

音频新闻访谈《我为“一带一路”架桥》

=====总片花=====

男播：今年是共建“一带一路”倡议提出十周年。

同期声：设施联通是共建“一带一路”的优先领域（渐弱）……

同期声：雅万高铁上座率增至 98.7%，开通运营首月（渐弱）……

同期声：匈塞铁路预计开通时间提前到 2024 年底，全线建成通车以后（渐弱）……

同期声：由中国企业在海外承建的最大规模和最大金额单体桥梁工程——孟加拉帕德玛大桥，6 月底正式开通。这也成为中孟两国共建（渐弱）……

男播：蓬勃十年，逐梦丝路！请听新闻访谈《我为“一带一路”架桥》

主持人：听众朋友大家好，欢迎您收听新闻访谈《我为“一带一路”架桥》，我是主持人齐晓彬。我手上拿着一张孟加拉国在 2018 年发行的国家经济发展 70 周年纪念钞，它的背面印着一座大桥——帕德玛大桥，写有“国家骄傲的象征”字样。今天，我们“为‘一带一路’架桥”的故事，就从帕德玛大桥讲起。

这座大桥位于孟加拉国首都达卡西南约 40 公里处，横跨帕德玛河，是一座全长达 9.8 公里的公铁两用特大桥，2022 年 6 月正式通车。帕德玛大桥是孟加拉国目前最大的桥梁项目和最大的基建项目，也是共建“一带一路”倡议提出以来，中国企业承建的最大海外桥梁工程。

今天，我们很荣幸请到了三位帕德玛大桥的建设者，他们来自位于秦皇岛山海关的中铁山桥集团，他们分别是：中铁山桥海外营销中心副总经理王爱文、中铁山桥帕德玛大桥项目部总工程师魏明霞、中铁山桥桥梁分公司焊接特级技师张明。

首先我们来欢迎王总。王总，您好！

王爱文：大家好，我叫王爱文，我在中铁山桥集团有限公司海外营销中心工作。我们中铁山桥的主要产品有桥梁钢结构、铁路道岔，还有机械产品。孟加拉帕德玛桥是孟加拉国的梦想之桥，在孟加拉国内举目关注。大桥是连接中国和东南亚泛亚铁路的重要通道之一，也是我们“一带一路”倡议的重要交通支点工程。山桥的桥梁和道岔产品广泛地运用在“一带一路”沿线的国家的桥梁和铁路的项目里面，我们的起重机械产品也广泛地运用在中欧班列的货站中。

主持人：欢迎王总。接下来我们再来认识一下魏明霞。魏总工，您好！

魏明霞：大家好，我是中铁山桥魏明霞。作为中铁山桥

帕德玛大桥项目总工程师，是十三家参建单位唯一的女总工。在帕德玛大桥建设期间，全面负责技术、质检、安全、商务等工作。

主持人：欢迎魏总工。最后介绍一下三位嘉宾当中最年轻的一位，也是全国五一劳动奖章获得者张明。张明，你好！

张明：大家好，我叫张明，是中铁山桥集团桥梁分公司的电焊工特级技师，在帕德玛大桥建设中主要负责钢桁梁的焊接工作。

主持人：欢迎三位！今天来到我们直播间的三位嘉宾是共建“一带一路”倡议提出十年来，中国参建的海外项目的建设者、参与者，也是“一带一路”共建国家人民梦想实现的见证者。那么，我们就从他们共同参与建设的帕德玛大桥，这个孟加拉国的“梦想之桥”开始说起。

=====片花=====

口播：帕德玛河是恒河与雅鲁藏布江两条世界级大河汇合后的主河，河道宽阔、水流湍急。想要跨越10公里左右的河面，只能依靠效率很低的渡轮，或是绕路数百公里，这把一亿多人口的孟加拉国天然分割成东北和西南两部分，孟加拉国急需一座桥来“缝合”整个国家。

王爱文：开标之前，很多欧美国家的总包方都放弃了。

魏明霞：国外的很多工程师，都摇摇头、摆摆手，都说

不可能。

张明：115 毫米厚的钢板，这是在世界上都没有过的先例。

主持人：刚才我们也听到了，修建帕德玛大桥难度很大，很多国家都望而却步。所以在这儿，首先想请问王总，别的国家都觉得难的事，我们不觉得难吗？我们为什么有信心，觉得这个事儿我们能做成呢？

