



可见，亚吉铁路的成功，引起了非洲国家对中国铁路的重新重视。特别是对中国铁路标准的重视。

与现代铁路的鼻祖英国一样，中国铁路采取标准轨距——1435毫米。在全球已建成高铁的国度，中国是运营里程最长、运营密度最大的国度。

当包括多哥总统福雷在内的非洲各国考察人士来到亚吉铁路，他们看到的就是一条集设计标准、投融资、装备材料、施工、监理和运营管理全产业链“中国化”的铁路项目。有评论认为，这是成套中国铁路“走出去”取得的重大突破，是“一带一路”倡议的标志性成果。

在亚吉铁路正式通车之际，一场大规模的技术培训就正式展开。仅在埃塞俄比亚，就有2000多名当地员工正在接受铁路运营培训，包括乘务员、火车司机、技术人员等。亚吉铁路是中国企业在海外首次采用全套中国标准和中国装备建造的第一条现代电气化铁路，全长751.7公里，设计时速120公里，总投资约40亿美元。

蒙内铁路，则又一次使得中国铁路标准在东非大地获得成功。

与亚吉铁路采用电气化机车不同，蒙内铁路采用内燃机系统。中国铁路对内燃机车并不陌生。在20世纪六七十年代到本世纪初，中国铁路在内燃机车方面有过“深耕”，至今，中国国内许多货运线路仍采用内燃机车牵引。包括著名的青藏铁路，亦采用国产或进口内燃机车牵引。

而在电气化铁路方面，中国不仅有数十年电力机车、线网的研发、使用经验，更有近年综合应用的高铁路网系统。可以说，无论客户需要何种方案，中国铁路企业都能拿出所适合者。

譬如蒙内铁路，正线采用单线，为内燃机系统，设计客运时速120公里、货运时速80公里，设计运力2500万吨，采用中国国铁一级标准进行设计施工。远期规划，连接肯尼亚、坦桑尼亚、乌干达、卢旺达、布隆迪和南苏丹等东非6国。

如果未来，中国标准的铁路接入乌干达、卢旺达、布隆迪等国，也是不令人意外的。

回顾过往，中国在非洲，留有八大工程——坦赞铁路、位于埃塞俄比亚的非洲联盟会议中心、位于苏丹的麦洛维大坝、位于莫桑比克的津佩托体育场、位于塞内加尔的达喀尔国家大剧院、位于埃塞俄比亚的斯亚贝巴的阿达玛高速公路、位于莫桑比克的马普托机场新航站楼、马里医院。

然而，今日中国企业在非洲的工程建设，与早期援建不同。一方面，今日的建设，更多得考虑到了市场经济的因素，不再是无偿的援建。另一方面，此类援建，就类似提前预埋了接入端口。一旦周遭国家有意引入中国标准，则可以立即接入。

中国铁路标准在东非的展示，无疑，给未来中国高铁走出去以更多的思路。

当然，在展示中国标准的同时，中国铁路可以拿出的建设菜单也是很多的。譬如在俄罗斯莫斯科到喀山的铁路建设上，中国对这条770公里长，最高设计时速可能达到400公里的高铁线，也由中国铁道第二设计院拿出了自己的设计作品。还有沙特麦加轻轨，麦地那到麦加的高铁等领域，中国都以不同面目、执行相应标准而出现。

让使用者参与到中国标准中

特别值得一提的是——蒙内铁路也好，亚吉铁路也罢，无论其采用的机车车头、列车车厢，还是列车工作人员工作程序、手势，都来自中国。甚至一张比巴掌还小的火车票。都采用中国标准。

正值农历7月，已是酷暑时节。不过，7月清晨的内罗毕南站，天气还是颇为凉爽的。机械操作手卢卡斯与蒙内铁路雇员们一起坐火车去蒙巴萨。

“准点、快捷、舒适、自豪。”这是卢卡斯对自己亲身参与建设的蒙内铁路的夸赞。老家在蒙巴萨的蒙内铁路公司秘书弗兰克说，蒙内项目进场之初，他应聘当上人力资源部秘书一职，一干就是三年，从起初与雇员间交际的生涩，到现在管理及组织上的游刃有余，积累了不少工作经验。弗兰克感慨道：“项目部从无到有，雇员从起初的几个人，到高峰期的三千多人，大家众志成城地努力换来了今天如此高的成就，我真的太高兴了，作为建设者，我参与，我自豪！”蒙内铁路建设，包括如今的使用，公司雇员中有许多类似卢卡斯、弗兰克这样的年轻人，他们从事着各个工种，秘书、司机、机械操作手、电焊工、钢筋工、保洁、花匠、安保、帮厨……

给拥有中国标准的公司打工，对于东非的年轻人来说，是



蒙内铁路也好，亚吉铁路也罢，无论其采用的机车车头、列车车厢，还是列车工作人员工作程序、手势，都来自中国。甚至一张比巴掌还小的火车票。都采用中国标准。