

### 穿透

# 大道同行 千里共好

□本报记者 王永珍 林侃

### 核 心 提 示

在非洲沙漠中奔驰的汽车,在这块大地上穿山跨河的公路、桥梁,是“一带一路”上新的方舟和驿站。共建“一带一路”倡议提出十年来,越来越多的福建企业踏上这块大陆。厦门金龙旅行车有限公司生产

的小型客车穿行在尼罗河边、北非沙漠中;福建的中国武夷实业有限公司在非洲修建众多的桥梁、公路等基础设施……这都在书写“一带一路”大道同行、千里共好的时代新篇章。

由中国武夷建设的肯尼亚新A2项目  
穿过广袤的草原。(受访单位供图)



金旅海外销售公司总经理安敏(左三)为埃及CKD项目发车仪式剪彩。本报记者 林侃 摄

## 我在非洲筑天路



扫一扫看视频

作为福建省实施“走出去”战略的先行军和主力军、国际承包商250强,中国武夷全面投入共建“一带一路”,在亚洲、非洲、北美洲、大洋洲等地区,完成了3200多公里公路、200多万平方米的房建项目,国际项目合同额超260亿元,涉及道路桥梁、公共建筑、市政公用、工业建筑等13个工程领域,并连续获得4项中国建筑鲁班奖、2项国家优质工程奖。在非洲,“CHINA WU YI”已经成为精品工程的代名词。

中国武夷埃塞俄比亚分公司总经理张妙平,看到非洲大地上由中国武夷建设的一条条道路、一座座桥梁、一栋栋公共建筑、一个个水塘,难抑心中的激动——这些都是“一带一路”上的新驿道、新驿站和新绿洲。

### 打通“地狱之门”

火山岩地貌寸土难积,滴水难存,气温热到令人呼吸困难,硫磺湖泊边有很多的鸟类尸骨,在全球最著名的活火山之一阿塔德拉火山附近,在寸草不生的沙砾岩石之间修筑一条长达80公里的公路,有何意义?

上周,回国休假的张妙平向记者讲述公司在埃塞俄比亚建桥筑路的点点滴滴。

位于东非高原的埃塞俄比亚是世界上最不发达国家之一,阿夫德拉火山道路项目位于有着“地狱之门”之称的阿塔德拉火山地区,是该国最欠发达的地区。

这里也有着最壮丽的自然景观,有世界上少有的永久熔岩湖,旅游者可以观赏沸腾熔岩的剧烈运动,欣赏美丽的硫磺湖。如平镜般的盐湖,不时出现缥缈之景,如海市蜃楼。

然而,以前车辆只能在旱季时从戈壁到达距火山山脚10公里外,游客想看到熔岩奇观,得在高温中行走近20公里。车子在雨季完全无法进入该地区。

为促进旅游业与盐场、钾矿等制造业发展,当地政府上马阿夫德拉公路项目,却因极端恶劣的自然条件一直搁置。

2017年5月,中国武夷承接了这条火山公路工程。“该项目以海拔最低(-70米),气温最高(午后平均气温高达50-60℃)、环境最恶劣(一望无际的火山熔岩)三项纪录,成为中国武夷境外工程施工条件最艰苦、环境最恶劣的项目。”张妙平说。

只有极少数人能够适应高温环境,导致当地员工流动性很大。项目部通过给工人安排空调房,加盖食堂、洗澡间、卫生间等附属设施,提高了员工的稳定性。

此前,当地居民要想将盐湖中提取的盐运到市镇去卖,得通过骆驼商队,连续几天穿行在无边无际的沙漠中方可实现。如今,有了柏油路,车辆可以进入盐矿区,工业化的采矿设施也已出现在盐矿区。有了这条新修的公路,阿夫德拉镇已经成为较大的人员及物资中转基地。

中国武夷的《在“地狱之门”开辟造福民生的天路》,获评2019中国企业海外形象建设“卓越社会责任类”优秀案例。

### 荒漠上的“生命水塘”

说起非洲,人们总会想到草原上的动物大迁徙。动物为寻找水源,上千公里大迁徙,部落之间为争夺水源,经常发生暴力冲突。中国武夷在肯尼亚和坦桑尼亚公路建设中,在项目沿线建成大中型水塘276座,可蓄水总量约370万立方米。