王爱文：这个在当初 2014 年我们投标的时候，确实是不容易，当时很多欧美国家的总包方都放弃了。我们其实也觉得这个很难，它这个项目设计，还有现场的地质条件，包括孟加拉国的一些施工的设备什么的都很缺乏，物资也都很缺乏，各个方面反正都很难，甚至达到了就是说很苛刻的一个条件，但是我们决定仍然还是要做。当然了，这不是蛮干，也不是盲目地说我非要去投标，主要还是因为我们对自己的实力有信心。

近些年来，我们中国国内建设了一大批的桥梁工程，有的跨越长江，有的跨越黄河，有的甚至跨越海峡、跨越峡谷。比如大家可能都知道的这个南京长江大桥、武汉长江大桥，还有这个“云端”的北盘江大桥，举世瞩目的超级工程港珠澳大桥，等等。在这些项目中我们积累了丰富的经验，企业的造桥能力和实力得到了一个大幅度的一个提升。

另外呢，我们山桥是一家具有悠久历史和传承的企业，在 1894 年我们这个山桥就成立了。129 年前我们山桥就建设了当时西方国家说我们中国人自己制造不了的这个京奉铁路沿线的钢桥梁；上世纪 50 年代我们制造了当时苏联专家说我们中国人自己修建不了的南京长江大桥；后来的港珠澳大桥，西方国家还说我们自己修不了，我们都成功了。

主持人：看来我们的底气来自于我们的实力，事实也证明了我们的实力。2014 年 9 月，中铁山桥集团有限公司签订了帕德玛大桥钢桁梁制造合同，2022 年 6 月这座桥建成通车。不过说到这儿，我有一个疑问想请问魏总工，我们国家被称为“基建狂魔”，我们的基建有让世界赞叹的“中国速度”，为什么这座桥会修八年之久呢？

魏明霞：是这样，这个桥修这么久，因为它有这么几个难点。第一个就是自然环境恶劣。刚到孟加拉的时候，高温、高湿、洪水、暴风骤雨，恶劣的卫生环境，给我们的生活工作带来了很多的困难。第二个是物资特别匮乏。它的水泥、沙子等这种物资特别匮乏，都得从国外进口。然后设备，比如说我们设备的零配件，有时候需要替换的，都得从国内采购完了之后，通过人坐飞机带过去。

主持人：也就是说，在国内我们看来都不是事儿的事儿，到了孟加拉，帕德玛大桥修建过程当中就都成了事儿。

魏明霞：对。很多时候就一个小小的螺丝钉就让你寸步

难行，就这么回事。第三个就是说它这个地质情况特别复杂。它整个河道里头是松软的沙土，它就是扰动性特别大，始终找不到着力层，这给我们的桩基造成很大的困难。

主持人：就是这个河流沙土特别的松软，我看有资料说这个就像《西游记》里的流沙河一样，所以不好去打这个地基。

魏明霞：对。它是个堆积平原，它的河道里全是堆积出来的那种，就是说桩基始终找不到着力层。

主持人：可以说，帕德玛大桥的建设堪称世界级难题。中铁山桥是负责建造帕德玛大桥桥梁钢结构的，是桥梁非常重要的组成部分，是桥梁的“骨骼”。那么，我们是如何把“不可能”变成“可能”的呢？

魏明霞：帕德玛大桥是孟加拉国建国以来最大的基建项目，制造方案为一桥三地。杆件在我们中国国内车间生产制造完成，然后通过海运运输到孟加拉桥址组拼现场，在组拼现场完成 150 米跨的整体组拼焊接与涂装。然后通过船运、海运运到那个桥址桥墩位置，然后提溜往上放进去。项目具有工程量大、技术复杂、周期长、无经验、风险高等难点。

主持人：就是说，即使对经验丰富的中铁山桥来说，也是巨大的挑战？

魏明霞：对。在施工中很多技术属于原创技术。这里头原创技术想说三点：第一个就是大跨度、大吨位、全焊接，

全熔透焊接的钢桁梁整体拼装技术为首创。第二个运架一体的架设方案，就是这么大吨位，3200 吨的这个大吨位的运架一体方案为首创。所谓整跨运架一体是有一个 3600 吨的大浮吊，我们管它叫天一号，全国是唯一的一个这么大吨位的浮吊，它就把整体的两个 150 米长，3200 吨的重量，这样一个大的框架整体吊装起来。第三个就是咱们 900 米公路桥面的整联预制、胶拼为世界之最。所谓 900 米公路，我们每一跨是 150 米，然后我们的一联，就是连续梁，一联是 6 跨，150 米乘以 6，900 米就是这么来的。就是 900 米的这个公路桥面整联预制、胶拼这个技术为世界之最。这个在施工中的很多技术属于原创技术，对于世界桥梁的建设者来说均提出极大的挑战。

