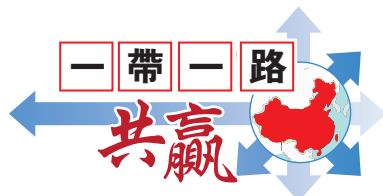


大學生義工添彩高峰論壇

用微笑和標準禮儀 向世界展現中國青年風采



香港文匯報訊(記者 江鑫嫻 北京報道) 流利的外語、端莊的儀態、親切的笑容……「一帶一路」國際合作高峰論壇今天開幕，來自京城28所高校的2,000多名大學生義工們已完成多項培訓，並陸續正式上崗。這些義工獲安排在92個崗位上服務此次高峰論壇。其中，近半數義工在國家會議中心提供義工服務。他們身着量身定做的立領正裝，用微笑服務、標準禮儀和辛勤汗水默默奉獻，向全世界展示中國青年的風采。



大學生義工在「一帶一路」國際合作高峰論壇新聞中心綜合服務台為來賓提供服務。香港文匯報記者江鑫嫻攝



「一帶一路」國際合作高峰論壇新聞中心內的大學生義工。

香港文匯報記者江鑫嫻攝

據介紹，今次所有大學生義工都符合百分之百是實名註冊義工、百分之百具有大型活動義工服務經驗、百分之百為黨員或團員等三個「百分百」條件。大學生義工們分為8個業務口、15個一級崗位、92個二級崗位，服務此次高峰論壇。其中，近半數義工將在國家會議中心提供高級別會議、會務、新聞、安保等義工服務。另外，在外圍還有安保義工、交通義工等。

負責講好「中國故事」

義工們紛紛表示，會以「最佳狀態」為本次論壇做好義工服務工作。「能夠參加這次大型會議的義工服務，對我來說既是一次機會又是一次歷練。我主要負責新聞中心媒體引導、協助安檢等工作，通過多次的培訓以及實戰演練，對

工作已基本熟悉，希望能順利完成這次義工活動。」來自外交學院的黨思妍告訴記者，在語言方面，日語和英語都是她的「菜」，如有翻譯需要也可隨時待命。不管在什麼崗位上，只要參與到這場外交盛事，每個同學都是「外交官」，都有着講好「中國故事」的責任。

來自清華大學環境學院的趙一冰告訴香港文匯報記者，在4月份，全體義工就參加了論壇基本知識、形勢與安全、文化禮儀、義工服務應急、崗位對接等培訓。趙一冰曾參加過APEC會議和「九三」閱兵的義工服務，主要從事後勤工作，今次則主要負責媒體技術保障。「媒體在新聞中心需要任何技術支持，我們都會第一時間給予幫助，包括協調工位、處理網絡等事宜，英語交流也是

完全無障礙的。」他說。

服裝精心設計剪裁

義工的服裝也由大會精心安排。記者在新聞中心看到，義工們身着黑色義工服亮相論壇，其款式為中華立領，包括西裝、西褲和白色襯衣，每人佩戴印有「一帶一路」標識的徽章。在剪裁設計上，西服袖口均有一粒中國紅顏色的扣子，襯衫最上方一粒扣子也是中國紅。

5月13日，已有來自西班牙、日本、韓國等國的記者在新聞中心採寫、發稿，他們對義工們提供的設備支持、多語種翻譯等服務表示滿意。新聞中心媒體公共工作區負責人張冬林表示，義工進入角色快，學習能力強，為媒體提供了熱情周到而又專業到位的服務，為論壇增色不少。

京東城區6.5萬義工上崗

香港文匯報訊 據《北京晨報》報道，「一帶一路」國際合作高峰論壇召開，6.5萬東城區居民義工「守望崗」上崗。從北京東城區獲悉，目前，全區廣泛組織動員六類力量參與社會面防控工作，共部署「守望崗」點位達3,135個。