亲历者陈荣波如今已转战埃塞俄比亚阿伊凯勒公路工程项目部,因当地进入“紧急状态”,网络非常不稳定,陈荣波通过微信时不时向记者讲述了在肯尼亚挖水塘的故事,并发来自己拍的照片。

在肯尼亚,有一条称为“战略之路”的A2公路,是东非交通大动脉。2017年6月,A2公路全线贯通,中国武夷跨越十年建成了西方发达国家3次都未修通的东非大动脉,被非洲发展银行盛赞“这是中国公司创造的奇迹”。

这是一条曾被称作噩梦之旅的道路。几十年来,这段穿行于草原荒漠、长约524公里的道路,崎岖不平。

2013年,陈荣波来到肯尼亚特比-摩亚雷(A2)公路项目,这里年均降雨量400毫米以下,地表无常年径流河水,每年旱季长达10个月,水资源十分匮乏。多数居民的生活与饮用水不得不依靠那些积在地势低洼处的浑浊雨水。陈荣波说:“当地妇女儿童每天的主要家务就是背着水罐或赶着毛驴去远处找水。如果不是亲眼所见,是无法体会当地人们对水的强烈渴望的。”

由于地下水贫瘠,项目部先后钻取的12口井,只有3口井有水,且出水量不多,解决生产生活用水成为最为紧迫的问题。去哪儿找水?这里属于热带草原气候,有两个雨季,大雨

季和小雨季,分别在上半年和下半年。如果建造水塘并控制好蒸发和下渗,说不定施工和当地人畜用水都能得到保障。大家最终想出了挖水塘的方案。

“刚开始,很多居民不同意,觉得开挖水塘会破坏土地、草场。我当时是项目翻译,和同事连续多日上门耐心解释,他们终于同意让我们先试一试。”陈荣波说。

在一次座谈会后,“广挖水塘广蓄水”方案最终敲定。项目组边修路边挖塘,公路沿线修建的大小大小15个水塘,既保障了施工用水,也缓解了10万居民及50万头牲畜的饮水难题。

“看着当地居民取水时脸上的笑容,一群群骆驼、牛、羊蜂拥而至的壮观的景象,心情不亚于修路带来的成就感和满足感。”陈荣波说。十年来,水塘周边新增近千户居民,有些学校在此选址。

A2公路项目荣获2016—2017年度中国建设工程鲁班奖(境外工程)。2022年11月在京举行的全球减贫伙伴研讨会上,中国武夷《东非荒漠上的“生命水塘”》获评全球最佳减贫案例。

### 那一刻,所有的付出都值得

肯尼亚首都内罗毕有一条著名的“中国路”——内罗毕-锡卡市政道路项目。该项目是迄今为止肯尼亚政府投资最大的公路工程,是肯尼亚连接埃塞俄比亚、坦桑尼亚等国的交通大动脉,也是中国武夷当年在境外工程项目中结构形势最复杂、干扰因素最多、施工难度最大、项目人员最多的标志性建筑。

对李多来说,在这个项目工作的3年多时间,也是他人生收获最大的一段经历。

2007年6月,福州大学土木工程专业毕业的李多,怀揣梦想踏上了非洲。2009年7月,内罗毕国际机场项目竣工后,他随项目部整体转战到锡卡市政道路项目。

项目在市区,用的当地工人多,对外协调的事多,需要的英语翻译也比较多,2009年刚大学毕业的游长兰也来到这儿。在艰苦的工作和生活中,他俩相识相爱,组建小家,生下两个可爱的孩子。他们共同参建的这条内罗毕地标性公路,被评为2012—2013年度国家优质工程奖(境外工程),他们的小家庭也获评“全国最美家庭”。

先后任项目合同计量部主办、主管、部门经理、项目收尾工作负责人的李多,如今已是中国武夷国际事业部总经理助理,并兼任坦桑尼亚分公司总经理。

记者在福州置地广场中国武夷公司采访李多,看到他手机中珍藏的一张照片,夫妻俩,4岁的儿子、刚出生不久的女儿以及出国帮助带孩子的岳母,摄于2018年。那时,李多调到坦桑尼亚分公司,夫妻俩在非洲分居两地。

“看到我们参与建设的一个个项目,显著改善了当地的基础设施,并送去了技术,让当地人的日子变好、有更多就业和发展的机会,我们所有的付出都值得。”李多说。

“我的青春在非洲度过,所有的付出都值得。”与李多本科同届,福州大学土木工程学院桥梁专业研究生毕业的张妙平,同样感慨。2010年他在非洲参与的第一个项目,由于条件恶劣蚊子特别多,得了8次疟疾。

