

文章编号: 1674—8247(2018)01—0090—05

“一带一路”倡议下国际铁路培训思考与探索

燕菲菲 陈永

(中铁二院工程集团有限责任公司, 成都 610031)

摘要:“一带一路”倡议全面实施以来,伴随着中国高端装备制造企业走出去、国际产能合作以及沿线国家大量基础设施建设,中国高速铁路作为中国最有力的外交名片,服务于“互联互通”,沿着古丝绸之路驶向世界。在助推中国铁路“走出去”的进程中,文化融合和人才培养承担着独特的使命。文章从“一带一路”的视角,结合新时期“亲、诚、惠、容”的外交理念,对国际铁路培训进行深刻的认识与解读,并结合现状找出国际铁路培训中的关注重点,进一步思考探索实施对策,从而为“一带一路”倡议在交通运输领域的实施提供优质服务、智力支撑和人才保障。

关键词:一带一路; 国际铁路培训; 思考与探索

中图分类号:G726.82 **文献标志码:**A

Reflection and Exploration of International Training on Railways under the Belt and Road Initiative

YAN Feifei CHEN Yong

(China Railway Eryuan Engineering Group Co., Ltd., Chengdu 610031, China)

Abstract: Since the full implementation of the Belt and Road Initiative, as China's most powerful diplomatic card, China's high-speed rail goes to the world by serving interconnection along the Silk Road and along with the “going out” strategy of China's high-end equipment manufacturing enterprises, the cooperation of international capacity and the acceleration of infrastructure construction of countries along the route. In the process of promoting “going out” strategy of China's railways, cultural integration and personnel training bear a unique mission. This paper analyzes the international training on railways from the perspective of the Belt and Road Initiative and the diplomatic concept of “Amity, Sincerity, Mutual benefit and Inclusiveness” in the new period, finds out the focus of international training on railways in the light of the current situation and accordingly explores the countermeasures, so as to provide high-quality services, intellectual support and talent guarantee for the implementation of the Belt and Road Initiative in the area of rail transit.

Key words: the belt and road initiative; international training on railways; reflection and exploration

1 国际铁路培训迎来新契机

十八大以来,中国政府先后提出了共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议,得到国际社会高度关注。根据商务部数据,2016年,在国际市场需求持续低迷的情况下,中国与“一带一路”

沿线国家的进出口总额为6.3万亿元人民币,增长0.6%。中国企业已经在“一带一路”沿线20多个国家建设了56个经贸合作区,涉及多个领域,累计投资超过185亿美元,为东道国创造了近11亿美元的税收和18万个就业岗位^[1]。从“一带一路”倡议提出到全面实施以来,建设成效惠及世界,充分展示出这一倡议

收稿日期:2017-07-10

作者简介:燕菲菲(1989-),女,助理工程师。

引文格式:燕菲菲,陈永.“一带一路”倡议下国际铁路培训思考与探索[J].高速铁路技术,2018,9(1):90-94.

YAN Feifei, CHEN Yong. Reflection and Exploration of International Training on Railways under the Belt and Road Initiative [J]. High Speed Railway Technology, 2018, 9(1): 90-94.

的巨大潜力和广阔前景。

“一带一路”倡议的提出,在于加强“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”^[2]。近年来,中国作为目前世界上铁路修建里程增长速度和技术水平发展最快的国家,在铁路建设和中远期路网规划等方面做出了不懈努力,取得了举世瞩目的成绩,整体技术持续保持世界领先水平。尤其是高铁作为现代社会的一种全新的运输方式,不仅可以促进“道路相通”,也为拉动区域经济健康、可持续发展发挥了巨大作用。中国高铁拥有世界最长的运营里程,年发送旅客最多,运行速度最快,在建规模最大,而且同样具备高铁技术、人才培养、成本控制和融资能力等方面的优势。习近平主席和李克强总理在外交场合亲自推销中国的高铁,“高铁外交”逐渐成为中国外交的新名片。因此,通过国际铁路培训,可以为“一带一路”沿线国家培养交通运输领域的大批铁路建设和运营管理人才,打造属地化项目管理团队。“一带一路”为国际铁路培训迎来新契机。

