

安娜普尔纳的梦想 ——尼泊尔博克拉国际机场项目情缘记

赵亮

博克拉(Pokhara, 也称博卡拉), 在尼泊尔语中的意思是“湖城”, 也是尼泊尔第二大城市。在很多人眼中, 博克拉是比首都加德满都更加令人向往的地方。沙朗阔特日出观景令人称绝, 泛舟费瓦湖亦可欣赏鱼尾峰峻美山姿; 安娜普尔纳(Annapurana) ABC环线早已被驴友视作徒步打卡必游之地, 桑冉阔特更是与阿卡普尔科和勃朗峰齐名的世界三大滑翔伞圣地之一; 晨曦中踏访世界和平塔, 领略日本妙法寺僧人禅意, 暮色下逡巡湖畔酒吧, 体会廓尔喀退伍老兵豪情。可以说, 博克拉是世界无数旅客到此寻梦的地方, 而我也有幸与尼泊尔有着近10年的工作情缘, 无数次来到这个“等风来”的国度, 并为这个山间圣国留下了我们和尼泊尔人共同追求梦想的印迹。



图1 泛舟费瓦湖
图片来源: 作者拍摄

一 “等风来”: 博克拉人的国际机场梦

2013年, 我从进出口银行主权客户部(优惠贷款部)东盟处调整到南亚处, 负责尼泊尔和斯里兰卡主权贷款工作。初到尼泊尔, 即被尼泊尔破旧的机场惊呆了。当时, 尼泊尔全国只有一座国际机场, 即加德满都特里布文机场(以战后沙阿王朝摆脱拉纳家族统治后的国王命名, 国王和拉纳家族的关系类似于日本的明治天皇与德川幕府)。机场分国际和国内两个部分, 候机大厅空间局促, 如果说国际航站楼还算是“简约”的话, 那国内部分基本上就是一个老式的长途汽车站了。不大的航站楼挤占着近十家小航空公司柜台。我们选择了其中一家据说是最好的私人航空公司“佛祖航空”(Buddha Airline)前往博克拉, 就当讨一个“佛祖保佑”的彩头吧。飞机起飞后, 喜马拉雅诸峰在舱对面依次排开, 缓缓后移。由于天气不错, 一路还算平稳, 但在快要落地前, 机身存在明显的转弯过程, 犹如乘坐大型游乐机一样, 而后快速下降, 且落地时弹跳了一下后才缓缓停下。后来得知, 由于博克拉老机场仅能承建国内小型客机航运, 且机场选址位于紧邻山脚的狭小地带, 所以飞机是先朝山飞去, 而

[收稿日期] 2022-06-02; [修订日期] 2022-06-25。

[作者简介] 赵亮, 男, 中国社会科学院金融所经济学博士, 中国进出口银行主权客户部高级经理, 研究地区为南亚东南亚。

后近似直角转弯并迅速下降着地。我当时有些紧张，而旁边的企业工程师安慰道，这还不算是刺激的，若是到尼泊尔珠峰大本营的卢克拉机场，由于飞机跑道长度不够，飞机需要从坡形的跑道助力坠下，而后拉升起飞，那感觉才叫“酸爽”。听到此时，我沉默不语，因为就在前一年，我有一位行里的女同事就在赴尼旅游途中，不幸遭遇飞机失事，从此将自己年轻的生命永远地留在了这片土地，也成为口行人心目中难以忘却的记忆。



图2 加德满都机场国内区域
图片来源：作者拍摄

虽然飞机降落的“惊魂”还未完全消退，但我惊讶地发现，相比于特里布文机场的“落后”，博克拉机场可以称得上“原始”。机场停机坪与航站楼的建设明显都是最低配置：不要说登机廊桥了，连摆渡车和行李传送带也没有，乘客走下飞机后，工作人员将行李放在几辆手拉推车上，随即在小桌前由乘客指认并取走行李。更令人惊讶的是，飞机无法长时间停留，拉上返程乘客随即飞走，而后不久又会有一架小飞机抵达。这是因为博克拉作为旅游胜地，每逢旱季（11月至次年5月）的观光旺期，都会有大量国际游客慕名前来，但由于尼泊尔国内仅有一座国际机场，只能由加德满都乘坐国内支线客机飞机（如我国的新舟60、巴西的ERJ或加拿大的双水獭等）中转而来。由于老机场没有夜航灯光系统，飞机无法在夜晚起落，

