

超级工程筑起民心之桥

本报记者 卢泽华

上的

中国建造

一带一路

泽蒙-博尔察大桥全景

中国有古语说，“无农不稳，无工不富，无商不活”。货物贸易和投资合作，是促进企业全球化发展的必由之路，也是实现国家互联互通的重要形式。数据显示，2016年，中国对外直接投资达到1888亿美元，同比上涨30%。

海外市场，充满了机会和诱惑，却也困难重重。在出口过程中，许多优质的中国产品遭到反倾销、标准体系不同等问题，频频受阻。不少中国企业表示，项目谈判并不难，难在技术谈判，原因就在于国际市场缺乏对中国标准的认可。这成为中国企业出海经常遇到的困难，甚至成为中国企业出海的重大障碍。

据报道，现阶段中国主导制定的国际标准仅占1%，在一些重大领域、重大战略中，标准化手段运用不够，国际标准人才缺乏。这些问题，成为中国更好与世界互联互通的“拦路虎”。

从整体上来看，中国尚未建成与国际接轨的标准体系，加之部分企业标准化意识薄弱，导致在出口过程中遭遇贸易壁垒。打好“标准牌”，全面推动技术标准和标准“走出去”，打造中国标准在国际市场的话语权，不仅需要技术、质量等硬实力保障，还需要转变出口模式、完善配套服务、发挥产业协同等“组合拳”。

现阶段，中国企业出海已从一般贸易，逐步转向技

打好标准牌 赢得话语权

王萌

术、装备、资金的集成化出口路径上来。在这一转变过程中，中国标准体系也取得了迅速发展，特别是中国工程建设标准，在许多领域处于世界领先地位。

在中国企业不断开拓国际市场的同时，还要提高企业海外配套服务能力。企业不仅仅是市场的投资者和产品的提供者，更要提供解决方案和后续配套服务。比如，中国企业参与建设的肯尼亚蒙内铁路，从投融资、技术标准到运营管理维护，全部采用中国标准，不仅为企业赢得了国际市场，还以此带动了中铁路装备与技术标准“走出去”。

单丝不成线，独木不成林。在企业出海过程中，还要发挥产业协同效应。其实，中国标准总体水平并不低，甚至有超过70%的指标严于欧盟、美国相关标准或与其一致。因此，中国企业要树立自信，与国内同行一起推动产业标准建设，以产业集群的方式走出去，进而提升产业整体的国际竞争力，推动中国标准走出去。

得益于“一带一路”倡议，未来中企的国际市场将更加广阔。政府搭台、企业唱戏，中国企业海外拓展的目标已从获取生产要素升级为完善全球产业布局，而更高层次的目标是技术、服务，特别是标准的“走出去”。

品牌论



由中国承建的牙买加南北高速公路上的当地工作人员

3、履行责任民心相通

巴基斯坦人阿依木在中巴一个公路建设项目部开车，后来做起了劳务分包，3年间，他买了一台越野车和一台小卡车，还买了一块地准备盖房子。如今的他生活富足，但没人能想到，3年前，他一家八口人挤在一座小院子里，收入主要依靠地里的几颗杏树，只够维持温饱。

“当地没有就业渠道，土地产出有限，许多家庭经济收入很低，徘徊在贫困的边缘。自打来到项目部打工后，我的生活发生了翻天覆地的变化，跟随我干活的村民也受益了。”阿依木说。

阿依木生活的改变是“一带一路”建设给沿线国家民众带来实惠的缩影。在“一带一路”建设中，中国建造不仅使用钢筋水泥修路架桥、筑港通航，搭建基础设施的“硬联通”，更注重通过履行社会责任，实现民心交融的“软联通”。

坚持属地化经营管理，造福当地民众，一直是中国建造秉承的重要原则。在巴基斯坦，中国建造雇用的当地员工约占员工总数的80%。在非洲，蒙内铁路项目从初期就把当地雇员管理作为重点，目前项目在职当地雇员超过2万人，并以直接雇用或间接雇用的方式为肯尼亚当地创造了超4万个就业岗位。

每年肯尼亚雨季来临的时候，东非草原就开始焕发绿意，美不胜收。然而，肯尼亚女孩巴塔却讨厌雨季。她在肯尼亚夸莱郡的玛格拉尼小学读书，每年一到雨季，雨滴便穿过教室破旧的屋顶，打在她的头发与书桌上。

中国蒙内铁路项目部的到来让巴塔的雨季不再那么“讨厌”，在了解相关情况时，项目组从铁路前线抽调施工人员，用两个月时间完成了校舍建设。相对于蒙内铁路这样的大项目，援建一所小学只是一项“小工程”，但正是这些发生在“一带一路”上的小细节，让当地民众对中国建造的好感度大大提升。

谈到中国建造促进“一带一路”沿线国家之间的民心相通时，参与泽蒙-博尔察大桥建设的中国路桥塞尔维亚办事处总经理张晓元有自己的体会：“其实，一个人一生修不了几座桥。刚参加工作的时候我们认为桥就是钢筋混凝土结构，慢慢地，就会理解桥的多重属性。比如泽蒙-博尔察大桥，它可能是连接中国和塞尔维亚人民之间的一座桥，是一种纽带。”张晓元说。