主持人：这其中，您认为最难“啃”的“骨头”是什么？

魏明霞：这个桥就是属于有超厚板，最大的板厚达到 115 毫米。结构上来讲，因为这个桥属于桁梁桥，国内的桁梁桥都属于轻钢结构，类似于轻钢结构，它会有各种联接系，有桥门，有纵向和水平方面的联接系，增加这个结构的稳定性。而这个桥设计的时候没有联接系，它没有任何的联接系，怎么样来增加这个刚度呢？就靠这个板厚。这个桥的最大的厚度是 115 毫米，全桥的平均厚度达到 70 毫米。第二个窄空间。什么叫窄空间呢？就是这个杆件里头密密麻麻的布置着各种筋板，这个筋板就特别密，也是超厚，平均 90 毫米左

右，造成这个空间就特别窄。

主持人：超厚板、窄空间，这在焊接的过程中，应该是难上加难了吧？

魏明霞：对。就是那个人可施焊的操作空间特别窄，最窄的 370 毫米，这里头焊接也是特别苛刻，要求我们全熔透。这块儿请我们焊接工程师专家来讲解。

主持人：这块儿其实就涉及到张明了，实际上具体来操作焊接的就是您这儿，您来跟我们说一说吧。接到这样一个任务，看到这样一个厚度的时候，当时是个什么样的感受？

张明：听说这个钢板是 115 毫米的时候，也是感到很惊讶。因为我们国内桥梁制造的钢板基本上 60 毫米到 70 毫米就属于厚板了，就没想到能接触到 115 毫米厚的超厚板。我举个例子来说，一般就是 20 毫米到 30 毫米厚的钢板，你可能焊 2 层、3 层或者 4 层，也就是完成了一个焊缝；60 到 70 毫米厚的钢板，你有可能焊 10 多层才能完成这道焊缝；像 115 毫米厚的超厚钢板，有可能焊 30 多层甚至 40 多层才能完成这条焊缝。

主持人：不光是技术上的难度，是不是心理压力也很大？

张明：确实心理压力也很大的。因为它超厚板需要，当时也是空间狭小，仅 370 毫米。可以这么说，我是相对来说还是比较瘦一点儿的，还可以拿着焊接面罩进去，但是基本上进到那个 370 毫米的空间里，焊接视线也受阻，身体基本

上也是很难行动，要说胖一点儿的人应该是，我感觉应该是进不去。当时我脑子想的就是怎么能够把它完美的焊接在一起。因为它是超厚板，焊接预热也需要达到 100 多度以上，给人的体感温度也是在 60 到 70 度左右。像咱们夏天的时候可以穿着半袖，但是我们焊工为了防烫，也是要做一些防护，基本上夏天的时候，秋衣秋裤根本就没有脱过。即使是这样的话，胳膊上、腿上就是一些小的烫伤也是随处可见。然后在这狭小的箱体内焊接的时候，当时一天干下来的话基本上是七八个小时，上午四个小时，下午四个小时，也是很少喝水，尽量减少去厕所的时间。干一天活儿出来，基本上是秋衣秋裤就不用说了，外套拧出来汗水都是非常正常的。

主持人：虽然很辛苦，但我们还是靠着一股韧劲儿，攻克了难题。

张明：因为这个帕德玛大桥超厚板焊接在当时也是属于世界级难题。通过一次次的优化坡口角度和尺寸，一遍遍调整焊料和电流的配比参数，通过反复的实验，最终与工程师商量，将原先双坡口的焊接方法改进为单坡口，背面加钢套垫的融套焊接方法，成功“啃”下了这块“硬骨头”。

主持人：其实就是相信自己的技术，把每一步都做到精益求精。跟随着三位的讲述，我们一起重温了那一段充满挑战的历程。可以说，帕德玛大桥这个曾经被认为“不可能完成”的工程，是我们的建设者凭借着勤劳、智慧、勇气干出

