



贸易代表密集游说盟友 拜登经贸路线日渐清晰

中青报 中青网记者 陈小茹

优先重建美国联盟，将执行美墨加贸易协定视为优先要务，让美国与欧洲发展出一个更积极和富有成效的贸易关系，中国既是对手也是伙伴。上任两周以来，美国贸易代表戴琦(凯瑟琳·戴)已与近20名各国贸易官员进行磋商，密集游说盟友加入美国新政府的经贸联盟。但有分析人士指出，拜登政府如何化解其所谓以劳工为中心的经贸政策与关税之间的两难困境，将是其能否成功拉拢盟友的关键。

美国急着与欧洲重建更积极的贸易关系

3月29日，美国国务卿布林肯刚一离开欧洲，美国贸易代表戴琦便与欧盟委员会执行副主席、竞争事务专员玛格丽特·韦斯塔格和西班牙工业贸易旅游大臣马罗托等人展开密集磋商。戴琦告诉欧方官员，美国希望与欧盟发展更加积极和富有成效的贸易关系。

根据美国贸易代表处(USTRA)3月29日发布的声明，戴琦与韦斯塔格在视频会谈中讨论了美欧经贸合作的几大优先事务，包括气候变化及数字经济领域合作等。更为关键的是，双方

一致同意优先加强合作来应对非市场经济主体比如中国的挑战。同一天，戴琦与马罗托通电话，双方同意加强美西两国在共同利益方面的合作，包括解决已持续17年的空客和波音公司补贴争议。更早前，戴琦还与法国财政部长期勒德尔讨论了两国之间的贸易和投资关系，双方同意在中国问题上更紧密合作，并利用贸易政策支持气候变化目标。

作为最长可在未来8年内影响美国贸易政策的关键人物，戴琦之所以如此急切地重修与欧洲的贸易关系，是因为特朗普政府打响的关税战令美欧贸易摩擦不断。2018年5月，特朗普政府宣布对欧盟征收25%的钢铁关税、10%的铝关税；欧盟随之反击，对威士忌、牛仔裤和哈雷摩托车等美国商品加征关税。2019年4月，美国再次增加关税，对来自欧盟的价值超过110亿美元的进口产品加征关税，以报复欧盟向空客提供补贴对美国造成的不利影响，美欧经贸合作就此陷入僵局。眼下，拜登正面临一个非常棘手的问题：美国钢铁行业支持美国政府对欧洲征收钢铁关税，但如果美国不取消这一关税，欧盟对美国商品加征的关税将在今年6月初自动翻倍。这迫使戴琦不得不迅速采取行动重整美欧经贸关系。

除铝铝关税外，欧洲国家的数字关税也是戴琦必须面对的一大难题。如果这一问题

处理不当，可能成为美欧新贸易战的引爆器。

多年来，欧盟一直希望对谷歌、脸书、苹果等美国科技巨头征收数字服务税，美欧为此进行了多番博弈。2019年7月，法国参议院通过征收数字税的法案，成为全球首个开征数字税的国家。根据法案，法国将对全球年收入超过7.5亿欧元且来源于法国境内收入超过2500万欧元的互联网企业征收数字服务税，税率为法国市场收入的3%。紧随法国之后，英国、西班牙、意大利、奥地利等国出于对自身利益的考量也实行了单边的税收行动。

所以，戴琦上任后很快便采取了行动。美国贸易代表办公室3月26日宣布，根据美国《1974年贸易法》第301条款，对奥地利、意大利、西班牙和英国等6国的数字服务税发起调查，未来可能对上述国家采取包括加收惩罚性关税等措施。

有欧洲分析人士指出，尽管戴琦急切希望尽快重建美欧经贸关系，甚至拉拢欧洲盟友对抗中国，但只要把钢铝关税、航空补贴、数字服务税摆上谈判桌，美欧就不是铁板一块。德国总理默克尔3月26日在欧盟视频会议后曾直言不讳地表示：欧盟和美国并不是在所有事情上都能达成一致，我认为本质的区别在于，欧盟希望在国际事务中拥有更多话语权，并具有独立的影响力。

