

作為使用中國標準的首條跨境海外鐵路，中老鐵路的建設者把它視為一件藝術品那樣精雕細琢，使其成為集中展示中國鐵路技術走出去的舞台。

大公報特派記者

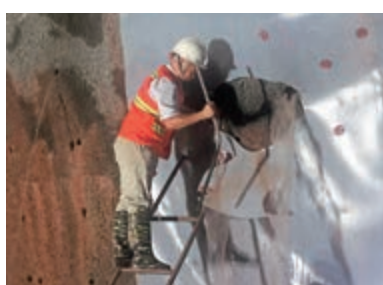
李理(圖、文)

老撾人談中老鐵路

阿來

友誼隧道老撾段工程司機，29歲

中老合作在我們國家建設了第一條現代化鐵路。現在我回家一次要將近20個小時，以後有了火車就快多了。



▲隧道隊長潘福平

大愛無疆 200災民變鐵路工人

中老鐵路中鐵二局萬象製樑場老撾工人巴利



40歲的巴利生活在老撾南部阿速坡省，去年一場潰壩突然改變了他的人生軌跡。他和200名災民如今是中老鐵路中鐵二局萬象製樑場的工人，「我很期待火車開通的那一天。想更多中國人來幫助我們，建設家園好脫離貧困。」

去年7月，阿速坡省一處水壩發生潰壩，50億立方洪水造成下游六個村莊36人死亡、98人失蹤更有6000餘人受災。中國中鐵二局緊急馳援，援建了阿速坡救災通道橋樑。巴利回憶說，「中國人要離開的時候有人問誰願意去萬象為中老鐵路工作，在村長的鼓舞和組織下，我們很多人都報了名，於是坐上大巴車前往萬象。」

從一開始只會簡單的工作，到後來的小組領班，巴利說他收穫了很多。現在買了新手機能時常給家人打電話，寄回家的工錢也變成了二層高的樓房。巴利還希望繼續工作下去，等中老鐵路建成後到鐵路去上班，成為老撾的第一代鐵路產業工人。

中鐵二局萬象製樑場場長胡彬在回訪阿速坡時曾告訴省長利、賽亞潘，他們願意與災區建立長期的勞務使用機制，解決勞動力就業問題，為老撾培養產業工人。

為了照顧巴利等本地工人的口味，製樑場特意設立了老撾食堂。巴利一路小跑着回宿舍準備吃工友替他打好的午餐，留給我們的最後一句話是

「我會把這裏的事情全部記錄在心，等着回去給村子裏的長輩們講。」



▲貨車經過口岸的「東盟大道」

今年的雨季比往年來得都遲。7月13日午後熱浪襲人，距離老撾僅一步之遙的中老邊境磨憨鎮尚勇街道，進入固定的午休模式。今年33歲的馬曉玲和丈夫經營一家小吃店，她對這幾年湧入小鎮的四川籍鐵路工人早已見怪不怪，「不怕你笑話，我們這裏很多人都沒見過火車，更沒坐過。但我20歲那年就聽說鐵路要修到家門口，一晃都十幾年過去了。」

馬曉玲口中的鐵路雖然姍姍來遲，但卻非同一般。這條鐵路在中國境內北接玉溪、昆明，跨過國界於老撾境內一直綿延414.332公里，南聯泰國境內規劃的曼谷至廊開線。鐵路設計時速160公里每小時，兩年後通車時，從磨憨鎮到老撾首都萬象只需要3個小時，對比眼下三天兩夜的老撾13號國家公路之旅，簡直如福音。中國駐老撾大使姜再冬透露，截至2019年7月末，中老鐵路土建施工已累計完成73.9%。

「四季常綠、三季有花」

中國鐵路早已成為一張國家名片。作為使用中國標準的首條跨境海外鐵路，中老鐵路的建設者更把它視為一件精雕細琢的藝術品。全長9.59公里的「友誼隧道」聯通兩國，從中國一側的二號斜井往主洞走1537米，就到了已經掘進的盡頭，行話叫掌子面。頭戴安全帽的隧道隊隊長潘福平一邊爬上梯子處理突湧水，一邊叮囑手下的工人把鋼模板再打磨光滑些。儘管一般人不會注意，但潘福平自有他的堅持，「這樣做出來的洞壁更美觀。」

在頗具傣族風情的隧道洞口外，中鐵二局的項目經理羅恆富想的則是，如何在邊坡上營造「四季常綠、三季有花」的美景。這名負責青藏線「羊八井」隧道施工的資深工程師說，「中老鐵路是泛亞鐵路中線重要組成部分，是集中展示中國鐵路技術走出去的舞台，具有重要的示範效應。」

這些工科出身的工程師們審美品味高超，他們的努力建設，勢必令這條鐵路成為「網紅」風景：茫茫綠意中掩藏的金色佛塔稍縱即逝，車廂外被花海包裹，進了隧道後則可能體驗五彩斑斕燈光走廊。顏色的變幻暗示，車廂傳來的廣播提示，在列車上跨越中老邊境，將是每個旅行者「一生一次」的難得體驗。

丁財兩旺 邊城轉型

老撾是內陸國家，站在通向口岸的「東盟大道」，這裏是中國通向老撾的主要大門，總能見到掛着全國各地牌照的集裝箱貨車滿載貨物呼嘯前行。中老鐵路開通後，是否對公路貨運帶來衝擊？