且停机坪面积狭小，飞机即停即走，犹如小蜜蜂般起起落落。此外，博克拉地处盆地，雷雨天气非常频繁，小型飞机经常停运，这进一步影响了游客选择飞机出行抵达博克拉，有一次我需要从加德满都赶回博克拉，但由于雷电天气在机场足足滞留了一整天，最后不得不考虑选择将近7至8个小时的公路交通，一路上颠簸至极，苦不堪言。可以说，尼泊尔落后的交通基础设施，严重影响着博克拉旅游业的发展。



图3 博克拉老机场状况
图片来源：作者拍摄

在与博克拉机场及当地商会代表的会谈中，更是深刻地感受到当地人民对国际机场的渴望。尼泊尔的城市与人口主要分布在两个地带，一个是喜马拉雅山麓下的加德满都河谷盆地和博克拉盆地，另一个是中部丘陵以南的特莱平原城市群。加德满都与博克拉分别是尼首都和第二大城市，两大城市之间由普利特维公路（以沙阿王朝首任国王为名）相连接，但由于山路崎岖，顺利情况下乘车也需要6至7个小时，而飞机只需要半个小时。尼政府早在上世纪70年代就曾规划在博克拉建造一座新机场，既可以使国际游客乘坐国际航班直达博克拉，也可以使中型飞机能够往来于加德满都和博克拉之间，提升航班的运行效能与乘坐舒适度。此外，博克拉还是世界知名雇佣兵廓尔喀人的聚集地，退伍后的廓尔喀老兵也希望“叶落归根”，

并希望改变博克拉相对闭塞的地理环境。因此，当地民众踊跃捐赠土地，在博克拉城郊划定了一片新机场建设区域，但是由于资金短缺，近50年的时间仍无法动工，成为博克拉人长久的一个心结。



图4 与博克拉当地代表交流
图片来源：作者拍摄

二 “追梦人”：中国资金的落实过程与项目的启动

2014年5月，尼泊尔民航局与中工国际工程有限公司签署项目商务合同，并由尼财政部作为主权借款人，向中国进出口银行申请援外优惠贷款。我作为进出口银行尼泊尔国别经理，开始了近8年的“项目尽职调查——批贷签约——建设实施——验收交付”奋斗历程。从那时起，尼泊尔人决定选择中国资金，利用中国技术，参照中国标准，来实现他们的世纪梦想；与此同时，建成博克拉新机场，建好博克拉新机场，也成为中国资金提供者和建设者的梦想。

在与尼方谈判前，我作为进出口银行工作组成员，拜访了中国驻尼大使吴春太、驻尼使馆商务参赞彭伟，吴大使向工作组介绍了尼泊尔，尤其是加德满都和博克拉两大城市对我周边外交的重要意

义。其中，加德满都通过阿尼哥公路（以元代建造白塔寺的尼泊尔工匠阿尼哥为名）连接中国的樟木口岸，博克拉则通过沙拉公路连接中国的吉隆口岸，自古就是我国西藏地区与印度的贸易重镇，如今更是我国与尼互联互通的重要枢纽。彭伟参赞则提醒我们，尼泊尔人并不是一个容易对付的“谈判对手”，要有打“硬仗”和“持久仗”的准备。