不准备取消对华关税，但支持谈判

戴琦急切重整美欧经贸合作关系，既是为了拉拢欧洲盟友，更是为了对抗中国。关税则是其中的重头戏。

3月28日，戴琦在上任后的首个媒体专访中承认，关税会给美国企业和消费者造成损害，但她搬出“不公平贸易”论调称，美国不准备在短期内取消对华关税。

此前，美国前财长汉克·保尔森和由波音、可口可、花旗等200多家美国大型企业首席执行官组成的美国商业领袖组织“商业圆桌会”，曾公开呼吁拜登政府削减针对中国的关税。对此，戴琦3月28日对《华尔街日报》称，她听到了外界呼吁取消关税的声音，但她认为“突然取消关税可能会损害经济”。除非以一种让经济活动参与各方都能够作出调整的方式进行。

在被问及不愿立即撤销对华关税的原因时，戴琦搬出“筹码论”说：没有一个谈判者会放弃筹码，对吧？

现年47岁的戴琦是华裔美国人，能说一口标准普通话。2011年至2014年曾在美国贸易代表办公室主管中美贸易事务执行事宜，对中国十分了解。上任第一周，戴琦将与包括英国、欧盟、日本等国家或地区的14名国际贸易官员通话，但其中并不包括中国。她对此声称，与中方的会谈将在时

机成熟时进行，美国对与中国进行贸易谈判持开放态度。

事实上，早在2月25日出席美国参议院金融委员会的提名确认听证会时，戴琦就表示过，中国既是对手也是伙伴，也是美国处理全球重要议题时需要合作的重要持份者。她表示，在其任期内将通过策略性及一致性的计划，要求中国遵守贸易承诺，使美国与盟友建立统一战线。

《华尔街日报》华盛顿执行主编兰德·塞布3月29日撰文分析说，上任两个多月来，拜登政府卡关税、拉盟友等一系列处理对华关系动作，目的只有一个：在与中国打交道之前，建立美国依然具备持久经济、外交与军事实力的形象，向中国传达“不要低估美国实力”的信号。

保护就业还是保护消费，拜登陷两难

无论是要重整美欧贸易合作关系，还是要重启中美贸易谈判，戴琦都必须率先化解拜登政府所谓以劳工为中心的经贸政策与关税之间的两难困境。

拜登总统今年1月上台后，多次表示其政府想要一个以劳工为中心的经贸政策，而不是关注企业竞争力或廉价的成本政策。包括戴琦在内的多名政府要员也承诺，未来将改变美国贸易谈判的重点，不再把重点放在为金融服务公司、制药公司和其他跨国企业开拓市场上，而要将重心摆在美国工人与薪金阶层，因为他们不仅仅是消费者，也是工人和打工赚钱的人。戴琦稍早前在给她其办公室团队的书面信中也直言，她任期内所要做的一切，就是促进贸易更公平增长，以使美国工人受益，利用贸易来帮助美国经济从新冠肺炎疫情中复苏。

对此，中国人民大学国家发展与战略研究院副院长刘青教授近日指出，以劳工为中心的经贸政策更像是一个符合短期政治需要的口号，而非充分考虑均衡效应的长远政策。刘青在《拜登政府的对华经贸政策：预期与建议》报告中分析说，拜登政府的经贸政策若真的以劳工为中心，主要涉及保护就业与保护消费两方面，而要保护就业就需要维持关税，要保护消费则要取消关税以降低消费价格。这是一个两难的抉择。

拜登政府的表达和显示出来的经贸政策，也引起了许多贸易政策资深人士的不满。《华尔街日报》在题为《拜登团队承诺贸易政策焕然一新》的文章中说，4年前，特朗普政府的贸易代表莱特希泽也曾声称制定了一项以劳工为中心的政策，要利用关税把制造业带回美国，但现实却是，在政府采取了提高许多工厂成本的关税政策之后，美国工厂就业的增长也陷入了停滞。

本报北京3月31日电



美国政府首次允许参观边境设施之后，当地时间3月30日，媒体在美国得克萨斯州唐纳市拍到海关和边境保护局(CBP)临时设施。该设施目前容纳的儿童数量已远远超过了正常容量。新冠肺炎疫情期间规定只能容纳250人的设施中现有4100多名儿童。视觉中国供图

被迫骨肉分离的儿童：

美墨边境集中营里的 美式人权故事

中青报 中青网见习记者 周呈宣

近期，美墨边境再次爆发移民潮。官方统计数据表示，自去年10月以来，仅被美国执法人员在美墨边境逮捕、驱逐的非法移民就有近40万人。目前美国政府施行的相关政策是，将成年非法移民列为主要驱逐对象，对无人陪伴的儿童非法移民则网开一面。这导致大批儿童滞留和聚集在美墨边境的收容所和拘留中心。到目前为止，美国拘留的无人陪伴移民儿童已超过1.55万人，仅关押在简易拘留中心内的儿童就有5000余名。

