



直擊  
中巴經濟走廊

# 「中國人完成了不可能的任務」

# 喀喇崑崙修「天路」

今年九月，中巴之間唯一陸路通道喀喇崑崙公路改擴建項目將全線竣工。兩國政府決定升級這個經濟走廊出入口，背後是通過「一帶一路」基建拉動貿易的考量。大公報記者搭乘螺旋飛機穿越雪山，在山谷營地中記錄中國人修築「天路」——喀喇崑崙公路的真實故事。  
大公報特派記者李理 吉爾吉特報道

經過兩天的等待後，記者終於迎來了適航的天氣，在晨曦中從伊斯蘭堡飛往吉爾吉特。平日裡，這架四十座的螺旋飛機就是北巴經濟貿易重鎮通向外界的唯一空中通道。起飛才五分鐘，城市就已褪到山巒後，而全長332公里、耗資近五億美元的喀喇崑崙公路改擴建項目，就位於利刃凌空的絕壁、寸草不生的山坡和流水湍急的河谷間。從吉爾吉特以南70公里的雷科特，沿着東北方向直通新疆喀什紅其拉甫邊境。這段路改擴建之前，即使最熟悉路況的司機也要在坑窪不平的路基上行駛十五六個小時。

## 83天搭一座橋

溫州人葉成銀是中國路橋公司巴基斯坦辦事處總經理。七年前，時任項目經理的他初到施工現場時嚇了一跳：這條世界最高的公路簡直是個地質災害博物館：崩塌、滑坡和泥石流全是家常便飯。  
葉成銀清楚記得那是開工不久的2008年8月12日，總長近三百米的吉爾吉特大橋中間突然垮塌，「往北去的交通全斷了，當地人着急，我心裡更急，工程設備都運不過去。」

沒有工夫耽擱，找人、找材料、最後還是從國內運來了鋼材組裝成貝雷橋。中國人用83天搭了一座橋，讓當地人第一次見識到什麼叫中國速度。葉成銀轉述當地首席秘書的話說，「中國人完成了一項不可能完成的任務。」

## 山塌封路 4天搶通

轉眼到了2009年末，龐明和他的同事都為施工進度領先計劃高興。這位本將見證項目收官的第四任項目經理說，「想不到新年之後的一場特大山體滑坡一下子迫使道路改線。」

氣溫早已降至零度以下，冷風穿過山谷呼嘯。那是2010年1月4日下午兩點多，身處主營地的龐明先是聽到遠處有一聲巨響，隨後塵土就飄到營地院子裡，「我們趕緊派人去查看，本以為就是經常性發生的山體滑坡，結果到眼前一看，整座山都塌下來，足有七八十米高，把河谷全封鎖了。」

春天來到時，河谷中不斷蓄積的河水已經把這裡變成了巨型堰塞湖。眼看着25公里已經完工的路面沉入湖底，葉成銀當時只說了三句話：「人不能出事，路必須搶通，項目損失要降到最低。」

四天後，通往塌方體的道路已經全部清理完畢。

## 教派衝突 工地受困

如今留在主營地的是梁洪國，他的主要工作是完成道路改線施工，最難的要數新建堰塞湖旁山體中總長近7公里的五座隧道。「二號隧道正在澆築，剩下兩百多米了，一號橋這邊底板的鋼筋已經綁完，估計還有十天澆混泥土。」電話那頭是葉成銀，梁洪國說，「葉總每星期都要問進度。」

這個再難的隧道都難不倒的東北漢子，卻曾因巴基斯坦的教派衝突被困在營地中。「記得最嚴重的時候是2012年的三四月，我們整整一個月多都沒有出去施工，外面開槍的，燒輪胎的，什麼都有。」