2 国际铁路培训践行新理念

在2013年的周边外交工作座谈会上,习近平总书记用“亲、诚、惠、容”来定调新时期周边外交理念,而“一带一路”倡议则是通过具体的行动来践行这一外交理念。习总书记在2017年达沃斯论坛的讲话中提到,1950年~2016年,中国在自身长期发展水平和人民生活水平不高的情况下,累计对外提供援款达4 000多亿元人民币,举办11 000多期培训班,为发展中国家在华培训各类人员26万多名^[3]。“一带一路”倡议的提出,为国际铁路培训迎来新契机的同时,也赋予了其特殊的时代含义。

2.1 睦邻“亲”友,国际铁路培训助力“互联互通”

习近平总书记不止一次指出与周边国家“讲平等、重感情;常见面,多走动”。与“一带一路”沿线国家共谋和谐发展是我国睦邻、安邻、富邻的美好愿望。本着睦邻“亲”友的宗旨,邀请铁路领域基础设施管理人才、技术干部、高层官员们来华参加培训,在培训过程当中进行铁路技术交流、文化传播,不仅为实现“道路相通”打下基础,更是实现“民心相通”的有力举措。“一带一路”倡议下的国际铁路培训不仅具有传统意义上传授知识、提升技能的职责,更肩负助力“互联互通”的伟大使命。

2.2 以“诚”相待,国际铁路培训加深相互了解

在“一带一路”倡议中,“诚”是中国肩负“大国责任”,与沿线国家平等相处、和谐共进的原则。“一带一路”建设主要包含经济贸易、区域秩序、人文交流三

方面的内涵^[4]。国际铁路培训服务于人文交流,促进与沿线国家人民的相互了解、相互信任。由此一来,国际铁路培训既可以为“一带一路”沿线国家的基础设施建设培育人才,也可以拓宽我国在世界各地的“朋友圈”。

2.3 互“惠”互利,国际铁路培训远播“中国标准”

“一带一路”沿线国家普遍处于经济发展的上升期,需要借鉴中国的成功发展之路。国际铁路培训采取专题讲座、技术交流、案例分析及现场参观考察等形式,输出我国先进铁路建设技术,为远播“中国标准”提供了宝贵的机遇,也为中国铁路企业在海外市场的开拓起到了积极的效果。在“一带一路”框架下,国际铁路培训串联起了周边国家的共同利益。以互“惠”互利为目标开展国际合作,沿线国家可“搭乘中国发展的列车”,而我国亦将进一步提高对外开放水平,实现产能国际化,增强国际竞争优势。

2.4 开放包“容”,国际铁路培训搭建共享平台

如今是信息共享的时代,是机遇共享的时代,是成果共享的时代。“一带一路”沿线国家,资源禀赋各异,经济互补性较强,既有差异性又有共通性,彼此合作潜力和空间巨大。国际铁路培训以开放的胸襟和积极的态度,由浅入深地向参培官员们介绍铁路规划及选线、轨道、隧道、路基、桥涵、客站、铁路运营管理等方面的系统知识,搭建信息与资源共享平台,促进沿线国家之间的合作与交流,从而实现包容促进、共迎挑战、共创繁荣。

3 “一带一路”倡议下的国际铁路培训特点

3.1 专业技术领域人才紧缺

“一带一路”沿线大多是新兴经济体和发展中国家,总人口约44亿,经济总量约21万亿美元,分别约占全球的63%和29%^[4],对全球经济增长的贡献率已经达到80%^[3]。据亚洲开发银行的评估报告显示,2010年~2020年,亚洲各国累计需要投入7.97万亿美元用于基础设施的建设与维护,涉及989个交通运输和88个能源跨境项目^[5]。在这些大量的基础设施建设中,尤其需要铁路领域的工程技术、项目设计与管理等专业人才。

