

香港特區政府指定刊登有關法律廣告之刊物 一九〇二年創於天津 獲特許在中國內地發行
督印：大公報（香港）有限公司 承印：馬來西亞聯合日報 網址：http://www.eunited.com.my
地址：馬來西亞砂拉越州，美里市，北卑蘭路，聯合報業大廈2597號 電話：60-85-65666 傳真：60-85-662882

專題

探寻老挝现代化之光系列①

作为使用中国标准的首条跨境海外铁路，中老铁路的建设者把它视为一件艺术品那样精雕细琢，使其成为集中展示中国铁路技术走出去的舞台。

大公报特派记者

李 理（图、文）

老挝人谈中老铁路

阿 来

友谊隧道老挝段工程司机，29岁

中老合作在我们国家建设了第一条现代化铁路。现在我回家一次要将近20个小时，以后有了火车就快多了。



▲隧道队长潘福平

大爱无疆
200灾民变铁路工人

►中老铁路
中铁二局万象制梁场老挝工人巴利



40岁的巴利生活在老挝南部阿速坡省，去年一场溃坝突然改变了他的人生轨迹。他和200名灾民如今是中老铁路中铁二局万象制梁场的工人，“我很期待火车开通的那一天。想更多中国人来帮助我们，建设家园好脱离贫困。”

去年7月，阿速坡省一处水电站发生溃坝，50亿方洪水造成下游六个村庄36人死亡、98人失踪更有6千余人受灾。中国中铁二局紧急驰援，援建了阿速坡救灾通道桥梁。巴利回忆说，“中国人要离开的时候有人问谁愿意去万象为中老铁路工作，在村长的鼓舞和组织下，我们很多人都报了名，于是坐上大巴车前往万象。”

从一开始只会简单的工作，到后来的小组领班，巴利说他收获了很多。现在买了新手机时常给家人打电话，寄回家的工钱也变成了二层高的楼房。巴利还希望继续工作下去，等中老铁路建成后到铁路去上班，成为老挝的第一代铁路产业工人。

中铁二局万象制梁场场长胡彬在回访阿速坡时曾告诉省长利·赛亚潘，他们愿意与灾区建立长期的劳务使用机制，解决劳动力就业问题，为老挝培养产业工人。

为了照顾巴利等本地工人的口味，制梁场特意设立了老挝食堂。巴利一路小跑着回宿舍准备吃工友替他打好的午餐，留给我们的最后一句话是，“我会把这里的事情全部记录在心，等着回去给村子里的长辈们讲。”

今年的雨季比往年来得都迟。7月13日午后热浪袭来，距离老挝仅一步之遥的中老边境磨憨镇尚勇街道，进入固定的午休模式。今年33岁的马晓玲和丈夫经营一家小吃店，她对这几年涌入小镇的四川籍铁路工人早已见怪不怪，“不怕你笑话，我们这里很多人都没见过火车，更没坐过。但我20岁那年就听说铁路要修到家门口，一晃都十几年过去了。”

马晓玲口中的铁路虽然姗姗来迟，但却非同一般。这条铁路在中国境内北接玉溪、昆明，跨过国界于老挝境内一直绵延414.332公里，南联泰国境内规划的曼谷至廊开线。铁路设计时速160公里每小时，两年后通车时，从磨憨镇到老挝首都万象只需要3个小时，对比眼下三天两夜的老挝13号国家公路之旅，简直如福音。中国驻老挝大使姜再冬透露，截至2019年7月末，中老铁路土建施工已累计完成73.9%。

“四季常绿、三季有花”

中国铁路早已成为一张国家名片。作为使用中国标准的首条跨境海外铁路，中老铁路的建设者更把它视为一件精雕细琢的艺术品。全长9.59公里的“友谊隧道”联通两国，从中国一侧的二号斜井往主洞走1千537米，就到了已经掘进的尽头，行话叫掌子面。头戴安全帽的隧道队长潘福平一边爬上梯子处理突涌水，一边叮嘱手下的工人把钢模板再打磨光滑些。尽管一般人不会注意，但潘福平自有他的坚持，“这样做出来的洞壁更美观”。

在颇具傣族风情的隧道洞口外，中铁二局的项目经理罗恒富想的则是，如何在边坡上营造“四季常绿、三季有花”的美景。这名负责青藏线“羊八井”隧道施工的资深工程师说，“中老铁路是泛亚铁路中线重要组成部分，是集中展示中国铁路技术走出去的舞台，具有重要的示范效应。”

这些工科出身的工程师们审美品味高超，他们的努力建设，势必令这条铁路成为“网红”风景：茫茫绿意中掩藏的金色佛塔稍纵即逝，车厢外被花海包裹，进了隧道后则可能体验五彩斑斓灯光走廊。颜色的变幻暗示，车厢传来的广播提示，在列车上跨越中老边境，将是每个旅行者“一生一次”的难得体验。

丁财两旺 边城转型

老挝是内陆国家，站在通向口岸的“东盟大道”，这里是中国通向老挝的主要大门，总能看到挂着全国各地牌照的集装箱货车满载货物呼啸前行。中老铁路开通后，是否对公路货运带来冲击？