让人尤其关注的一个新闻是，在美墨边境的相关拘留设施中，近期已经发现逾500名儿童新冠病毒检测呈阳性。这些儿童被迫与父母家人骨肉分离，同时面临着巨大的感染新冠病毒和患病风险。

临时的边境拘留设施并不适合安置儿童。美国Axios新闻网早前曝光的照片显示，移民儿童被拘押的场所仅为简易塑料棚，条件十分恶劣，卫生环境堪忧，棚内人满为患，孩子们裹着毯子横七竖八地挤挨着躺在地上。福克斯新闻网报道说，临时拘留设施中的有些孩子已经很久没见到阳光，没有清洁用水，存在暴发新冠肺炎疫情风险。哥伦比亚广播公司报道也说，拘留设施中的非法移民儿童过度拥挤，至少3000名儿童被拘留时间超过72小时的法定时限。

边境拘留非法移民儿童的生活现状引发国际社会广泛关注，美国政府却在相关问题上遮遮掩掩。此前，多家法律、媒体机构进入拘留中心查看情况的要求，均遭到美国政府方面拒绝。美国有线电视新闻网报道称，由于美国政府的采访禁令，没有一家媒体被允许采访边境拘留设施。得克萨斯州共和党参议员克鲁兹接受《国会山报》采访时说：拜登政府在边境问题上完全把媒体挡在外面，这种行为是令人震惊的。在奥巴马和特朗普时期都没有实行过如此强硬新闻封锁。他认为，拜登政府试图把发生在美国南部的危机隐藏起来。

迫于各方压力，白宫新闻发言人普萨基3月28日接受媒体采访时才表示，美墨边境的收容所将会对媒体开放。英国《卫报》3月30日的报道，描述了记者被允许进入拘留设施内部看到的情况：严重拥挤的帐篷结构中，包括儿童在内的4000多名移民挤在地板上铺着垫子睡觉，孩子被安置在8个约3200平方英尺的狭小空间中，每个狭小空间容纳500多个孩子，许多年幼的孩子被关在婴儿围栏里。

多国媒体评价道，目前美墨边境的状况已构成一场人道主义危机。但美国政府始终拒绝称之为“危机”。据福克斯新闻报道，在美联社此前向其员工发布的一份内部备忘录中，明确要求报道美国南部边境非法移民情况时不能使用“危机”一词。

南部移民问题再次爆发，也成为共和、民主两党互撕的一个新由头。《纽约时报》称，共和与民主党正在就谁为这场危机埋单激烈争吵。共和党人指责拜登政府说，试图放宽特朗普时期实行的严厉打击非法移民政策，导致了越境人数激增。共和党参议员汤姆·科顿表示，当前的问题主要是因拜登在竞选期间承诺大赦、开放边境和为非法移民提供免费医疗造成的。民主党众议员维罗妮卡·埃斯科瓦尔则在接受媒体采访时表示，目前的局面是“特朗普政府的遗产”。

对于美国两党互相甩锅，《巴尔的摩太阳报》网站用一幅名为“拜登现在面临边境危机的漫画”进行讽刺。漫画中，美墨边境墙铁丝网上挂着的“特朗普边境危机”，被改成了“拜登边境危机”，站在铁丝网上的一头代表共和党的大象在说，问题解决了。

分析人士认为，一向自我标榜为“人权灯塔”的美国，对如此残忍的骨肉分离、非法超时圈禁等侵害人权问题轻描淡写、含糊其辞，对自身人权灾难制造者的角色毫无反思，却总是以人权问题为由对他国造谣污蔑、指手画脚，虚伪嘴脸显露无疑。有外媒在报道中表示，美国边境危机和移民问题将是旷日持久的，由此出现的人道主义危机，只能通过美国履行对移民的人道和法律义务来解决。 本报北京3月31日电

北溪-2 项目年底完工仍存变数

中青报 中青网见习记者 马子倩

多次祭出制裁招数的美国、强势迎战的俄罗斯、政坛面临重新洗牌的德国，加上北约和欧盟，摆在俄欧能源合作项目北溪-2面前的，仍是一个困难的棋局。

据俄天然气工业股份公司董事长祖布科夫3月26日通报，北溪-2项目目前已经完成了90%-92%的管道铺设工作，整个项目将于今年年内完成。多名俄罗斯专家近日接受塔斯社采访时表示，尽管美国威胁要继续对北溪-2项目实施制裁，但这不会让项目再次暂停或修改实施计划。

