

“中国倡议的‘一带一路’不是口号和传说，而是成功的实践和精彩的现实”

一项史无前例的伟大创举。从大写意到工笔画，跨越高山深壑、跨越海洋沙漠，波澜壮阔的壮美画卷徐徐铺展，就在短短8年间。

“一带一路”，从历史深处走来的合作共赢之路，改变了什么？无数的动人答案。对于沿线国家和地区的人民来说，它是水和电，是路和桥，是学校和医院，是增加的收入、改善的生活和值得期待的明天。

……
座谈会上，习近平总书记叮嘱共建“一带一路”的参与者、建设者算一算，项目里有多少直接体现了民生需求。总书记语重心长：

“民生工程是快速提升共建国家民众获得感的重要途径，立竿见影啊。小而美的项目，是直接影响到民众的。今后要将小而美项目作为对外合作的优先事项，加强统筹协调，发挥援外资金四两拨千斤作用，形成更多接地气、聚人心的项目。”

宏大的“一带一路”叙事中，太多值得讲述的中国故事。筚路蓝缕的驼铃之路、惊涛骇浪的扬帆之路，植

根于历史，面向未来；源自中国，属于世界。座谈会上，来自部委、地方、企业、研究机构的7位发言者，从不同视角讲述他们的所见所思。
有发言者说起希腊比雷埃夫斯港的沧桑之变感慨万千，并引用了总书记两年前参观比港时的一句话：“中国倡议的‘一带一路’不是口号和传说，而是成功的实践和精彩的现实”。
有位来自研究机构的发言者从宏

阔历史讲起，引发很多共鸣：“历史是合力，但历史也需要杠杆，共建‘一带一路’就是撬动历史前行的杠杆。”
因为中国机遇，因为中国行动，因为“共商共建共享”的中国方略。青山遮不住，毕竟东流去。
今天，中国同世界2/3的国家和1/3的主要国际组织形成了共建“一带一路”共识。实打实、沉甸甸的成就，塑造了全方位对外开放的大格局，布

局了应对世界百年未有之大变局的先手棋，探索了促进共同发展的新路子。习近平总书记在座谈会上强调：“我说过，共建‘一带一路’就是要再为中国这只大鹏插上两只翅膀，建设好了，大鹏就可以飞得更高更远。要巩固合作基本盘，夯实发展根基。”

——摘自《微镜头·习近平总书记出席第三次“一带一路”建设座谈会“我就派《山海情》里的那个林占熺去了”》
(2021年11月21日《人民日报》刊发)



看，那些奋斗在“一带一路”上的建设者

本报记者 刘乐艺

在阿尔及利亚建高速——“难啃的骨头才是最香的”

8月29日清晨，在一处几十米长的填方路段前，季宗礼停下了脚步，并向记者透露一个“秘密”：“这里的每一颗土砾，都是从几十公里外运来的。”

今年38岁的季宗礼，现任阿尔及利亚东西高速东标段84公里项目的项目总工。他告诉记者，所谓填方，指的是路基表面高于原地面时，从原地填筑至路基表面的土料体积。“事实上，能在那么远的地方找到土料，已经算是幸运的。”季宗礼的思绪慢慢回到了4年前。

“季总，快来看看，这石头怎么变样了！”2018年初，项目刚开工没几天，接到报告的季宗礼一下子紧张起来。

他赶忙冲到施工现场，定睛一看，在雨水冲刷下，工人们从取土场挖出的硬石块，全变成了松软的烂泥巴。捡起一块儿湿水不久的石头，用大拇指轻轻一搓，一根泥条竟从石头表面滑落，季宗礼不禁倒吸一口凉气：这个项目绝对是块难啃的骨头。

很快，实验室结果给出了答案：这种石头名为泥灰岩，风一吹就成渣，一遇水则成泥。更要命的是，经过重新评估，项目团队发现，目前使用的取土场中，泥灰岩含量极高，实际可用填方量还不足三百万立方米，这跟项目一千多万立方米的总需求相差甚远。

“摆脱泥灰岩地质的最佳方案就是建桥，但业主却一直坚持成本更低的填筑土方的方式。”季宗礼告诉记者，项目团队曾尝试用掺有泥灰岩的土料做过试验，可惜结果不尽如人意，施工一度陷入僵局。

现有土料不合格，那就重新再找取土场！戴上鸭舌帽，背好斜挎包，手拿打蛇棍，那段时间，季宗礼与同事们每天都要去山中“探险”。由于正值雨季，往往一脚踩下，就溅得他们一裤腿都是泥。

起初，几乎每天，大家都是乘兴而去、败兴而归。“难啃的骨头才是最香的！10公里范围内没有，就将范围扩大到20公里，再不行就30公里。”季宗礼并未气馁，而是着手更改搜寻计划，想方设法提振士气。

功夫不负有心人。历经半年等待，在距离项目30多公里远的地方，季宗礼找到了一处合适的取土场。“尽管运距较远，但这意味着项目的关键环节已经打通。”季宗礼顿感如释重负。

