

# 習近平：中希共建海陸聯運橋頭堡

【大公報訊】據新華社、中新社報道：中國國家主席習近平5日在人民大會堂會見希臘總理齊普拉斯。

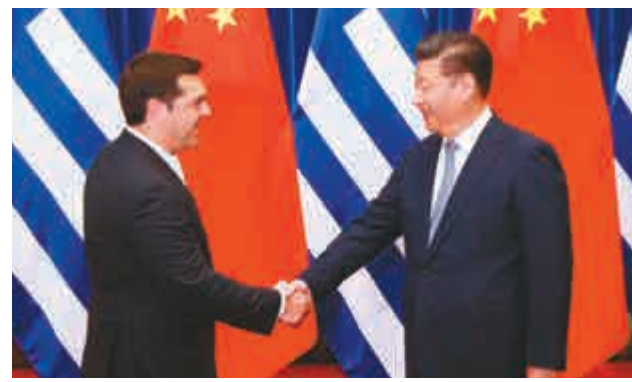
習近平歡迎齊普拉斯在中希建立全面戰略夥伴關係10周年之際對中國進行了成功訪問，取得重要成果。習近平指出，中國和希臘建交44年來，雙方秉承相互尊重、平等互利的原則發展雙邊關係，結下歷久彌新的傳統友誼。中國視希臘為歐盟中的戰略夥伴，在當前國際形勢下，中希兩個古老文明國家應該攜手同心，鞏固政治互信，深化互利合作，推動中希、中歐全面戰略夥伴關係再上新台階。

習近平強調，中希要密切高層交往，在涉及彼此核心利益和重大關切問題上繼續相互理解和支持。雙方要推進務實合作。中方願繼續同希方攜手合作，將比雷埃夫斯港建設為地中海最大的集裝箱轉運港、海陸聯運的橋頭堡，成為「一帶一路」合作的重要支點，並帶動兩國廣泛領域務實合作。雙方要加強文明互鑒，使人文交流成為溝通兩國人民心靈的橋樑和紐帶。雙方要就重大國際和地區問題保持密切協調配合。中方願意看到歐洲在國際事務中發揮積極作用，希望看到一個繁榮、穩定的歐盟和英國。

齊普拉斯表示，今天，希臘願在穩定和振興國家經濟過程中，將自身發展戰略同中方「一帶一路」倡議對接合作，並在能源、運輸等領域發揮連接東西的樞紐作用。希方願同中方共同努力，夯實以比雷埃夫斯港項目為基礎的互利合作，這有利於我們兩國人民，也將產生積極的區域影響。

## 希方願對接「一帶一路」

另外，中國和希臘於5日發表聯合聲明，雙方表示，將進一步加強高層交往，在互利基礎上延續兩國傳統友誼，深化兩國全面戰略夥伴關係。



▲5日，中國國家主席習近平在北京會見希臘總理齊普拉斯。中新社

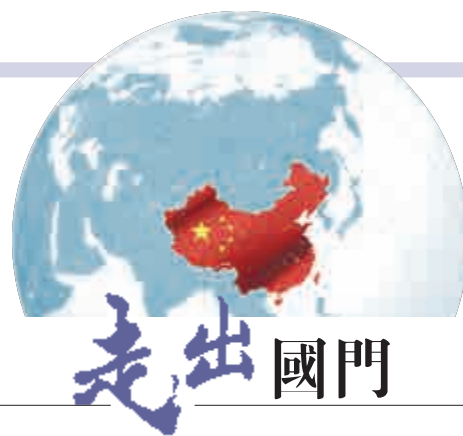
## 響應「一帶一路」 首選中國參與

# 大馬邀華合建馬六甲港口

▲馬來西亞交通部長廖中萊



【大公報訊】馬來西亞交通部長廖中萊日前表示，大馬方計劃與中國合資在馬六甲海峽和巴生港口之間的凱利島打造巴生第3個深水港，目前兩國正就項目可行性進行商討。他指，大馬積極響應並參與「一帶一路」，因此提出了巴生第三港口計劃，相信中國會對這項計劃感興趣，首選中國是因為中國有一定數量的船隻和貨櫃航經這個港口，得以讓港口成功發展。