图5 在中国驻尼泊尔大使馆留影
图片来源：作者提供

尽管有了心理准备，但在实际谈判过程中，还是遇到了无法想象的困难。谈判当天，尼方特意从不同部门选派人员组成一个临时委员会，但是由于信息传递的问题，等待了相当长一段时间，才将人员凑齐。十余名委员会成员基本由各部门的联秘或下秘组成（尼泊尔采用文官制度，除内阁部长 Minister 外，最高级别的文官为部秘，称为 Ministry Secretary，相当于常务副部长，联秘称为 Joint Secretary，相当于司局级，下秘称为 Under Secretary，相当于处级，普通公务员称为 Section Officer），虽然委员们具有各自的专业知识，但是显然对中国的贷款业务和流程并不熟悉，于是又花费了大量时间，仅仅是将基本情况介绍清楚以及回答各位委员的疑问，就耗费了一天的会谈时间。第二天，委员们开始根据分工就贷款条件、贷

款流程乃至具体协议内容依次进行谈判。谈判过程异常辛苦，部分原因是有的委员“尼式英语口语”过于浓厚，有的时候不得不请求再重复一遍，或者其他委员转述一下，当然更重要的是，尼泊尔是联合国认定的最不发达国家，也是世界银行国际开发协会（IDA）的援助对象国，所以尼政府官员对于援助或软贷款并不陌生，甚至有些“挑剔”，经常拿国际多边组织或其他双边援助项目进行比较，这就需要更多的解释工作。有趣的是，虽然我们要求会谈是闭门性质的，但在每次会谈后，尼当地主流媒体都会将大量谈判内容和细节见诸报端，有时甚至是会谈人本身接受采访或提供相关信息，也算是见识了一把当地媒体的“厉害身手”，但也从另外一个方面反映出尼泊尔民众对博克拉机场项目的重视。

就在各项工作有序推进的时候，2015年4月，尼泊尔又爆发了博克拉8.1级大地震，并爆发多次余震，但是为了尽快推动项目融资工作，同时也需要对其他在尼贷款项目进行灾后勘验，我离别刚出生不久的女儿，从北京中转拉萨贡嘎机场飞往尼泊尔。抵达尼泊尔后，到处都是灾后废墟，杜巴广场的神殿破损严重，通迪凯尔广场的比姆森塔更是完全坍塌，更糟糕的是，由于印度不满尼立宪过程中没有尊重其“意见”，对尼进行边境封锁，导致重建物资和油料都无法进口，甚至在当时尼泊尔的网络盛传一句“在尼泊尔，姑娘要嫁就嫁有煤气罐的人”。虽然国际社会迅速援助尼泊尔，但是尼境内仅有的一座国际机场的一条大型客机跑道，严重影响航班的起落效率，很多救灾物资无法及时卸运和发放，也更加证明了建设第二座国际机场作为加德满都备用机场的重要性，也深刻感受到自身工作职责的重要。

三 “铸梦人”：中尼建设者的奋斗与成长

几经努力，博克拉机场项目融资工作终获进展。2016年3月，

尼时任总理奥利来华访问，与李克强总理共同见证了该项目融资协议的签署。中国执行企业为中工国际工程股份有限公司，尼政府将该项目列为“国家荣耀工程”，总理奥利亲自出席项目奠基仪式，当地民众更是喜悦无比。博克拉国际机场项目由此进入“中国时刻”。根据商务合同，该项目主要建设内容为新建一座4D级机场，包括飞行区与航站楼两个主要工程建设标段，以及指挥塔、航管楼、海关边检楼、维修机库、货运仓库、消防站等12个单体建筑。2018年4月，该项目现场施工全面启动。在此期间，我曾多次到项目现场进行贷后检查。项目建设工地上，到处都是中尼两国工人忙碌的身影，混凝土浇筑、钢结构搭建、跑道铺设乃至航站楼机电设备安装，都是以中国技术人员同尼泊尔当地劳工相结合，不仅解决了当地民众的就业问题，还为尼民航局培养了大量工程技术人员，尤其是项目部招聘了好几位来华的尼泊尔留学生，他们中间有的来自清华大学、北京航空航天大学、北京师范大学等重点高校，所学专业也不局限于中文，而是水利、土木等理工科专业，这些专业背景加上中文能力为项目部与业主和监理的沟通提供了很大的便利。对于他们自己而言，也收获了展示其个人能力的平台，使其回到祖国能够学有所用、学有所成，也将有助于尼民航建设的未来发展。