西双版纳红星沧江公司总经理徐锐说，他并不担心。在中老泰三国从事国际物流生意的他分析说，“老挝现在几乎没有工业，农产品运输肯定还是会首选陆路。未来中老铁路想要发挥最大价值，无非做到两点：一是联通泰国直抵港口，二是贩运大宗商品，从而一举解决长久制约老挝吸引外资和发展的物流瓶颈。”公开数据显示，目前在老挝投矿产开发的中国企业有60至70个，金铜矿开发位居首位，其次是万象平原的钾盐矿。

徐锐期待铁路能带旺整个中南半岛的物流行业，让货物更多元一点。更靠近口岸的速通报关公司负责人施金有些忧心地说，如果以后铁路将万象和昆明直通，他们的报关生意会很难做，然而很快又话锋一转，“不过磨憨这个国门第一站会迎来全新发展，转型成为通向中南半岛的旅游驿站。”



▲货车经过口岸的“东盟大道”

边城迎铁龙
隧通两国

编者按：被誉为亚洲十字路口的老挝，不仅是名副其实的中南半岛唯一“陆锁国”，更是联合国全球最不发达国家排名榜的“常客”。不过，正在建设中的中老铁路等一系列互联互通工程，已然点亮老挝迈入现代化的前路。大公报记者从中老边境的磨憨口岸出发，沿着正在施工的中老铁路线一路南下，记录下首条现代化铁路、高速公路和首座跨境园区给这个国家带来的蜕变。

中老铁路精雕细琢
国家名片势成网红



横跨半岛无人区 湄公河特大桥合龙

湄公河在老挝琅勃拉邦拐了一道大弯，千百年来把覆盖原始森林的半岛与外界相互隔绝。负责修筑湄公河特大桥中铁八局项目分部总工程师黄忠（左图）清楚记得，最初他们勘测时踏入密林深处还真偶遇了几户人家，但问答之间对方简直“不知今夕何夕”，大家都觉得他们被老挝人口登记部门所遗忘了。

从空中看，全长1千458.9米的白色大桥好像是栓在祖母绿宝石上的链子。黄忠说，这座大桥提前7个月完成合龙任务，为中老铁路全线开通奠定了基础。与此同时，另一座班纳汉湄公河特大桥建设工程目前也顺利推进，计划于年内完工。

穿越无人区又跨越湄公河，黄忠称施工过程中最难的要数缺少水文资料，另外上游还经常有漂浮物过来。他说：“整座大桥五个主桥墩均位于湄公河水流湍急的深水区，河床无覆盖层、水下基础爆破开挖难度大。”

在老挝的工程建设史上，从来没有这样的超级大桥工程。中方施工所在的岸堤一度成为周边村民争



▲湄公河特大桥

相参观的观景平台。黄忠说他们为当地做了不少好事，因此大家相处也十分融洽。一个典型的例子是虽然他们这段只负责修建60公里的铁路，但总共已经修了240公里施工便道，方便了人们出行令当地人交口称赞。

湄公河是老挝人的母亲河，是众河之河。望着两岸绵延无尽的绿色，黄忠说他们在施工中也格外注重对环境带来的影响，特别是在桥梁建设中妥善处理泥浆，严格在划定的施工区域工作，及时清运建筑垃圾，“事实证明现代工程和原始自然环境可以和谐统一，今后坐飞机来琅勃拉邦旅行的人可从空中欣赏这座大桥，它将给琅勃拉邦这座世界级的旅游城市增加新的魅力。”

阿 米 来自金三角地区的猛赛，24岁

中老铁路最大的好处是给我们年轻人提供了更多的就业选择。今后如果这条铁路能够带来更多的产业，我会选择留在大一点的城镇生活。

橙衣救援队保驾护航

中老铁路全线有78座隧道，总长197.6公里。在琅勃拉邦有一支时刻待命的“橙衣军团”，他们来自于中国首支隧道施工应急救援队；国家应急救援中国中铁二局昆明队。脱下橄榄绿选择成为一名隧道救援战斗员的方明（左图）说，他为自己能够给“一带一路”基础设施建设保驾护航而感到自豪。

尽管目前还没有发生过任何险情，但方明他们平时一刻都不能放松警惕。在他们营

里就有模拟“小导坑救援”的坑道，还配备了生命通道钻机、小导坑开挖机具等救援设备。方明介绍说，他们每季度轮流在各标段开展隧道施工安全和应急救援培训，每半年都对施工单位进行救援综合实战演练。

与从部队退役的方明不同，裴贤猛在告别青葱大学校园后加入了救援队。他说：“中国在海外的工程越来越多，应急管理的水平也不断增强，因为每名同胞的生命都是无价的，所以更要防患于未然。”

平日里操课和队列作息安排得井井有条，就连救援队里唯一的女翻译周黎也耳濡目染成为半个救援专家。她也曾向当地人施以援手，有一个小女孩在救援队门前马路上被车撞倒，她发现后马上去帮忙包扎急救。

不少中老铁路的施工人员都说，虽然打心眼里不想真的有一天和救援队打交道，但是知道他们就在自己身边，“感觉很踏实”。



▲5月21日，中老铁路跨湄公河特大桥实现首跨合龙 新华社