梁洪國說，希望路修好修通後，人心也能跟着改變。「運輸成本和時間都能減少一半，車流量多了以後，當地人的生活肯定能越來越好。」

絕不言苦，毫無修辭，這就是在築路喀喇崑崙中國工程師和工人的最佳寫照。



►梁洪國希望路修好修通後，當地人心也能跟着改變  
大公報記者李理攝



▼堰塞湖上負責擺渡的老船工  
大公報記者李理攝

▼喀喇崑崙山脈喬戈里峰 資料圖片

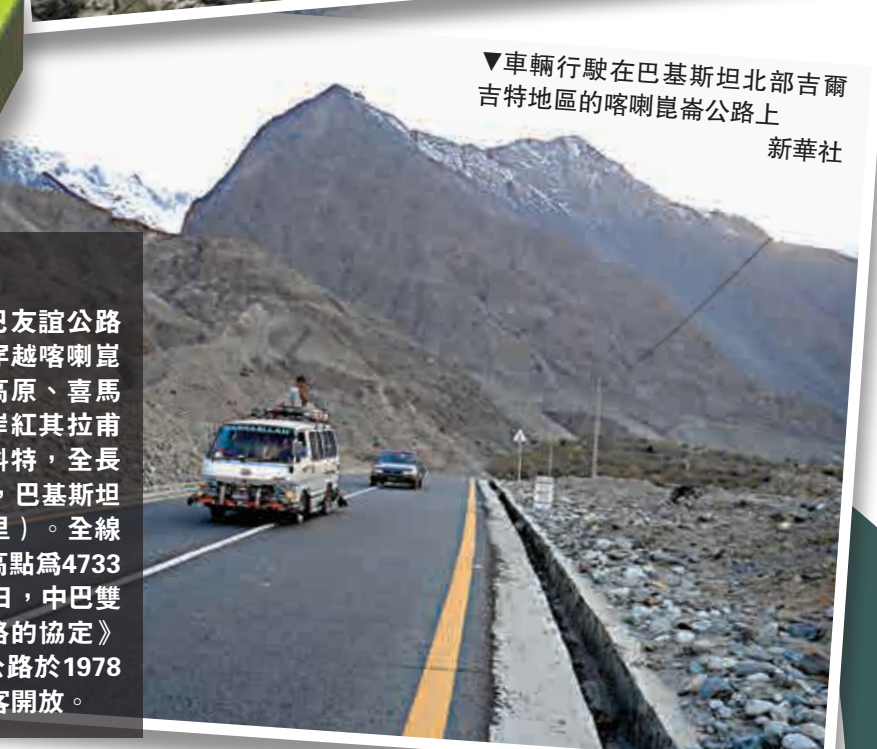


## 喀喇崑崙公路

喀喇崑崙公路，又被稱為中巴友誼公路或「天路」，北起中國新疆喀什，穿越喀喇崑崙山脈、興都庫什山脈、帕米爾高原、喜馬拉雅山脈西端，經過中巴邊境口岸紅其拉甫山口，南到巴基斯坦北部城市塔科特，全長1224公里。其中中國境內415公里，巴基斯坦境內809公里（中方援建了613公里）。全線海拔最低點為460米的塔科特，最高點為4733米的紅其拉甫山口。1966年3月18日，中巴雙方簽訂了《關於修築喀喇崑崙公路的協定》。經過十餘年的努力，喀喇崑崙公路於1978年全線通車，1986年5月正式對遊客開放。



▼中國路橋工程有限責任公司的巴方建設者在堰塞湖邊的隧道口操作挖掘機  
新華社



▼車輛行駛在巴基斯坦北部吉爾吉特地區的喀喇崑崙公路上  
新華社

## 小店老闆：中國就像我的祖國



►謝爾·阿夫扎爾很感謝中國人  
大公報記者李理攝

開車從吉爾吉特沿着嶄新的公路往北走大約一個半小時，就到了堰塞湖下游的一個市集。54歲的便民商店老闆謝爾·阿夫扎爾從1998年開始做中國商品批發生意，用他自己的話說：「我去新疆的次數比去伊斯蘭堡還要多，中國就像我的祖國一樣。」

這是北部地區唯一一間出售中國商品的雜貨店，四川辣豆乾、青島魚罐頭等應有盡有。「修路的中國人是我的目標客戶。」阿夫扎爾介紹起來他的生意經一點都不含糊，和中國人打交道多年的他也熟記四川和湖北的工人有什麼不同口味。「我現在僱了四個夥計幫我從喀什的市場上批發，每次採購額都在10萬盧比（約合港幣5000元）左右，每半月補充貨架一次。」

作為往返紅其拉甫邊境的常客，阿夫扎爾對喀喇崑崙公路改擴建前後的路況很熟悉，「原來的路要走十幾個小時，幾十年都沒好好維護過，道路阻滯是常有的事。」雖然現在堰塞湖增加了運輸成本，但生意做大後的他顯得不大介意，「今年等這段道路貫通了，再加上聽說通向伊斯蘭堡的路也要升級改造，我準備去首都再開分店。」