3.2 各国国情文化差异巨大

自“一带一路”倡议提出以来,已经有100多个国家和国际组织积极响应支持,40多个国家和国际组织同中国签署合作协议^[3]。这些国家历史文化不同,宗教信仰各异,政治体制多样,铁路发展水平不一。国际铁路培训中,只有全面了解当地历史文化背景,尊重当

地国情和民俗,熟悉各国铁路发展现状及需求,才能消除误解,有针对性地设定培训内容,促进交流与合作。

3.3 技术交流和现场教学占据先导

在短期的培训中,要确保参培官员在华学习的高效,回国应用的有效,国际铁路培训集中国内优势资源,强化课堂之外的技术交流和现场教学。通过乘坐中国高铁,感受中国速度,参观施工现场等多样化的培训形式,让官员充分领略中国铁路的技术实力和中国现代化发展程度,使培训达到直接的效果。

3.4 教育合作与人文交流紧密结合

古丝绸之路将沿线各国串联起来,共同发展、共谋繁荣,而国际铁路培训则以人文交流为纽带,将铁路技术、管理培训同民族、文化理解相结合。在开展铁路培训交流的内容中注入中国传统文化精粹的传播,实现跨文化的理解认同和“民心相通”。

4 国际铁路培训现状调查及关注重点

4.1 国际铁路培训现状调查

基于中铁某集团公司近5年来开展国际铁路培训的情况,汇总出如下现状调查结果:

该集团公司截至目前已举办了40余期国际铁路培训班,共接待了来自80多个国家和地区的近千名官员^[6]。从近年来国际铁路培训班的举办期数来看,随着“一带一路”倡议的推进和国际影响力的不断扩大,培训班数量呈逐年上升趋势。尤其从2015年~2016年,迎来了大幅度的提升,随之而来的参培官员也越来越多。这说明国际铁路培训日趋成熟,辐射范围越来越广。国际铁路培训班逐年举办期数如图1所示。

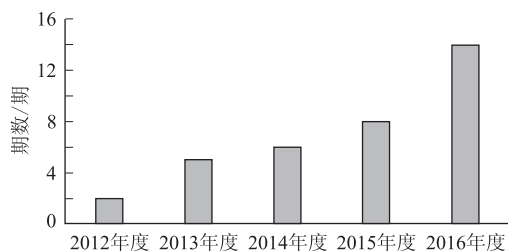


图1 国际铁路培训班举办期数柱状图

从参加国际铁路培训官员的国家分布来看,其中亚洲473人,占47.73%;非洲358人,占36.13%;南美洲122人,占12.31%;北美洲20人,占2.02%;大洋洲18人,占1.82%。由统计可见,在“一带一路”倡议下的国际铁路培训中,来自亚、非、拉发展中国家的官员参与度高,是参培官员中的“主力军”。参培官员国别分布比例如图2所示。

从国际铁路培训所使用的工作语言来看,主要集

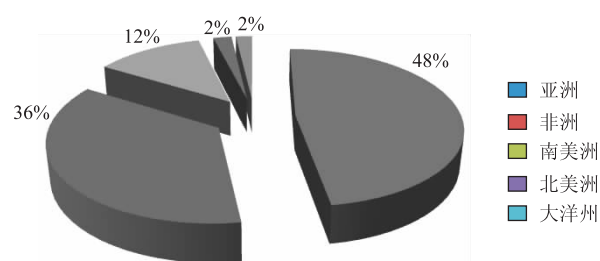


图2 参培官员国别分布比例饼状图

中于英语、法语、西班牙语和葡萄牙语四个语种,其中英语占据主导地位。但是随着来自非洲及拉美国家和地区参培官员的增多,对于法语和西班牙语的应用亦有增加趋势。国际铁路培训工作语言比例如图3所示。