张妙平手机中存着这样一段视频:埃塞俄比亚的村民在雨季要渡过水流湍急的阿特拉巴河,仅靠一条连接两岸的麻绳,画面让人胆战心惊。2023年1月,历经两年多,克服水泥匮乏、因内战停工等困难,阿特拉巴河桥终于建成。“一座桥,一条路,方便了当地人们的出行,也让他们看到希望的未来,我想这就是共建‘一带一路’倡议的意义所在。”张妙平说。

从茫茫的北非沙漠、广袤的中亚大草原,到无垠的欧洲大平原,共建“一带一路”倡议提出十年来,越来越多福建生产的汽车驰骋在这些地方。其中,厦门金旅已向“一带一路”共建国家出口车辆超过5万辆。

在金旅“出海”的历程中,一个市场、一种车型、一个人特别值得一提,一个市场便是埃及,一种车型便是金旅生产的“金旅海狮”小客车,一个人便是这个市场的“拓荒者”。金旅小型客车自2010年在埃及销售第一辆起,经过多年深耕,如今它在埃及的保有量已超过33000辆,帮助该国改善出行状况。

十几年前背着行囊在埃及开罗大街小巷调查当地旅行车市场,其中的艰辛早已化为甜美的回忆。如今,金旅客车海外销售公司总经理、曾经的埃及市场“拓荒者”安敏看到中国生产的汽车疾驰在“一带一路”上,心中有说不出的自豪。

### 勇闯北非的背包客

“真先进!”20世纪90年代到开罗,很多中国人都会发出这样的惊叹。那时的开罗号称“中东小巴黎”,比那时的中国大多数城市都要现代化。可时间,似乎也停止在了那个年代。

当安敏在2010年第一次踏上这个陌生城市时,他看到的是:道路狭窄,路况很差,遍地小客车。

2009年,安敏从一家3C公司外贸部门离职后来到金旅,到埃及开拓市场是公司给他的第一个任务。

最初的安敏像背包客,一到埃及就做前期调研,找到当地司机落脚休息的聚集点收集信息,问他们有什么需求,对产品有什么建议。

“那些聚集点又脏又乱,治安也差,一般外国人根本不敢来。”但凭着一腔热血,安敏硬是在这样鱼龙混杂之地搜集到了大量的第一手资料——

首先,开罗老城区面积不大,有很多卫星城,卫星城与开罗城区的距离有远有近,最远的甚至在100公里左右。这里的道路较窄,大型客车很难在城区穿梭,因此小客车优异的通过性让它成为不二之选。

其次,在埃及,小客车承担日常通勤,是刚需,对车主而言,一辆车便是一家子的生计。车子一旦出现故障就影响生计,维修方便最重要。埃及有接近16万辆小客车,在市场上有大量的配件。

2010年前后,曾占领埃及市场的丰田小客车准备停产,日系其他小客车的价格又偏高,埃及当地的经销商EL Kasrawy公司想找到一款替代产品,金旅便与这家公司有了第一次接洽。

前前后后谈了近三个月,EL Kasrawy公司终于决定第一批采购300辆金旅小客车。这个大单在当年占了金旅出口额的30%。广州飞开罗要11个小时,那几年安敏每个月都会飞一个来回。

### “入乡随俗”赢市场

第一批金旅小客车出口到埃及时,被当地用户挑出很多“毛病”。金旅只能在和对方的磨合中加以改进。所谓磨合,其实就是吃透市场,把本土化、特色化研究到位。

埃及客户提出车辆要装配化油器发动机。这等于技术上要回头路,同时国内早已没有化油器发动机,电喷都已经从单点电喷进化到多点电喷。

金旅的工程师王烈坦言,最大的困难在于找遍全国也没几家发动机厂还有这样旧标准发动机零部件和产线。更要命的还有交期,客户提出的交期按季度算,且含有船期,这意味着留给生产的时间,只能按周来算。

“更夸张的是磁带机!在车载MP3、CD都几乎被淘汰的年代,对方要求装磁带机,这简直让人哭笑不得。”王烈说。

## 金旅客车“出海”记



金旅客车在厦门现代码头准备装船。本报记者 林侃 摄

扫一扫看视频



李多(右三)在非洲的施工现场。(受访单位供图)