来的。意想不到的困难一个接一个，需要攻克的难题一个接一个，绕不开的是时间。我听说魏总工您去之前大桥预定工期是两年，而实际上工期延长了很多，是不是原定的很多生活秩序也都打乱了？

魏明霞：进这个项目当时说的是就去两年，但是去了之后这项目一下子拉长了八年的时间。进这个项目的时候，我女儿刚刚初中毕业进高中，这种情况孩子的高中压力特别大。有时候孩子压力大的时候，情绪不好排解的时候，她肯定要跟我打电话。孩子说着说着哭，或者明明知道她心情不好，然后你还一句话都没说上，没把她说开心，然后完了之后电话就是妈妈不行，我要挂了，后面有人等着再打电话。这种情况作为妈妈来讲，就是说那个心，那时候就是恨不得挠心挠肝的，赶紧恨不得就跑到她的身边，或者一下就能把她搂在怀里头。

然后还有 2020 年的春节，单位就是说可以反探亲，希望家属们也去看看自己的老公、自己的爱人，在工地的那个桥是什么样子，也是组织这么个活动。然后这种情况我老公去了，就是在家属里头他是唯一的男同志，去的都是老婆，他是老公。他去了之后一共待了一个星期，因为这地方条件没得吃没得喝也没得玩。就是说终于要走了，其实大家都是欢天喜地的要走了，但是我老公走的前一天就是不开心。我说咋的不开心了呢，我说怎么了？他就说了，他说，我明天就

要走了，又把你一个人留这儿，他后面就说不下去了。就是我这么多次了，我一说起这句话就觉得我都想哭。

王爱文：做这个海外不易，做海外也需要一个情怀，说实话是。

主持人：很多我们在海外项目的建设者，都会面临这种“小家”和“大家”的取舍。他们在跟家人通话的时候，会情不自禁流泪，但是需要奉献，需要付出的时候，他们又会义不容辞地站在那里，去坚守在那里。

魏明霞：因为这个桥大家都知道了历时八载，像好多小伙子对象都没有，对不对。上那儿去就是八年，所以说这个人的坚持，就是坚持初心，坚定这个大桥必胜的这种信心。在过去的八年里，我们造桥人始终以钢铁般的意志，坚持心之所向；以绣花般的细致，勾勒秀美画卷；以取经般的磨砺，不惧挑战，始终坚持了砥砺前行的勇气、决心和毅力，竖起了这座丰碑之桥、创新之桥和人类命运共同体的友谊之桥。

=====片花=====

（通车仪式现场压混）

同期声：孟加拉国总理哈西娜在开通仪式上说，帕德玛大桥将成为首都达卡连接孟加拉国南部 21 个地区的重要交通枢纽，可每年为孟加拉国国内生产总值增长贡献 1.23 个百分点，同时降低贫困率 0.84 个百分点，新的经济区和高

科技园区将以帕德玛大桥为中心规划建设。

孟加拉工人（中文压混）：“我是米兰，2015年开始参与帕德玛大桥建设。在此之前我从没想到大桥的建设过程会经历这么多困难，解决问题的效率和决心都是我从中国同事的身上学到的。大桥建成之后让我们的通行更加便捷，原本七八个小时的过河通行时间可以缩短至10分钟，尤其是病人能够及时得到救治。参与大桥建设，也让我真实感受到了中国的担当，如果有机会希望能去中国感受那里的生活。”

主持人：2022年6月25日，帕德玛大桥正式通车。但是因为工作的原因，三位都没有在现场来见证这个激动的时刻，是不是会有些遗憾？

魏明霞：是的。当时特别遗憾没有去现场，但是我们帕德玛桥的建设者，还有我们的同事、朋友，就互相转载了当时很多通车仪式的视频。就是孟加拉人民从全国各地赶来，开车、步行就往桥上那么涌，甚至还有人趴在地上亲吻大桥。这些场景让我感同身受，我是觉得心潮澎湃了。本来通车的时候是计划邀请我们所有主要的参建者去参加这个通车仪式，计划是到全桥我们要走一遍的，这是一个很美好的计划。但是因为工作原因我们几位参建者没有去，当时人家就联系我们了，电话联系我们，让我们每个参建者发表一下自己的心声。当时我是特别的激情澎湃，我就说了这么一段话：2022