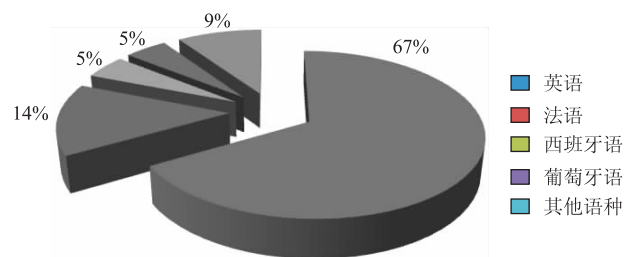


图3 国际铁路培训工作语言比例饼状图

4.2 国际铁路培训关注重点

根据官员参与国际铁路培训的实际情况,并结合培训之后的评价反馈信息。在培训的外部环境(包括教室和住宿环境)、师资环境(包括培训技巧和授课内容)、培训方法和形式、培训的组织管理(包括管理人员的外语沟通能力和后勤服务)这几个评估方面中,参培官员更重视的是授课内容、培训形式和后勤服务这三个方面。具体细化为培训内容是否契合官员需求,培训形式是否丰富,是否具有统一规范的培训管理机制以及是否建立有既懂语言又专技术的培训师资库这四个关注重点。

5 国际铁路培训思考及重点实施对策

针对以上在国际铁路培训执行中的工作重点,经过逐一分析、思考,总结出应对措施及实施建议,供探讨。

5.1 结合官员需求,设定培训内容

(1) 培训前取得沟通,未雨绸缪

在培训前,通过电子邮件、电话等形式向参培官员传递、交流培训的目标和要求。同时了解官员所在国家国情和铁路发展需要,制定合适的培训内容,使培训更加贴近实际、贴近需要。

(2) 培训中结合实际,适时调整

在培训期间,参培官员对每一堂课进行授课评估。根据官员反馈的意见,对培训内容和方式适时调整。在培训内容方面,剔除实用性不强和效果不好的内容,促进教学内容合理化、体系化。在培训方式方面,建议授课专家增加答疑解惑和研讨交流的课堂时间,扩大互动学习和案例分析的内容比例。

(3) 培训后跟踪回访,强化目标

培训结束后,对参培官员的基本情况、参训情况及对培训项目的评价建立个人档案。通过有计划的调研和回访,获取官员回国后学以致用情况以及对今后培训工作的意见和建议,从而促进国际铁路培训水平的进一步提高。

5.2 丰富培训方式,强化培训效果

(1) 认真组织参观、实训和考察活动

结合国际铁路培训重实践、重交流的特点,挑选最具代表性的在建铁路或城轨项目作为实践地点,让参培官员对于中国铁路的发展经验和建设成就有更直观的体验和感受,使课堂教学与实践操作相结合,知识传播与文化传播相结合。

(2) 强化专业技术交流

教学过程中,可以多制造参培官员与中方技术人员,以及官员之间相互交流的机会。借助此类沟通交流,不仅可以与中方技术人员分享铁路建设发展经验,官员之间也能够共同探讨各国铁路发展现状,互相学习、互相借鉴。

(3) 增设跨文化交际培训

国际铁路培训具有人才培养、科学研究、文化交流等多种职能。参培官员来到中国,不仅可以在交通运输领域学有所成,更可以通过文化交流促进“民心相通”。以在四川省举办国际铁路培训为例,在观赏川剧、欣赏民乐、体验蜀绣、观看大熊猫等这一系列的跨文化交际活动中,参培官员对中国文化会有更深入的了解。

5.3 建立执行规程,健全管理机制

(1) 完善管理体系,固化规章制度

规范国际铁路培训流程,编写培训项目工作指南,可以提升管理人员水平和业务素质,对各环节工作进行有效地监督落实。建立课件、师资、参培官员、现场参观考察等多个信息库,可以持续强化从培训策划到后期跟踪反馈全过程“规范化、标准化、信息化”管理,全面提升国际铁路培训的质量。

