上超过四分之三的国家和32个国际组织参与，显著提升全球互联互通和贸易水平，拉动近万亿美元投资规模，为共建国家创造42万个工作岗位，让近4000万人摆脱贫困，增进不同地区人文交流，成为造福各国、惠及世界的“幸福路”。

把基础设施“硬联通”作为重要方向，把规则标准“软联通”作为重要支撑，把同共建国家人民“心联通”作为重要基础，随着“一带一路”倡议下越来越多务实合作项目开花结果，相信将有更多国家和地区搭乘满载共建国家间友谊故事的“中国快车”，驶向共同发展、互利共赢的美好未来。

新华社记者 新华社北京10月4日电

新华社记者 王涛 李彦南 新华社西宁10月4日电