“在阿尔及利亚施工，最害怕啥？”记者追问。
“最怕下雨！”为什么？阿尔及利亚从9月算起，就进入了长达8个月的雨季，暴雨会导致土料浸水、便道受损，若做不好防护，当天的施工进度很可能要“归零”。“直到现在，只要一听到雷声，我们所有人就像听到‘命令’一样，全都扔下手里的活，第一时间跑到取土场，拿篷布盖在土料上。”季宗礼说。

截至目前，项目已经完工52公里，剩余工程预计今年年底完成。全长1216公里的阿尔及利亚东西高速即将全线贯通。

今年6月，一次偶然的机会，季宗礼见到了阿尔及利亚特莱姆森省一家樱桃园的园主迈赫迪。“有了东西高速，我的樱桃园规模扩大了整整3倍，樱桃品种也从3种增加到10种。等到全线通车后，我就能驾车去国外旅游了，这是以前想都不敢想的。”迈赫迪的话语中饱含期待，这让季宗礼欣喜不已。

“在国外这么多年，有时也想安静地休息几天。”季宗礼说，“但现在，我不想停下来，我要加倍努力，让阿尔及利亚人民早日享受到高速贯通带来的便利。”

在乌兹别克斯坦建工厂——“那几年时光，是我最难忘的人生经历”

“你瞧，我这头发，就是那时候变白的。”8月29日，谈及在乌兹别克斯坦的几年经历，曾任德赫卡纳巴德钾肥厂一、二期项目经理的刘杰，打开了话匣子。

2009年7月的一天，还在安哥拉某项目部工作的刘杰突然接到公司急电：要他立即回国。回国后，刘杰得知，乌兹别克斯坦钾肥厂一期项目急缺人手，公司决定派他担任项目经理。

“项目经理的活，我从没干过，真的能行吗？”他坦言，自己其实心存疑虑。屋漏偏逢连夜雨，此时项目总工期只剩10个月，但初步设计方案却迟迟得不到业主批准。此情此景，即便经验丰富的项目经理都要花费许久思考对策，就更别提刘杰这个新手了。

可以选择退缩吗？“这将是全中亚地区第一个钾肥厂，当地老百姓翘首以盼，我们不能让他们失望。”刘杰暗自打气：只要坚定地往前走，就一定能成功！

他坚持每天跑现场观摩学习，一待就是六七个小时；对于搞不懂的问题，他虚心向身边人请教，有时甚至会去网络论坛“讨学问”。“人家都说‘初生牛犊不怕虎’，而我这头‘老牛’也要做到无所畏惧。”刘杰打趣道。

在项目团队的共同努力下，没多久，新版设计方案得到了业主批准，10个月的紧急开工拉开帷幕。但就在各项工作齐头并进之时，拦路虎又一个冒出来。

一天深夜，熟睡中的刘杰被一阵喧闹声吵醒。原来，在尾盐浓密机试运行过程中，浓密机脱气槽突发冒槽，造成物料沉积、堵塞。怎么办？拿机具清堵？“脱气槽内的母液足有1.2米深，这种情况，机具根本无法使用。”眼看物料越积越多，刘杰果断作出一个决定：

“一带一路”倡议提出以来，中国坚持共商共建共享原则，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，推动共建“一带一路”高质量发展，取得实打实、沉甸甸的成就。通过共建“一带一路”，中国还构建了广泛的朋友圈，实现了同共建国家互利共赢。

数据显示，截至今年4月，中国已与149个国家、32个国际组织签署了200多份共建“一带一路”合作文件。2013年至2021年，中国对共建国家直接投资累计1613亿

美元，为当地创造34.6万个就业岗位。

这其中，一大批国有企业在共建“一带一路”中发挥了重要作用。中国建设者夜以继日埋头苦干，奏响共建“一带一路”的最美和声。

作为第一批“走出去”参与境外项目合作的国有企业，中信建设有限责任公司（以下简称“中信建设”）牢牢抓住“一带一路”倡议带来的重要战略机遇，在海外实施建设了多个重大项目。近日，本报记者采访了中信建设的几位工作人员，让我们一起走近那些奋斗在“一带一路”上的建设者。



▼季宗礼在与业主经理讨论技术问题。

▼已完工的阿尔及利亚东西高速公路东标段。



▼乌兹别克斯坦钾肥加工二期项目。

▶刘杰（左一）与业主进行施工联查。



◀刘煜在营地内工作。

▼哈萨克斯坦国有公路改造项目。

人工清堵。

拿起振动棒，刘杰赤脚跳进脱气槽中：振捣、掏泥、高压枪冲洗……忙完后，已是凌晨4点。刘杰说，当时根本来不及多想，“自己是钾肥厂项目的第一责任人，关键时刻肯定要冲上前。”