另一个深刻的感受就是，项目建设时刻感受到了来自祖国的关怀。我在项目驻场检查期间突遇身体不适，恰巧中国援尼医疗队来博克拉进行义务巡诊，也正好对我进行了及时治疗并留下一些应急药物备用。经了解，援尼医疗队的驻地在奇达旺的柯伊拉腊纪念医院，成员来自河北省内各市属医院抽派的科室骨干。医疗队的医生告诉我们，博克拉地区水质金属含量较高，易出现急性肠胃炎，且雨季易出现登革热等传染性疾病，应高度关注施工人员的健康安全。尽管医疗队驻地并不在博克拉，且平时医院接诊工作异常繁忙，但仍然定期到各中资企业施工现场义诊，保障现场施工人员的身体健康。

我想大国的实力是体现在方方面面的，而且这些不同领域的工作可以起到长期性和叠加倍增的效应，这才是“一带一路”倡议发挥效用的根本力量。

此外，通过博克拉机场项目的建设，一批参与到该项目的尼方官员因为业绩不错都获升职，比如负责融资谈判的联秘晋升为财政部常秘，项目经理晋升为民航局局长。更重要的是这些官员对中国企业、中国的政策性贷款有了更加深入的了解，这些都有助于“一带一路”倡议在尼泊尔的后续发展。当然，尼泊尔的投资环境还是相对恶劣，很多问题仍急需改善，但这是一个逐步改变的过程。虽然我们在日常工作中经常以“吐槽”来缓解压力，但内心清楚这不仅需要中尼双方共同努力，而且还是一个长期的过程，这也许也是我们中方工作人员进步的表现。当然，我们也发现了中资企业普通出现的一些短板问题，例如设计咨询领域的国际化程度还有所欠缺，虽然项目的实施是以中国标准为主，但是业主和监理需要中资企业对于中国标准的内在要求进行解释，如有必要还需要将中国标准与印度标准或其他国际标准进行横向比较。在这一方面，我们的设计咨询单位在国内更多的是遵循标准，而如何对中国标准进行国际化的解释还有所欠缺。事实上，我们需要推动“中国标准”走出去，但是“走出去”的基础是要先解释清楚，不仅要说明清楚“是什么”，还要说明清楚“为什么”，“好在哪”。另一个就是我们中国人的英文书写能力还需加强，虽然尼式英语口语的魔力一点也不比印度英语低，但是其英语词语和书写能力还是要普遍强于我们国人。在商务谈判和日常函件中，我们发现尼泊尔人的英语使用能力更强，这点也是值得学习的。

经过四年的工作建设，2022年3月26日，在国务委员王毅和尼泊尔总理德乌帕的见证下，博克拉国际机场项目举行了建安工程的竣工典礼，预期年内可以正式运营。项目交付后，国内旅客可以由拉萨、

成都、重庆、昆明以及广州等多个城市，以空客320或波音737等型号的飞机直飞博克拉，届时去博克拉这座美丽的城市会更加方便，当地人民的生活也会更加富足、幸福。

四 中尼两国人民的共同梦想终将实现

“大道不孤、天下一家”，开放包容、多元互鉴是当今世界的主基调。正如习近平总书记所指出的，“中国梦是和平、发展、合作、共赢的梦”，博克拉国际机场项目仅仅是中尼两国经贸合作的一个缩影，相信随着博克拉机场的投入运营，中国和尼泊尔人民的梦想将共同实现，我也坚信中尼两国“跨喜马拉雅立体互联互通网络建设”必将取得更大的发展。也许有一天我将不再负责尼泊尔的主权贷款业务，但我衷心希望“一带一路”倡议能在尼泊尔这片神奇的土地上“生根发芽”，结出“累累硕果”。



图6 鱼尾峰下的新博克拉国际机场
图片来源：作者提供

责任编辑：王霆懿
文字审校：王 琴