在中国国际问题研究院欧洲所所长崔洪建看来，北溪-2项目建设虽然已进入最后冲刺阶段，但前景并不乐观。来自美国、欧盟和德国等涉事方的复杂性和不确定性，目前正在上升。崔洪建30日晚接受中青报、中青网记者采访时分析说，即使德国表现出足够韧性，最终让项目顺利完工，但从管道铺设完工到正式开始输气，还需要一段时间。况且，俄罗斯未来究竟会如何定位和使用北溪-2这个工具，仍将继续牵动美欧双方的神经。

美国反对立场没有根本转变

然而，出于自身经济利益考虑，以及对未来俄欧政治关系受天然气供应影响的忌惮，美国从2019年年底起多次对北溪-2项目相关方发起制裁，导致该项目被迫停摆约一年，直至2020年12月才开工复工。

拜登政府上台后，虽然高调宣称要重建被特朗普政府破坏的跨大西洋伙伴关系，却多次明确表示，北溪-2项目是个“坏主意”，最终会与欧盟自身的安全目标相抵触。美国国务卿布林肯在3月中旬再次威胁说，参与北溪-2项目的任何组织机构都将面临被美国制裁的风险，他还特别强调，北溪-2项目不会改变美德之间的紧密关系。

崔洪建告诉中青报、中青网记者，拜登政府对待北溪-2的立场没有根本性变化。不过，拜登既然打着团结欧洲盟友的旗号上台，采用何种手段、选择什么时机，自然会发生相应改变。虽然美国政府1月下旬宣布对负责北溪-2管道铺装工作的福尔图瓦号铺管船和所属俄罗斯企业实施制裁，但在一份3月19日提交到美国国会的北溪-2项目报告中，美国务院既没有针对俄罗斯公司提出新制裁，也没有提议制裁某些参加管道项目的德国或其他欧洲国家公司。布林肯3月28日接受采访时还说，尽管美国政府反对，但是否完工最终取决于建造项目的人。他还特别强调，北溪-2项目不会改变美德之间的紧密关系。

不像特朗普，拜登政府为了不直接刺激欧洲，没有在这件事上采用最后通牒的方式来处理。崔洪建指出，但这不说明美国不戒备俄罗斯，将经济利益转化为国防创新能力甚至对威慑能力，恰恰说明美国很注重策略和时机。

德国愈发 压力山大

作为北溪-2管道的终点国和最大受益方，德国默克尔政府一直力排众议推进北溪-2项目。即便是德俄关系因纳瓦利内事件而恶化时，德国也多次强调要寻找同俄罗斯保持对话的方式。

但是，随着默克尔任期进入尾声，其继任者是否具备足够的主导、协调和平衡能力，摆平内外各方对项目的不同意见，现在还要打个问号。崔洪建认为，接下来德国面临的困难会更多。

美国肯定会继续以项目使欧洲过度依赖俄罗斯而带来安全威胁为由，不断对德国施压。此外，德国也面临来自欧盟等国内外压力。

欧盟内部关于北溪-2项目的争议一直存在，今年1月欧洲议会还通过了一项叫停北溪-2项目的决议。以波兰为首的新欧盟国家认为，德国和欧洲加大进口俄罗斯天然气，会不利于欧洲的能源安全和绿色能源转型。由于北溪-2项目从俄罗斯圣彼得堡直接通往德国东北部的格莱夫斯瓦尔德，线路横穿波罗的海，没有经过欧洲大陆，将让波兰等欧洲国家因此损失一大笔天然气过境费用，并可能由此失去一部分与俄罗斯博弈的筹码。

德国国内对北溪-2的分歧也在加大。如果中止修建北溪-2项目，将使个别欧洲公司

损失数十亿美元，并在德国引发一波贫困和失业问题，但环保主义政党绿党以生态考量为理由强烈反对该项目。美国布鲁金斯学会高级研究员、前美国驻乌克兰大使史蒂文·皮埃尔认为，项目工程如果在今年9月德国联邦议会选举前仍未完工，必将成为组建新执政联盟的主要话题。