年6月25日，帕德玛大桥通车了，作为造桥人的我，心潮澎湃，为之荣耀。历时八载，重重磨砺，终成大道。在帕德玛的经历是我一生的财富，不管以后我身处何方，我都会因在帕德玛奋斗过而自豪。

主持人：能听得出，这是发自肺腑的为这个大桥的建成而感到骄傲和高兴。帕德玛大桥的开通，对于孟加拉国来说意义深远，它将孟加拉国南部较落后的地区和首都达卡连在了一起，串起发展的希望大道，而参与帕德玛大桥建设也让当地人受益匪浅。那么，我们来问问王总，建造这座桥当时也是聘用了很多当地民众，他们现在发展得怎么样？

王爱文：我们当时是聘用了800余人，当地的工人。刚开始聘用他们的时候，其实他们是没有什么技术特长的，所以我们就是手把手的、一步步的给他教，培养他，把他们从一个普通的没有技能的工人，通过这几年把他培养成了一个专业的技术工人。这些技术工人有的甚至还跟着我们中国企业到其他的国家参加工作。他们的命运的都改变了，有一个更好的提高。

主持人：比如说他们平时在孟加拉国当地，他们自己的工资水平是什么样？来我们的企业，他们的这种收入水平又能达到什么样呢？

王爱文：孟加拉是一个劳务大国，但是由于大部分只能从事一些体力的劳动，所以说他们一般普通的人员一个月，

我们算人民币的话，大概就是一个月给他 500 块钱人民币就够了，就是普通的工人。然后通过帕德玛这个项目，我们把他培养成具有各项专业能力的人员之后，他们这个收入翻了好几番，有人收入能达到 2000 多，甚至我们聘用了一些电工什么的，在他们国家都是一个比较稀缺的技术型人才，他们收入甚至都能达到 3000、4000 这样。

主持人：发展的故事中，最动人的还是人的改变。我们知道帕德玛大桥在南亚，其实这些年中铁山桥在东盟、中东欧、非洲等地也参与到了“一带一路”相关的项目建设中。

就在 11 月 8 日，5 组时速 200 公里的匈塞铁路客运专线道岔从中铁山桥集团有限公司厂区起运，这标志着中国高速道岔制造技术首次系统集成出口至欧洲。此时此刻，运载着匈塞铁路道岔的船舶还在印度洋上航行，它将于明年 1 月底抵达塞尔维亚。我们也来连线正在塞尔维亚第二大城市诺维萨德匈塞铁路建设项目现场的中铁山桥匈塞铁路项目负责人张振忠。张总，您好！先向远在他乡的您以及同事们问好！

张振忠：主持人，您好！也向在直播间里我的同事们问好！

主持人：张总，您到那边多久了？工程进展到什么程度了？

张振忠：已经三年多了，我是 2020 年 10 月开始到匈牙利首都布达佩斯开展匈塞铁路道岔产品的前期认证工作的。

匈塞铁路全线都需要满足欧标及欧盟铁路互联互通技术规范，中方在项目建设期间用了大量的时间和成本与当地相关部门一起研究标准规范的相关问题，目前山桥仍在不遗余力地进行匈牙利段道岔产品所需的认证工作。匈塞铁路分为匈牙利段和塞尔维亚段，塞尔维亚段全长约 183 公里，最高时速 200 公里每小时，共分三段建设。其中，贝旧段和旧诺段已经于 2022 年 3 月 19 日正式开通运营。目前诺苏段正在紧张有序建设过程中，力争实现 2024 年年底通车。我们山桥的道岔，即将在诺苏段的巴奇卡托波拉站的正线上投入使用。匈牙利段长约 152 公里，已于 2023 年 5 月底进入铺轨阶段，计划 2025 年 7 月开始运营。

主持人：我们知道，在 2022 年 3 月已经实现了贝尔格莱德到诺维萨德段的开通，您能不能跟我们分享一下这一年多的时间来，匈塞铁路的开通对当地人生活的改变？

张振忠：贝旧段和旧诺段开通后，我看到有统计数据，目前已经服务了旅客数百万人次，极大地便利了沿线民众的出行，很多人因此也开启了“双城生活”。原来坐汽车从贝尔格莱德到诺维萨德大约需要一个半小时，现在坐高铁只需要 32 分钟。而匈塞铁路全线开通以后，从匈牙利首都布达佩斯，到塞尔维亚首都贝尔格莱德之间的列车通行时间，将从 8 个小时缩短到 3 个小时。这不仅为两国人民的出行，也为文化交流、物流往来、经济发展带来巨大的改变。