西雙版納紅星滄江公司總經理徐銳說，他並不擔心。在中老泰三國從事國際物流生意的他分析說，「老撾現在幾乎沒有工業，農產品運輸肯定還是會首選陸路。未來中老鐵路想要發揮最大價值，無非做到兩點：一是聯通泰國直抵港口，二是販運大宗商品，從而一舉解決長久制約老撾吸引外資和發展的物流瓶頸。」公開數據顯示，目前在老撾投融資開發的中國企業有60至70個，金銅礦開發位居首位，其次是萬象平原的鉀鹽礦。

徐銳期待鐵路能帶旺整個中南半島的物流行業，讓貨物更多元一點。更靠近口岸的速通報關公司負責人施金有些憂心地說，如果以後鐵路將萬象和昆明直通，他們的報關生意會很難做，然而很快又話鋒一轉，「不過磨憨這個國門第一站會迎來全新發展，轉型成為通向中南半島的旅遊驛站。」

邊城迎鐵龍 一隧通兩國

編者按：被譽為亞洲十字路口的老撾，不僅是名副其實的中南半島唯一「陸鎖國」，更是聯合國全球最不發達國家排名榜的「常客」。不過，正在建設中的中老鐵路等一系列互聯互通工程，已然點亮老撾邁入現代化的前路。大公報記者從中老邊境的磨憨口岸出發，沿着正在施工的中老鐵路線一路南下，記錄下首條現代化鐵路、高速公路和首座跨境園區給這個國家帶來的蛻變。

中老鐵路精雕細琢 國家名片勢成網紅

Map of the railway route from Kunming to Vientiane, including a table with project details: 設計時速: 160公里/小時, 項目工期: 5年, 開工日期: 2017年1月1日, 通車: 計劃2021年12月底.

橫跨半島無人區 湄公河特大橋合龍

湄公河在老撾琅勃拉邦拐了一道大彎，千百年來把覆蓋原始森林的半島與外界相互隔絕。負責修築湄公河特大橋中鐵八局項目分部總工程師黃忠(左圖)清楚記得，最初他們勘線時踏入密林深處還真偶遇了幾戶人家，但問答之間對方簡直「不知今夕何夕」，大家都覺得他們被老撾人口登記部門所遺忘了。

從空中看，全長1458.9米的白色大橋好像是栓在祖母綠寶石上的鏈子。黃忠說，這座大橋提前7個月完成合龍任務，為中老鐵路全線開通奠定了基礎。與此同時，另一座班納漢湄公河特大橋建設工程目前也順利推進，計劃於年內完工。

穿越無人區又跨越湄公河，黃忠稱施工過程中最難的要數缺少水文資料，另外上游還經常有漂浮物過來。他說：「整座大橋五個主橋墩均位於湄公河水流湍急的深水區，河床無覆蓋層、水下基礎爆破開挖難度大。」



▲湄公河特大橋

相參觀的觀景平台。黃忠說他們為當地做了不少好事，因此大家相處也十分融洽。一個典型的例子是雖然他們這段只負責修建60公里的鐵路，但總共已經修了240公里施工便道，方便了人們出行令當地人交口稱讚。

湄公河是老撾人的母親河，是眾河之河。望着兩岸綿延無盡的綠色，黃忠說他們在施工中也格外注重對環境帶來的影響，特別是在橋樑建設中妥善處理泥漿，嚴格在劃定的施工區域工作，及時清運建築垃圾，「事實證明現代工程和原始自然環境可以和諧統一，今後坐飛機來琅勃拉邦旅行的人可從空中欣賞這座大橋，它將給琅勃拉邦這座世界級的旅遊城市增加新的魅力。」

阿米 來自金三角地區的猛賽，24歲

中老鐵路最大的好處是給我們年輕人提供了更多的就業選擇。今後如果這條鐵路能夠帶來更多的產業，我會選擇留在大一點的城鎮生活。

橙衣救援隊保駕護航

中老鐵路全線有78座隧道，總長197.6公里。在琅勃拉邦有一支時刻待命的「橙衣軍團」，他們來自於中國首支隧道施工應急救援隊：國家應急救援中國中鐵二局昆明隊。脫下橄欖綠選擇成為一名隧道救援戰鬥員的方明(左圖)說，他為自己能夠給「一帶一路」基礎設施建設保駕護航而感到自豪。

儘管目前沒有發生過任何險情，但方明他們平時一刻都不能放鬆警惕。在他們營裏就有模擬「小導坑救援」的坑道，還配備了生命通道鑽機、小導坑開挖機具等救援設備。方明介紹說，他們每季度輪流在各標段開展隧道施工安全和應急救援培訓，每半年都對施工單位進行救援綜合實戰演練。

與從部隊退役的方明不同，裴賢猛在告別青蔥大專學校後加入了救援隊。他說：「中國在海外的工程越來越多，應急管理的水平也不斷增強，因為每名同胞的生命都是無價的，所以更要防患於未然。」

平日裏操課和隊列作息安排得井井有條，就連救援隊裏唯一的女翻譯周黎也耳濡目染成為半個救援專家。她也曾向當地人施以援手，有一個小女孩在救援隊門前馬路上被車撞倒，她發現後馬上前去幫忙包紮急救。

不少中老鐵路的施工人員都說，雖然打心裏面不想真的有一天和救援隊打交道，但是知道他們就在自己身邊，「感覺很踏實」。



▲5月21日，中老鐵路跨湄公河特大橋實現首跨合龍 新華社