(本版图片均来自中国交建)



中方员工在蒙内铁路建设现场培训当地员工

1、工程神话广受赞誉

第一个大型深水码头、第一个油码头、第一个粮食化肥专用码头、第一个液化石油气码头……这些都是中国交通建设股份有限公司（以下简称中国交建）在巴基斯坦创造的建设纪录。作为一家特大型基础设施综合服务商，中国交建已经在巴基斯坦经营超过半个世纪。2013年，中巴两国政府提出共同建设中巴经济走廊，希望以此来加强两国交通、能源、海洋等领域的交流与合作，并将其打造成为“一带一路”上的旗舰项目。

喀喇昆仑公路起于巴基斯坦首都伊斯兰堡以北的曼赫色拉，终至中国西部千年古城新疆喀什，全长1224公里，是巴基斯坦北部与中国唯一的陆路通道，被称为“中巴友谊公路”。1966至1978年，喀喇昆仑公路由中巴两国共同修建而成，但由于道路年久失修，中国承诺帮助巴基斯坦改扩建，由中国交建承担建设任务，并于2015年完成了一期工程。目前全长118公里的二期工程（赫韦利扬-塔科特）正在建设之中，也是中巴经济走廊最早的项目之一。

“项目地处喜马拉雅山、兴都库什山和喀喇昆仑山交汇的崇山峻岭之中，该地区气候恶劣，遍布地质断层，频发地震，给项目建设带来了前所未有的困难。”中国交建海外事业部副总经理彭大鹏对本报记者表示。

同样是中巴经济走廊上的大型基建项目，瓜达尔港项目位于巴基斯坦西南大片荒漠地带的海边，自然环境和气候条件十分恶劣，在一个人烟稀少的小村落里，平地建起一座现代化大型港口，除了码头选址、设计与施工之外，还要解决海水淡化、发电供电、给排水与污水处理等一系列问题，其难度可想而知。2014年2月，瓜达尔港被列为促进中巴“一带一路”合作的旗舰项目。随着瓜达尔港建设日渐完善，过去的小渔村，正逐步成为备受瞩目的国际化港口。目前，巴基斯坦瓜达尔港自贸区一期25公顷已正式开工建设。

“中国路桥再创工程神话”赞誉的获得，不仅仅缘于项目本身的难度，更在于中国路桥所承建的基础设施建设项目，真正惠及当地民生，助力当地经济发展。”伊斯兰堡战略研究所所长、巴基斯坦前驻中国大使马苏德·汗曾撰文指出。

从蜿蜒在巴基斯坦北部群山之中的喀喇昆仑公路，到横跨塞尔维亚多瑙河的泽蒙-博尔察大桥；从飞架在广袤的非洲大草原、任由成千上万野生动物穿梭的蒙内铁路，到静立在霍尔木兹海峡湾口、眺望万千船只的瓜达尔港，“中国建造”不仅打造了一个个令世界惊叹的超级工程，创造了蜚声海外的国家品牌，更是成为中国与“一带一路”沿线国家民心相通的有力见证，筑起了坚不可摧的友谊桥梁。



肯尼亚蒙内铁路。

2、互联互通造福当地

“等这条铁路建成后，这里的经济发展将大不一样，可以想象我这里的客流量也将大幅增长！”说这话时，肯尼亚人尼阿布正忙着翻修他在沃伊镇经营的酒店。他所说的铁路是中国在肯尼亚建设的蒙内铁路。这几年，尼阿布的酒店生意一直不温不火。可如今，蒙内铁路的修建让他对沃伊镇与酒店的未来充满了信心。

从内罗毕到蒙巴萨的运输时间将由原来的10小时缩短到4至5小时，东非货运成本将下降79%，商务成本将下降40%……这是肯尼亚政府对于蒙内铁路通行后的经济效益算的一笔账。蒙内铁路全长480公里，连接东非第一大港蒙巴萨港与肯尼亚首都内罗毕，是中国建造的第一条完全采用中国标准的境外铁路。

“蒙内铁路将于今年5月31日正式开通运营。除了满足当地客货运，这条铁路还将成为新兴的旅游观光线路。”中国交建海外事业部执行总经理孙立强对本报记者表示。

在塞尔维亚首都贝尔格莱德市，多瑙河有50多公里河段流经这里。然而，沟通河南北两岸的纽带只有一座建于二战时期的潘切沃大桥。交通不便长期困扰着当地居民，住在两岸年轻的情侣们，甚至需要穿过大半个城市，堵上几个小时之后才得以相会。这种局面一直等到中国建造的泽蒙-博尔察大桥投入使用才得以改变。大桥通车后，该市泽蒙区到博尔察区之间的通行距离与时间均缩短了70%。

正因如此，塞前交通部长安蒂奇将泽蒙-博尔察大桥形容为“塞尔维亚近几十年来最好的基础设施项目”。而当地人更是将泽蒙-博尔察大桥亲切地称为“中国桥”。