(2) 强化管理细节,突出优质服务

不断强化管理细节,突出优质服务,是加强培训管理团队建设的关键环节。管理细节贯穿于培训的全过程,如准备药物急救包、制作清真食物标识牌、开辟外

宾绿色通道等,都是突出管理细节的举措。

(3) 丰富业余生活,促进相互交流

在培训期间,通过组织体育比赛、生日晚会、文娱表演等活动,促进参培官员间相互了解、增进友谊,使官员尽快融入到培训班这个大家庭中,减少他们的思乡之情和彼此之间的文化冲突。

5.4 健全师资队伍,提升培训质量

(1) 对技术人员进行外语培训

国际铁路培训对于授课的老师要求较高,既要具备扎实的专业功底,又要在课堂上准确地将知识传达给参培官员。对授课的技术人员进行外语培训,提高国际化授课率,是创建高效课堂的积极举措和重要保障。

(2) 对翻译人员进行技术充电

对翻译人员进行专业技术类培训,使其掌握必要的行业术语和专业理论知识非常有必要。尤其在现场教学和参观考察的时候,懂技术的翻译人员可以大大节约时间成本,提高交流效率。

(3) 打造兼职培训师师资库

为了凸显企业开展国际铁路培训的优势,可筛选外语精良、有海外项目工作经验的技术骨干,建立兼职培训师师资库。再聘请专业的培训师,从课堂呈现、气氛营造、语言表达等方面对兼职培训师进行培训,从而提高教师的授课技巧,将培训工作和中国高铁“走出去”有力结合。

6 结束语

在“一带一路”倡议下,通过举办国际铁路培训,在理念、技术、实践等全方位的分享与交流中,参培官员可以系统全面地了解中国经济社会发展情况,尤其是在铁路建设方面所取得的巨大成就,对提高官员们铁路建设能力和运营管理水平起到了积极的推动作用。“一带一路”倡议下的国际铁路培训发挥其独特的资源整合和平台搭建优势,拓展中国与沿线国家国际产能合作的深度和广度,契合“一带一路”建设需求,弘扬“中国标准”,深化人文交流,推动国际合作,助力“互联互通”。

参考文献:

- [1] 孙博洋. 2016年中国与“一带一路”沿线国家进出口总额达到6.3万亿元人民币[EB/OL]. 人民网, [2017-02-21]. <http://finance.people.com.cn/>.
SUN Boyang. The Total Imports and Exports Between China and the Belt and Road Countries in 2016 Reached 6.3 Trillion Yuan[EB/OL]. People.cn, [2017-02-21]. <http://finance.people.com.cn/>.

- [2] 国家发展改革委 外交部 商务部(经国务院授权发布). 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动[EB/OL]. 人民网, [2015-03-28]. <http://world.people.com.cn/n/2015/0328/c1002-26764633.html>.
Issued by National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Commerce of the People's Republic of China (with State Council authorization) Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st - Century Maritime Silk Road [EB/OL]. People.cn, [2015-03-28]. <http://world.people.com.cn/n/2015/0328/c1002-26764633.html>.
- [3] 习近平主席在世界经济论坛 2017 年年会开幕式上的主旨演讲. 共担时代责任 共促全球发展[EB/OL]. 新华网, [2017-01-18]. http://news.xinhuanet.com/2017-01/18/c_1120331545.htm.
Jointly Shoulder Responsibility of Our Times, Promote Global Growth. The keynote speech delivered by President Xi Jinping at the opening session of the World Economic Forum. Annual Meeting 2017 [EB/OL]. Xinhua.net, [2017-01-18]. http://news.xinhuanet.com/2017-01/18/c_1120331545.htm.
- [4] 中新网. “一带一路”经济总量约 21 万亿美元 约占全球 29% [EB/OL]. 中新网, [2014-10-21]. <http://www.chinanews.com/cj/2014/10-21/6699000.shtml>.
The Economic Aggregate of the Belt and Road is about 21 Trillion US dollars, Accounting for about 29% of the World Economy. [EB/OL]. Chinanews.com, [2014-10-21]. <http://www.chinanews.com/cj/2014/10-21/6699000.shtml>.
- [5] 瞿振元. “一带一路”建设与国家教育新使命[N]. 光明日报, 2015-08-13(11).
ZHAI Zhenyuan. Building of the Belt and Road and New Mission for National Education [N]. Guangming Daily, 2015-08-13(11).
- [6] 罗照新, 陈永, 燕菲菲. 培训一带惠一路传播匠心致初心[J]. 一带一路报道, 2017, 2(5): 44-48.
LUO Zhaoxin, CHEN Yong, YAN Feifei. Training for the Belt and Road, Spreading Knowledge and Skills to Achieve the Initiative [J]. The Belt and Road Reports, 2017, 2(5): 44-48.