更重要的是，默克尔所在的执政党基民盟的话语权，似乎正在慢慢流失。在3月14日举行的巴登-符腾堡州和莱茵兰-普法尔茨州的州议会选举中，基民盟均创下历史最低得票率，在大选之年开局不利。与基民盟的表现相反，绿党不仅进一步巩固了在巴符州第一大党的地位，在莱普州的支持率也有所上升，料将继续参与执政。德媒普遍认为，一旦绿党上台成功，北溪-2项目的命运将更加难测。

北溪-2 前景难言乐观

崔洪建形容说，北溪-2项目已成为俄德(欧)美三方博弈的工具。德国希望通过该项目做大自己的能源和外交空间，并借此与俄罗斯保持联系，方便之后施加影响。俄罗斯也愿意通过北溪-2项目加强对欧洲的影响。但这恰恰是美国所不愿看到的。他指出，这样一来，如果德国或者欧洲在美俄之间存在活动空间，俄罗斯在美欧重塑盟友关系时形成分化力量，会对美国战略压制俄罗斯产生负面影响。

美国《大西洋月刊》称，现在已经没有哪一方可以完全主导北溪-2项目的发展走向。对德国来说，若想顺利让北溪-2项目完工，必须与美国达成默契，让美国在不撤销制裁的背景下放松实质行动；另一方面，德国也要继续说服欧盟内部，更要防止在安全上对俄恐惧和担忧、在政治上对俄反对和批评这两股力量的合流。

美国显然不会轻易配合德国。拜登政府不仅需要处理同俄欧的地缘博弈，还必须要对这一俄欧能源合作项目所牵连的美国内政。众议院多名共和党人不久前致函白宫，对拜登政府在北溪-2项目问题上的行动表示不安，警告拜登要避免在北溪-2项目上与德国进行“后门交易”。多家外媒甚至预测，拜登政府很可能采取更具实质意义的行动扩大对北溪-2项目的制裁。

本报北京3月31日电

每年 1000 多起事故

谁该对埃及 死亡列车 事件负责

中青报 中青网见习记者 胡文利

这个春天对埃及而言是个多事之秋。先是3月23日苏伊士运河被重型货轮堵塞，26日又有两列火车在埃及南部相撞，至少32人死亡、165人受伤。

事故发生后，埃及总统塞西在脸书账户上写道：今天的悲剧让我们心碎。这一事件也引起了国际社会的广泛关注。而在这起灾难的背后，折射出的是埃及交通系统的沉痾痼疾，以及更深层的社会和经济问题。

死亡列车 事故只是冰山一角

据埃及官方公布，3月26日，一列客车正从开罗前往地中海港口亚历山大港，行驶至开罗以南的索哈杰省时，有人启动了紧急刹车。客车随后被另一列疾驰而来的火车追尾，两节车厢脱轨后倾覆，酿成大祸。埃及政府承诺向每位死者的家属赔偿6400美元，向伤者赔偿1280美元至2560美元。塞西表示将密切关注此事，让肇事者受到震慑性的惩罚。

在埃及数不清的交通事故中，这起死亡列车事件只是冰山一角。根据埃及中央公共组织统计局(CAPMAS)的统计，从2006年至2016年，埃及发生了超过1.2万起火车事故，平均每年多达1100起。2017年事故发生数量激增，从2016年的1249起增至1657起，此后也一直是有增无减。

这些令人骇然的数字，与埃及铁路系统的陈旧

和落后不无关系。

这样的事每天都在发生

《阿拉伯新闻报》报道说，埃及铁路的现状很难让人相信，埃及第一条铁路在1854年开通时，它是全世界第二个通车的国家。火车已成为埃及人生活中的重要交通工具之一。在这个约1亿人的农业国家，铁路总长近1万公里，每天有140万人靠火车出行。火车分为空调车和非空调车(又叫本地车)，其中的空调车分为卧铺列车、西班牙列车、法国列车和涡轮列车，本地车则被认为设施简陋、效率低下。按照全球旅游指南《孤独星球》的说法，除非你是重度火车爱好者，否则千万别去埃及的本地车作为出行首选。

埃及有两条主要火车线路：开罗-亚历山大港、开罗-阿斯旺。开罗至亚历山大港约200公里，乘火车两三个小时就能拥抱美丽的地中海。埃及铁路分布最密集的地方，是北部郁郁葱葱的三角洲农业区，该地盛产的棉花必须依靠火车运往市场。