東城區綜治辦相關負責人表示，高峰論壇期間，東城區廣泛組織動員了六類力量參與社會面防控工作，包括以治安巡防隊、民兵、物業保安為代表的專職力量，以治安義工、治保積極分子、樓門院長為代表的社區力量，以青年守望崗為代表的青年力量，以黨員幹部為代表的中堅力量，以駐區社會單位員工為代表的社會力量，以環衛、停車管理員為代表的行業力量，全區共部署「守望崗」點位達3,135個。

義工心聲

■外交學院日語系大三黨思妍：

我在新聞中心綜合管理組的入口引導，負責媒體引導、協助安檢、解答問題等工作。當然如果有日本媒體需要幫助，我可以兼職翻譯。除了接受培訓之外，我還會留意提前學習更多「一帶一路」相關知識、沿線國家的風俗習慣等，以免在接待媒體時被「問住」。



■清華大學環境學院研究生趙一冰：

這次義工選拔非常嚴格，首先要向學校團委報名，經過面試語言、禮儀和應急處理能力，層層選出。通過培訓，我學到了很多標準國際禮儀知識。比如，義工走路時腳步要輕且須保持微笑；指路時，應五指併攏以立掌的方式指路，絕不能用單根手指；陪同外賓時一定要走在其左邊，以示尊重等。還有一個收穫便是可以接觸到各國的文化。



■中國傳媒大學國際廣播電視專業研究生韓蕊澤：

非常榮幸能參加如此大規模的外交盛會。在新聞中心，我會負責監控新聞中心媒體公共區的流量，比如：這個區域一共有492個座位，超過400個記者同時工作時，我們就會開放其他區域疏散人流，防止消防隱患。除了語言、設備維修等專業知識外，急救措施、火災疏散等知識都需要掌握。



香港文匯報記者江鑫嫻 整理

「帶路」方興未艾 五月北京再起航

香港文匯報記者 葛冲



文匯觀察

三年多前的2013年，國家主席習近平首次提出「一帶一路」倡議。「一帶一路」貫穿亞歐非大陸，一頭是活躍的東亞經濟圈，一頭是發達的歐洲經濟圈，中間廣大腹地國家經濟發展潛力巨大。絲綢之路經濟帶重點暢通中國經中亞、俄羅斯至歐洲(波羅的海)；中國經中亞、西亞至波斯灣、地中海；中國至東南亞、南亞、印度洋。

21世紀海上絲綢之路重點方向是從中國沿海港口經過南海到印度洋，延伸至歐洲；從中國沿海港口過南海到南太平洋。

儘管「一帶一路」的文化和歷史基因來自古絲綢之路，以亞歐大陸為主要區域，逐步向相關國家和地區延伸。但是，中國無意為「一帶一路」劃定明確的地理界限，因為「一帶一路」本質上是一個國際合作的倡議，是面向所有志同道合的國家和地區開放。「一帶一路」是迄今為止中國為世界提供的最重要公共產品，各國只要認同絲路精神，大家都是平等夥伴，都可以以各自認為合適的方式參與共建「一帶一路」，都可以從「一帶

一路」的發展中分享機遇。

當前，全球經濟復甦基礎不牢固，貿易投資不強勁，增長動力不穩固。作為一次承前啟後的盛會，此次「一帶一路」國際合作高峰論壇將發表聯合公報，明確未來合作目標和原則，深入對接政策舉措；各方將協商確定下一階段雙邊重點合作領域，制定面向未來5年甚至更長時間的合作規劃，細化具體的行動方案，簽署一系列合作文件；各方將進一步梳理對接重點合作項目，制定各領域的合作項目清單，把領導人政治共識轉化為具體項目的行動力，落實到老百姓的衣食住行和各國發展

焦點上，讓所有參與方實實在在受益。

當然，「一帶一路」任重道遠，不能期望一次峰會解決所有問題，中國搭建「一帶一路」平台，也不是一錘子買賣，更多更美的風景還在遠方和路上。許多專家通過呼籲，各方要以此次論壇為契機，完善支撐體系，進一步將「一帶一路」轉化為多邊合作機制，在制度上設計出一整套國際公共產品的實現形式，共建OBOR合作與發展組織。據稱，「一帶一路」秘書處將有望在高峰論壇期間建立。顯然，高峰論壇只是「加油站」，「一帶一路」倡議方興未艾。