(编辑:车晓娟 白雪)

(上接第 60 页)

千弓堰、四方碑进行综合开发均能获利,且在四方碑进行综合开发还能节省铁路建设运营成本,从数值来看是最优选择。但因四方碑离城区较远,目前尚较荒芜,虽能够较容易和大规模低成本的获取用地,但土地价值较低,效益有限;且需经过长时间的城市基础设施建设和商业人口培育后才适宜土地综合开发,导致开发周期较长,开发收入波动较大,风险点和风险程度因此增加。而千弓堰处人口和商业氛围成熟度高于四方碑,虽用地规模较小,但因土地价值较高,且能够在相对较短的时间内完成开发任务,短、平、快的获得预期收益,风险降低很多。同时,四方碑方案的社会效应较小,不及千弓堰方案。

5 结束语

通过实例演示可看出,土地综合开发的效益受开发强度和土地价值控制,开发强度由用地规模和规划容积率确定。随站区与市区距离的减少(离市区越近),土地获取难度、成本、规划容积率和土地价值等呈曲线上扬,而供地规模则负增长。因此,进行综合的土地综合开发效益测算,能够较全面真实、量化的反应各方案土地综合开发方面的优劣性和财务平衡性;更充分的在经济效益和社会效益间进行全面考量取舍。使得中选的设站方案在经济效益最优的同时实现社会效益最大化,实现铁路项目服务于民和站区经济发展的快速、可持续^[6]。

参考文献:

- [1] 乐重. 铁路综合选线原则思考[J]. 高速铁路技术, 2015, 6(3): 54-58.
YUE Zhong. Thoughts about Principle for Integrated Railway Route Selection [J]. High Speed Railway Technology, 2015, 6(3): 54-58.
- [2] 赵坚. 铁路土地综合开发的相关问题分析及建议[J]. 中国铁路, 2014, 31(5): 7-10.
ZHAO Jian. Analysis and Suggestions on the Problems of Comprehensive Development of Railway Land [J]. China Railways, 2014, 31(5): 7-10.
- [3] 李荣欣. 城际铁路交通站点周边土地开发策略研究[J]. 城市与区域规划研究, 2011, 4(3): 176-188.
LI Rongxin. Study on the Land Development Strategy for Inter-city Rail Transport Hub [J]. Journal of Urban and Regional Planning, 2011, 4(3): 176-188.
- [4] 周安民. 房地产开发成本及其核算[J]. 西部财会, 2005, 4(4): 48-49.
ZHOU Anmin. Cost of Real Estate Development and its Accounting [J]. Western Finance and Accounting, 2005, 4(4): 48-49.
- [5] 陶然. 成渝经济区铁路发展研究[D]. 昆明: 昆明理工大学, 2010.
TAO Ran. Research on the Railway Development of Chengdu - Chongqing Economic Zone [D]. Kunming: Kunming University of Science and Technology, 2010.
- [6] 杨卫红, 邓立红, 彭建华, 等. 铁路土地综合开发研究和商业创新思考[J]. 工程建设与设计, 2016, 54(1): 19-20.
YANG Weihong, DENG Lihong, PENG Jianhua, et al. Research on Comprehensive Development of Railway Land and Commercial Innovation Thought [J]. Construction & Design for Engineering, 2016, 54(1): 19-20.

(编辑:赵立红 白雪)