## 走出國門

據中新社、中通社報道：馬來西亞《東方日報》報道，馬方計劃在目前的巴生港附近建第三港口。廖中萊表示，由於70%-80%航經馬六甲海峽的船隻的目的地是中國，所以馬國交通部希望中國參與該港口計劃。

廖中萊強調，儘管交通部建議由馬中兩國合資打造巴生第三港口，然而港口管理權依然屬巴生港務局。

巴生港是馬來西亞最大的港口，目前分為北港和南港兩個港口。廖中萊表示，該港口目前是世界第12大貨櫃港口，其貨櫃裝卸量預計將在2020年達到1630萬標準箱，接近飽和，所以該國交通部認為有必要擴建。

## 兩國已組成港口聯盟

報道指，作為中國「一帶一路」倡議

的一部分，中國和馬來西亞此前組成了「港口聯盟」，該計劃涵蓋了馬國的6個港口和中國的10個港口。廖中萊表示，馬國積極響應並參與「一帶一路」，因此提出了巴生第三港口計劃。

他認為，許多國家雖然支持中國倡導的「一帶一路」計劃，然而卻沒有提供很好的項目，讓中國和當地人民參與；而馬來西亞除了積極響應，也全方位參與，提出多個項目供兩國共同發展。

廖中萊指出，馬來西亞和中國的經濟息息相關。如果中國今年經濟增長6.5%，馬來西亞依然能夠借助中國經濟增長，維持經濟成長4%至4.5%。

據中國海關統計，2015年中國與馬來西亞雙邊貿易額達973.6億美元，中國繼續保持馬第一大貿易夥伴國、第一大進口來源地和第二大出口目的國地位。馬來西

亞仍是中國在東盟第一大貿易夥伴。

據了解，巴生港距馬來西亞首都吉隆坡43公里，位於馬六甲海峽東北岸。馬六甲海峽東端還有世界大港新加坡，西岸最大的港口城市是印度尼西亞的棉蘭。

數據顯示，馬六甲海峽的主要航道在東側，吃水比較深，更為適宜建設港口。至於西岸則多為沼澤和淺灘，較少有大港口。

▲巴生港是馬來西亞最大港口，為首都吉隆坡的外港。資料圖片



## 合作是南海最大利益公約數

【大公報訊】記者張帥北京報道：馬來西亞交通部長廖中萊近日在吉隆坡透露，馬來西亞將與中國在馬六甲海峽和巴生港口之間的凱利島打造巴生第三港口。社科院國家全球戰略智庫研究員、中國南海研究協同創新中心兼職研究員許利平對此表示，廖中萊的表態，實際上反映了本地區國家在南海問題上更多的還是想要尋求合作，通過合作來擱置爭議並求得各自發展，這是南海問題

發展的大趨勢，也是最大的利益公約數。有消息稱，「南海仲裁案」7月12日即將判決。許利平表示，馬來西亞邀請中國合作建港除積極響應「一帶一路」的層面之外，也表達出「南海問題短時間難以解決，把它聚焦到國家主權上是沒有意義的，反而只會使問題更加複雜而不利於合作發展」的意思。某種程度上，這可以看作是對中國在南海問題上的側面支持。

對於美國一貫炒作的航行自由問題上

，許利平對此稱：「即使在南海局勢不斷升溫的條件下，航行自由在南海也從來沒有受到過影響。實際上，中國國際貿易的九成都要通過南海，我們比任何國家都關心南海航行自由。」

許利平同時指出，此次中馬共建港口，表明除了海上的科學研究合作外，中國與南海周邊國家合作的空間還很大，港口建設將成為新的合作增長點。其他內地專家也表示，港口合作正逐漸成為中國與港口所在國家交往的一種重要方式。

## 巴生港為吉隆坡外港



巴生港位於馬來西亞馬六甲島西部沿海巴生(Kelang)河口南岸，馬六甲海峽東側。又稱瑞天威港，是馬來西亞的最大港口。它是首都吉隆坡的外港，地理位置優越，是遠東至歐洲貿易航線的理想停靠港，航運市場競爭優勢明顯。毗鄰自由貿易區，幅