智利外資委主席：拉美願透過「帶路」聯通世界

香港文匯報訊(記者 朱燁、張聰 北京報道) 在昨日的智利中國農業商務高峰論壇上，智利外資委員會主席卡洛斯·阿爾佩雷斯接受香港文匯報記者專訪表示，智利總統米歇爾·巴切萊特出現在這裡，本身就代表了一種全球化信號，「不只是智利總統，包括阿根廷總統馬克里，他們代表了拉丁美洲的一種聲音，即希望地區經濟與全球發展緊密相連、希望跨越太平洋聯通亞洲聯通世界的國際主義視角。

中智在多個領域合作潛力大

他認為，「一帶一路」倡議主要有兩個作用，首先是在全球化領域裡持續保持經濟開放，給像中國與智利這樣的開放型國家提供經濟一體化的助力；其次，對地區一體化來講，智利等拉美國家可以通過「一帶一路」，首次聯通中亞國家市場。他對中兩國間的貿易潛力充滿了信心，

尤其是創新方向下的知識領域，「將會有更多合作。」他舉例稱，在智利北部的阿塔卡瑪地區，是全球光照比較強烈的地方，有很大的太陽能實施潛力，「中國不僅可以出口太陽能設備，同時也可以進行知識投資。」他指出，與當地進行類似太陽能採光板製作技術方面的合作，是他們所期待的。此外，他表示，在信息技術領域以及現代化農業生產領域，相信雙方都有非常大的合作潛力。他希望，「一帶一路」倡議不只是聯通歐亞，也可以聯通遙遠的拉丁美洲。「中國和智利將在數字基礎設施領域有一項重大的突破，即建設一條跨太平洋的地下數字光纖。」他說：「希望通過這條光纖，未來能讓貿易的主要部分——信息，跨越廣闊的太平洋在兩國得到溝通。」

盼港人將智利視為「拉美香港」

他續指出，智利在拉丁美洲的經濟領域



智利外資委員會主席卡洛斯·阿爾佩雷斯接受香港文匯報記者專訪。香港文匯報記者張聰攝

無疑是領導者，擁有着拉丁美洲人均最高GDP，「智利不僅擁有豐富的自然資源，比如世界第一的銅出口，在服務業方面也非常具有優勢，尤其是金融服務業。」他表示，這與香港十分類似。

他稱，智利在拉丁美洲起到的金融中心

作用，與香港十分相似，智利希望香港的投資者能夠將智利當做拉丁美洲的香港，並利用他們完善的服務體系進入拉丁美洲。同時，他也希望香港能夠繼續發揮亞洲金融中心的作用，並聯通亞洲和拉丁美洲整個的貿易來往。

中歐班列累計開行逾3700列

香港文匯報訊(記者 馬琳 北京報道) 國務院發展研究中心對外經濟研究部部長趙晉平昨日在京介紹「一帶一路」建設情況時表示，中歐班列開行6年來，初步形成西、中、東3條中歐鐵路運輸通道，搭建起亞洲通往歐洲的物流通道。截至目前，中歐班列已累計開行超過3,700列，輻射範圍擴大到歐洲11個國家，大大縮短了貨物流通時間與成本。

趙晉平說，物流大通道建設是「一帶一路」五通的基礎也是重要保障，不僅能夠促進貿易與投資流通，也對「一帶一路」沿線國家的人員往來，實現民心相通具有積極意義。目前，隨着「一帶一路」建設深入推進，以中歐班列為代表的物流發展取得了不少成績。

「如『渝新歐』線，貨物由重慶直達歐洲，僅需要15天到16天，而以往採用海運時間要長達40多天。」趙晉平指出，物流時間的大幅縮短，有助於降低物流成本，並提高貿易流通速度。

截至目前，依託新亞歐大陸橋和西伯利亞大陸橋，中歐班列已形成西、中、東3條中歐鐵路運輸通道，鋪畫了51條運行線，內地開行城市達到28個，到達歐洲11個國家29個城市。



中歐班列已形成西、中、東3條中歐鐵路運輸通道。資料圖片