主持人：好的，谢谢张总的连线。我们一起期待着来自中国的高速铁路道岔，能为当地人民出行提供更大便利。这是我们说到匈塞铁路高速道岔的最新情况，接下来我们也继续请王总，再来给我们介绍一下其他“一带一路”的项目吧。

王爱文：其实我们在这个“一带一路”的沿线国家有很多很多的项目，最近大家关注度比较高的，还有像这个雅万高铁，它是今年通车的。这个是我们中国的高速道岔产品首次出口到国外，中国标准的一个道岔技术输出。这条高铁也备受印尼民众的关注和欢迎，它是 11 月份试运行，目前这条高铁的上座率达到了 98.7%。它将印尼雅加达和万隆这两座城市的旅行时间从以前的三个半小时压缩到最快的 40 分钟，极大地增加了两地民众的出行便利；另外，还带动了当地经济快速协调发展。

我们在非洲是有更多的项目，像在摩洛哥、埃塞俄比亚、安哥拉、赞比亚、坦桑尼亚，等等等等，我们都建了很多的大桥，也参与了他们很多铁路线的一些制造施工工作。这些项目都为当地人民的出行，为当地经济的发展做出了大量的贡献。

主持人：就像今天我手上的这张孟加拉国 2018 年发行的国家经济发展 70 周年纪念钞印着帕德玛大桥一样，很多“一带一路”项目被印在了当地的纸币上，成为了见证两国友谊的最硬核联名。想问一下王总，是不是可以这样理解，

我们承建的很多项目，无论在质量上还是规模上，都成为了当地最值得骄傲的基础设施？

王爱文：确实是这样的，尤其是我们承接的一些大型桥梁项目，基本都成为了当地的一个地标性的项目。就像我们国内说的，去了一个城市要去哪儿打卡，基本上都是成为了这样一个被大家很欢迎的项目。

我们中国人在外面，在海外做一些项目，我们遇到一些问题和困难的时候，首先我们想到的是说，我怎么通过优化我的方案，我怎么科学的组织这个施工，通过这个技术创新我们来克服、解决、战胜这些困难。所以说当地的人都认为我们中国企业都是非常负责任的企业，非常有担当的企业。有些人开玩笑说，就说还好这个项目是你们中国人中标了，要不然这个项目不知道多少年之后我们才能用得上。

主持人：怀抱着互利共赢、共同发展的美好愿望，共建“一带一路”不断走深走实。具体到王总您的工作，这十年来，您最大的感受是什么呢？

王爱文：我去过很多“一带一路”沿线的国家，他们大部分这些国家的基础设施，尤其是铁路，还有路桥的这个建设都非常的落后。所以我们也是希望通过“一带一路”让我们走出去，走得更远一些，然后让路桥的建设能给“一带一路”国家的人民为他们的生活带来一些改变。我们中国《论语》里有句话：“己欲立而立人，己欲达而达人。”我们现

在中国有技术、有能力、有实力，我们也有梦想，而且我们也刚刚经历过摆脱贫困的过程，所以我们现在就要主动地敞开怀抱，伸出双手，把我们这些成功的经验传递出去。虽然我们在做的这些项目，有的确实面临着很多的挑战和困难，但是每当我感受到这些“一带一路”项目给当地人带来的那些实实在在的一些改变的时候，所以我们觉得还是说，我们做的这一切都是值得的，所以我们也是非常由衷地感到自豪，非常荣幸能够参与到“一带一路”的这些项目中。

主持人：以前我们可能认为中国企业在开拓国际市场，尤其是工程项目当中，外国的这个业主，外国的监理，他对于中国工程师、中方的意见，他们可能会提出一些质疑。现在随着我们接了这么多的大的项目，完成了很多不可能完成的任务之后，我们是不是在一定程度上话语权也加强了呢？

王爱文：确实是这样的。通过近些年来我们国家大规模基础设施的建设，另外我们中铁山桥在这轮基建中也是抓住机遇，承揽了很多大型的项目，把我们的不管是技术人员、质检人员、各个专业的人员这个能力都得到了一个大的提升。海外一般都是选一些精兵强将来做，因为我们有中国的这些超大型项目的一些业绩作为我们的一个支撑，我们也是充满信心。不像以前人家老外说你干过这样的项目吗？可能都没干过。但是现在我们问老外，你干过这样的项目吗？现在是他们没干过这样的项目。其实有些监理，在以前的时候