員廣闊，有鐵路相連。吉隆坡這個全國最大的城市所需的生活用品和工業原料均通過巴生港進出，主要工業有麵粉、製糖、橡膠、煉錫及電子等，並擁有大型橡膠廠，是區域性配發中心。始建於1973年的巴生港因國際形勢需要不斷擴建，目前擁有北港和南港兩個港口，相距6公里。

# 戴秉國：談判是化解南海爭端必由之路

【大公報訊】當地時間7月5日，原國務委員、中央外事工作領導小組辦公室主任戴秉國在華盛頓出席中美智庫南海問題對話會並發表講話，他在講話中表明：「通過談判和平解決爭端，是中國踐行國際法治的成功實踐，通過談判協商和平解決爭端，是管控和化解南海問題的必由之路。」

戴表示，中美對話大門打開40多年來，兩國關係取得了非凡的成果，造福中美兩國人民，也惠及全世界，堪稱大國關係史上的奇跡。歷史文化、社會制度、價值理念迥異和發展水平不同的兩個大國在發展彼此關係過程中出現分歧和問題十分正常。關鍵是要增進坦誠深入的戰略性溝通，以建設性的態

度處理和管控分歧，超越分歧，聚焦合作，發展合作。

關於南海問題，戴指出，二戰後中國根據《開羅宣言》、《波茨坦公告》等確立戰後秩序的文件收復南海諸島，美國在實踐中也承認中國對南沙群島的主權。南沙群島回歸中國，是戰後國際秩序和相關領土安排的一部分，受《聯合國憲章》等國際法保護。其後菲律賓、越南等國非法武力侵佔中國南沙群島部分島礁。根據國際法，中國完全享有自保權和自衛權，也有能力收復上述島礁。但從維護地區和平穩定出發，中國長期以來一直保持高度克制，尋求通過談判和平解決。

戴表示，中國政府最先提出並始終堅持

「擱置爭議，共同開發」，堅持通過談判協商和平解決爭端，通過規則和機制管控爭議，通過開發與合作實現互利共贏，堅持維護南海航行和飛越自由及南海和平穩定。這是中國解決南海問題的基本政策，也是莊嚴承諾。過去幾十年來，南海地區形勢總體穩定，東南亞地區實現高速發展，是中國和有關國家對國際社會的巨大貢獻。儘管當前南海和平穩定受到一些干擾，但中國堅持通過雙邊談判協商和平解決南海問題的政策沒有變化。這是中國對國際法和國際關係基本準則的堅守，也是管控和化解南海問題的必由之路。

戴強調，菲律賓單方面就中菲南海爭端

提起仲裁違背《南海各方行為宣言》、與中方達成的一系列雙邊協議和《聯合國海洋法公約》有關規定，自始就是非法的。仲裁庭即將作出的裁決不過是一張廢紙！中國不參與、不接受這樣的仲裁，不承認、不執行所謂的裁決，既是依據國際法維護自身權利，也是維護《公約》的完整性和權威性。近代以來，中國飽受西方列強欺辱，對此中國人記憶猶新。這就是為什麼中國在領土主權問題上要把命運牢牢地掌握在自己手裏，絕不接受任何第三方解決方案。當務之急是要嚴格約束菲律賓不得採取任何挑釁活動。

戴最後指出，希望美國恪守在領土主權爭議問題上不選邊站隊的承諾，認清中國和

平崛起、無意爭霸的戰略意圖，將南海問題放在中美關係中的合適位置，停止介入南海有關領土問題，與中方共同建設性管控分歧，拓展海上積極議程。在機遇和挑戰交織的全球化時代，中美作為世界上最大的發展中國家和最大的發達國家，在促進世界經濟發展、維護國際和平與安全等方面肩負着更多共同責任。中美都是富於智慧和遠見的偉大民族。只要雙方從共同利益出發，堅持相互尊重，坦誠溝通，就一定能妥善管控分歧，找到合作機遇。

來自中美兩國的數十名專家出席了此次中美智庫南海問題對話會，並就相關涉海問題廣泛深入交換了意見。