临近投料试车，刘杰意外发现，胶皮机的皮带却经常跑偏。为了使装置早日投产，刘杰一马当先，抓起晒得滚烫的皮带扛在肩上，准备采用最原始的方法——人工纠偏。现场工作人员先是一愣，随后立刻明白了他的意图，也有样学样，手拉肩扛地一起将跑偏几十米长的皮带拽正了。大家死死拽住皮带一连数小时，直到手心磨破、肩膀通红都不肯松手。当天夜里，刘杰又熬夜加班，找到了解决对策。

整整一年时间，刘杰带领项目团队交出了一份圆满答卷：全面完成总面积逾20万平方米的工厂建设，创下了国际钾肥厂建设、投产的新纪录。

乘着“一带一路”的东风，钾肥厂一期项目顺利完工后，乌兹别克斯坦迅速上马二期项目，继续由中信建设承建，中国进出口银行提供资金支持。“现在，就连城镇发展重心都开始向我们这边靠近了。”刘杰介绍，钾肥厂的建设，给德赫卡纳巴德市带来了经济繁荣，受到当地老百姓的热烈欢迎。

45岁的斯罗奇是项目部在当地聘用的一名司机。一次，项目部打算派斯罗奇去离家较远的昆格勒市工作。但他觉得家里孩子小、往返路途远，故而提出涨薪。综合考虑后，刘杰爽快地答应了。

但隔天一早，斯罗奇却惭愧地说：“工资不用涨了。”原来，听到儿子的“好消息”，斯罗奇的老父亲对他一通训斥：“这几年，家里新盖的房子、添置的新车，哪一件不是靠中国朋友才挣来的。现在人家需要你，你居然还要起钱来了。做人不能不讲义气！”

“听了这段话，心里真的很感动。”刘杰说，他真切感受到了当地人的善良与淳朴。“现在一有时间，我常翻看过去的老照片，会感到莫名的激动，那几年时光，是我最难忘的人生经历。”

在哈萨克斯坦修公路——“业主对‘中国标准’竖起了大拇指”

8月30日，接受记者采访前，哈萨克斯坦KB公路改造项目工程部副经理刘煜主动将时间定到了午休时段：“不好意思，现在哈萨克斯坦不是太热，正是施工的黄金季节，也就中午能稍微喘口气。”

“想在这里干活，就得一切听温度计的。这里春有风沙、夏有高温、冬有严寒，每年施工有效期也就半年左右。”平日不善言辞的刘煜，一谈到工作，就停不下来。

他告诉记者，KB项目是一个旧路升级改造项目，由双向两车道升级为双向四车道。“虽然没有大型桥梁、隧道，但全线路程长、工程量大，特别考验建设管理单位的组织协调能力。”

万事开头难。2017年，初到哈萨克斯坦，刘煜面对的是“一无所有”。

一般情况下，大规模施工前需具备“三通一平”的基本条件，即平整场地和交通、电通、排污通。但由于工期吃紧，在营地尚未完工的情形下，率先进场建设者们不得不“先生产后生活”，十几个人挤住在附近镇上一户居民家中。

镇上极度缺水，无论洗漱、吃喝，大家用的水都是色泽发黄、带有异味。洋葱、胡萝卜、土豆、西红柿则是餐桌上的“四大天王”。“当地人多食肉，蔬菜卖得很少，想买齐这几种食材，我们还要等当地举办自发性集市才行。”刘煜说。

“这些生活困难，其实早就有心理准备，我们都能克服。”但项目建设中层出不穷的新问题，一度让刘煜感觉快要撑不住。

“哈萨克斯坦的公路行业规范沿用的是几十年前的标准。”刘煜举例解释，例如，如今的双钢轮压路机在重量等施工性能方面已有很大提升，业主却坚持按照原来的规范要求，使用小吨位压路机。

双方在施工理念上的分歧，导致前期设计审批异常困难。面对这一困境，刘煜主动求变，决定先做一条200米的试验段，借助样板式的施工工艺和施工质量，说服业主。

做个试验段，说起来简单，但做起来难。因为项目90%以上的工人都是当地人，且大多数从未接触过中国施工标准与施工技术，试验段最终能做成什么样，刘煜心里也没底。

再难也要一试，全面的教学势在必行。那段时间里，反复的室内动画演示、现场技术实操演练，占据了刘煜与攻坚团队可利用的每一分钟。到最后，几位“中国师父”还克服了语言障碍，学会用简单的俄语进行交流。“随着试验段质量完全达到验收条件，业主对‘中国标准’竖起了大拇指。”刘煜自豪地说。

“从技术管理、资源组织到拌和站生产、现场沥青摊铺，项目90%以上的工作都是由哈萨克斯坦籍员工完成。”刘煜说，这为企业后续探索海外项目管理新模式提供了宝贵经验。

随着同事的呼喊声响起，刘煜满怀歉意地结束了采访：“不好意思，咱们找机会下次再聊。”说罢，他匆匆奔向屋外，继续“赶工”去了。

本版照片均由采访对象提供