他可能趾高气扬的，他说你的不对，你就按我的来就行。但是现在我们说实话也是……

主持人：底气很足。

王爱文：对，我们就直接指出来，你说的不对，我们根据这个要求，合同、标准、专项技术要求，我们这样做是可以的。所以说，大家心平气和地一起来谈，我们是对的，他就得听我们的；他们是对的，我们就听他们的，目前就是能够达到一个平等的交流。

主持人：张明呢，参与这些工程项目，攻破一个个技术难题，对提升你的业务水平应该是帮助很大吧？

张明：因为我的技术也是通过参与一些大的桥梁建设，还有就是一些比赛，还有师傅的教导，完全可以说是通过多方面提升出来的。我后续也是参加了很多比赛，（20）17年嘉克杯属于国际焊接大赛，那是印象挺深刻的，那时我们是拿了团体银奖，也是一举打破了央企连续多年与国际赛事奖牌无缘的局面。

主持人：共建“一带一路”走过了第一个蓬勃的十年，正奔向下一个金色十年。那么三位未来十年又有哪些期待和憧憬？我们先来问一问张明吧。

张明：我就是希望未来能够继续钻研技术，提升技能，带领更多的员工一起为“一带一路”贡献新的力量。我们当时也是在遇到了很多难题，通过团队合作，不断地试验，提

出了建议，解决了很多难题。没想到我一个一线工人能够参与解决这样的难题，能够为“一带一路”贡献一点儿力量。从进厂时师傅就告诉我，我们的工作铺路搭桥，但是我们每一步的工作也是在为下一个环节的同事铺路搭桥，我们所有人一起完成的工程项目也是在为“一带一路”共建国家人民过上更好的生活铺路架桥。“一带一路”就像是我焊枪下的一道道焊缝，把我们有共同目标的国家和人民链接在一起，我们一起去过上更好的生活。

主持人：相信未来会有更多像张明一样，勤劳朴实、善于钻研、敢于创新的技术工人，投入到共建“一带一路”中。再来问问魏总工，未来十年有什么想法，如果再有这样的工程，您还会选择吗？

魏明霞：如果再有这样的机会，我觉得我还会选择。然后我也在想，我姑娘将来会从事我们这个道路桥梁土木类的建设，我觉得我退休之后，我也可以跟她一起同时为这个“一带一路”继续发光发热。

主持人：您的女儿也是学道桥专业的？

魏明霞：是这样的。我姑娘本科的时候就是选的土木类的道桥专业，硕士是在英国的这个伯明翰大学，学的是土木类的工程管理。她看见她妈妈是怎么工作的，这种情况下她就朝着那个方向，朝着复合型人才这个方向在努力。

主持人：我们也期待着将来您和您的女儿一起出现在“一

带一路”建设的项目当中。王总呢？有什么样的规划？

王爱文：中铁山桥也有计划，将来在中亚或者非洲，我们也要设立一个研发中心，或者是我们要建立一个当地的工厂，然后通过这个我们可以培训更多的一些当地工人，提高当地劳工的一个就业率，带动他们的一个经济发展，真正地实现“一带一路”倡议的合作共赢，共同发展。

其实在我家里面有一张地图，每当我去过一个国家、一个地方，我们家的小孩就会用一个红点在地图上做个标注。孩子看着地图对我说，爸爸你去过这么多地方，长大了他也想去。这也让我有一种责任感，将来我们要去建更多更好的项目。

我们山桥人总讲，我们建设一个项目，造福一方人民，缔结一段友谊。未来十年我希望能够参与更多的“一带一路”项目，讲好我们中铁山桥的故事，讲好中国的故事，让世界更了解中国。

主持人：丝路花正开。共建“一带一路”倡议提出10年来，一个个务实合作项目收获了实打实的成果，我们与共建国家的手牵得更牢，更多合作共赢的动人故事还在接续上演。

今天离开直播间，三位嘉宾又将马不停蹄地赶到下一个工程现场，我们也在这里相约，当更多、更大、难度更高的项目建成之后，我们再次相聚在这里，畅谈我们每位建设者

的感触和心声。

好的，今天的访谈到这里就结束了，感谢您的收听，再会。

【完】