阿夫扎爾並不諱言他是靠做中國人生意發財的，「中國人給我們修了路，又帶來新的機會，我真的很感謝他們。」

## 築路80英烈長眠異國



特稿

「中巴兩國建設者不畏艱險，在喀喇崑崙山的冰峰雪原，懸崖峭壁之間戰天鬥地，終使天塹變通途，架起了中巴兩國之間的友誼之路，在世界公路建築史上創造了奇跡。」這是刻在吉爾吉特巴基斯坦中國烈士陵園紀念碑上的一段話。

但凡有中國人到了吉爾吉特，自然會想到去瞻仰長眠異國的同胞。從1968年至1978

年期間，中國建設者歷時6年零7個月，援建了北起中巴邊界紅其拉甫山口，南至塔科特大橋，全長613公里的道路。當時，中國建設者有數百人壯烈犧牲，88人長眠異國。

大公報記者來到陵園時已近黃昏，守門人見有中國人來，特意打開了大門。佇立在大理石基座上的紀念碑上書「中國援助巴基斯坦建設公路光榮犧牲同志之墓」，落款是一九七八年六月，最下面是中巴兩國國旗。

這個紀念碑的後面便是整齊排列的烈士墓園，參天的松柏把這裡襯托得格外肅穆。陪同記者一同瞻仰的劉炫是中國路橋公司的年輕工程師，這名來自北京的年輕人說，「每年清明節我們都來掃墓，算是傳承老一輩海外公路建設者的精神。」

一行人一同向墓碑三鞠躬，身後只有風的呼嘯聲。不多久，濃重的夜色襲來，漫天星斗和喀喇崑崙公路上閃耀的車燈交相輝映，猶如一幅不會褪色的電影膠片，定格在腦海中。

▼堰塞湖邊的船隻。通常船要行一個小時才達堰塞湖對岸  
大公報記者李理攝



►中國烈士陵園紀念碑  
大公報記者李理攝

## 堰塞湖渡口滿懷期待

五年前發生在吉爾吉特的特大山體滑坡，瞬間吞沒了名叫阿塔巴德的小村落，隨後相當於四個杭州西湖大小的堰塞湖更徹底阻隔了喀喇崑崙公路。從此，當地人的生活分成了上游和下游，他們不得不乘船運送貨物往來兩岸。中國路橋公司在湖邊的道路改線項目施工接近尾聲，記者來到渡口和當地人一起船行堰塞湖，真實感受到了他們對修通道路的期待。

記者沿着隨處散落石的山路下山來到渡口的時候，老遠就看到了幾名頭戴彩色頭巾的當地婦女，她們或蹲或站，不約而同地望向湖中正往渡口駛來的一艘船。等到渡口一看，七八條裝有簡易柴油發動機的小船停靠在岸邊，不少乘客上上下下，給這個海拔2370米的高山湖增添幾分聒噪。

## 「路建好了不受罪」

老船工先開腔：「一個人一百盧比（約合港幣五

元），運吉普車和其他的大貨價格另算。這麼大的湖，像這樣的小船開過去至少需要一個小時，以前湖面寬的時候時間還要更長些。」

「就是因為這個湖，我們可受了不少苦。」剛從上游探親歸來的一位叫阿拉姆·汗的年輕小伙子有點忿忿地說：「我在吉爾吉特做油漆生意，交通阻滯影響了生意不說，我的家人住在上游，那邊連個像樣的醫院都沒有，有時候哪家人人生病，還得靠這木船往下游運。要是中國人建的路修好了，我們也不會受罪了。」

這時，在渡口當值的警察卡拉姆·阿里·沙也湊了過來加入了和記者的討論：「我從這個湖形成開始就負責渡口的安全，聽到看到的故事也不少。」說到這裡，今年24歲的他指了指木船，「有一次，一艘載貨的大車從船上往岸上開的時候，直接滑到了水底，司機跳車才得以活命。」

「要是沒有中國建路連通道路，我們這輩子估計都得靠船往來兩岸了。」大家七嘴八舌中，不知道誰冒出這麼一句，卻馬上得到眾人附和。「是啊，聽說秋天他們就能完工，我們再也不用把錢浪費在輪渡上了。」

## 回家探親更方便

阿里·沙並不擔心到時候會失業，他說自己可能會被分到公路檢查站當差，但他肯定不會忘記中國人給當地帶來的財富。阿拉姆·汗說他將利用貫通的喀喇崑崙公路擴展生意，回家探親的次數也絕不會是現在這樣的每月一次。

整個渡口上的人好像一下子都忘了眼前的不便，越談越起勁，越說越高興。有了中國人修路打隧道，周圍的群山似乎也不再是一道屏障，更顯得中國和巴基斯坦鐵哥們般的親近。