与美丽安详的沿途风光相对应的，是铁轨上频频发生的致命事故。据世卫组织统计，埃及交通事故发生率排名常年稳居全球前10。埃及著名的火车事故可以追溯到上世纪90年代。1995年，两列火车发生追尾，75人丧生。最严重的事故则发生在2002年，832次列车在从开罗开往阿斯塔的途中遭遇列车相撞，列车裹在烈焰中行驶了9公里才停下，乘客错失逃生时机被火焰吞噬。官方报告这起事故造成的死亡数字是383人，实际可能超过

1000人。

近年来，埃及火车事故更是层出不穷。2016年，两列客车在开罗附近相撞，51人死亡。2017年，两列客车在亚历山大港附近相撞，41人死亡。2018年，一列客车与一列货车相撞，12人死亡。2019年，一列客车撞上开罗火车站的水泥护栏，20人死亡。2020年，两列火车在亚历山大港附近相撞，43人死亡。

我迟早会死在铁轨上吗？这样的事每天都在发生！最近这起火车事故中的一名幸存者，发出了绝望的悲鸣。

设施陈旧加管理不当导致事故频发

埃及《独立报》指出，60多年来，埃及铁路系统一直停滞不前，设备老化、缺乏养护、管理不善等都是困扰铁路系统的顽疾。除了铁路、公路、桥梁、通信等基础设施也老得吱吱作响。修缮基础设施需要花钱，但政府没有拿出真金白银的决心，或者根本没有这些钱。许多人认为，人祸也许才是酿成灾难的真正原因。埃及道路管理局专家哈桑·马赫迪指出，埃及铁路局共有8万多名员工，大部分是通过裙带关系和走后门进来的，并不具备上岗资质，真正能干活的只有6000人左右。铁路系统管理也很松散，一些乘务员甚至在列车上吸烟，对乘客安全造成严重影响。

埃及交通部次长阿拉法特(阿拉伯周刊)表示，人为失误是导致重大事故的主因。他说：从列车驾驶到信号控制，埃及90%的火车运行都靠人工操作。这在全世界都是独一无二。

接受中青报、中青网记者采访的一位中国铁道科学研究院专业人士介绍说，从铁路系统与经济基础的

关系看，全球有三类国家。一类国家经济发达，包括铁路在内的基础设施也先进；二类国家经济发达，但基础设施欠先进；三类国家经济落后，基础设施也落后。但无论如何，埃及这次火车事故发生得有些匪夷所思。除非整个信号系统出了大问题，否则这样的事故很难发生。他告诉中青报、中青网记者，火车相撞是最恶性的铁路事故，往往由人员的不安全行为所致。铁路是个古老的行业，也是一个庞大的系统，每个环节都须有相应的管理措施。如果只是设备老化，发生事故的可能性并不大，只有在管理不到位时，才会出现重大事故。

这位专业人士指出，铁路最重要的行驶规则是：路权，必须及时、准确地把前车的行驶状况传递给后车。以中国为例，无论动车、高铁还是普通列车，都有完善的信号控制系统，当前车突然停下时，后车能迅速收到信号并强制刹车，即便想开也开不过去。

事故背后是经济民生状况

前些年，埃及政局动荡不安，社会经济复苏缓慢。半岛电视台指出，埃及政府把主要财政收入投给回报立竿见影的项目，忽视了基础设施建设。

一是扩建苏伊士运河，耗资超过85亿美元。政府预计，扩建苏伊士运河将使其相关收入增加一倍以上，到2023年将达到每年130亿美元。但现实却远不如理想丰满。2018年苏伊士运河的收入是60亿美元，与扩建前的2013年相比只是略有增长，再算上埃及一度高达30%的通胀率，扩建带来的收益微乎其微。

二是建设新开罗，耗资高达450亿美元，这对人均年收入在3000美元上下的埃及而言，是个巨大的负担。埃及政府曾表示要推动铁路系统的现代化改革，让列车能自动驾驶，并在紧急情况下自动停车。2020年，埃及与一家俄罗斯银行签署了价值11.4亿美元的机车采购合同，还与通用签署了5.75亿美元的合作。但据阿拉法特估计，埃及铁路系统全面改革至少需要花费66亿美元。要再次发生像埃及铁路系统进行彻底改造，避免流血事件再次发生，就如同振兴社会经济一样，埃及还有很长的路要走。 本报北京3月31日电