

新修建的铁路为贵州省的偏远地区架起了一条重要的交通连线

贵州省，北潘江桥：在中国最为偏远的地区，树立着一座纪念现代工程的丰碑。这就是宏伟的北潘江铁路大桥——该桥长 236 米，是最长的一条铁路大桥——它穿越一条陡峭的峡谷，并跨过两座大山。

这座红色的拱形大桥是对由亚洲开发银行提供资金的贵州-水柏铁路项目的一个最为形象的描述。就像在铁路上运行的列车那样，该大桥使曾经难以达到的贵州西部地区与外界取得了联系。

该工程共耗资 3.81 亿美元，其中 40% 的贷款来自亚洲开发银行。在六盘水和白果之间修建的一条新单轨铁路全长 118 公里，而且有些路段还穿过中国最为崎岖的地带——最长的为 7 公里——所占比例超过铁路全长的 65%。

新铁路已开始试营运，正式营运将于明年开始。这一项目还包括修建长约 200 公里的辅助公路，作为分布在铁路沿线地区的 620,000 村民的交通线。

由于地形以及落后的交通，导致贵州西部地区成为中国最为贫穷的地区之一。农村的个人平均收入所得仅为全国平均水平的 10%，婴儿死亡率较高，而且成年人中的文盲人数一直在增加。大多数人口——几乎有 40% 来自少数民族地区——靠贫瘠、不毛的土地来勉强维持生活。直到现在，他们生活的地方还没有通电，没有电视机，甚至没有最基本的医疗和教育服务。

站在北潘江桥上，六盘水-白果铁路的中途，建筑公司的总工程师林文华回忆起，1999 年，他对该地区进行测量的时候，是涉过桥下齐腰的河水才穿过峡谷。他说，“河水冰冷，我花了三、四个小时才从一座山到达另一座山。”

现在，农妇詹林妹可以步行穿过大桥，到桥对面的农民手中购买一袋橘子。在大桥建成之前，她只能等待每周一次的罗多村集市，来购买货物。除了购货方便外，每斤橘子她只需要付给农民 5 毛钱（约 6 美分），相当于市场价格的一半。

对于居住在毛角岛附近的村民来说，过去即使是去最近的城镇，也意味着一场艰苦的跋涉，因为穿过山区地带需要花费好几个小时。新铁路不仅使他们的食品更加丰富，而且方便他们购买更多的产品。

陶淑秀坐在她那简陋的家门口说：“在新铁路修成前，我们从来没有吃过鱼，肉也很少。因为我们没有好的食物喂养猪和鸡，连它们都营养不良。我们的孩子缺少维生素。”

她的邻居，一位 74 岁高龄的老祖母祚儿回忆起交通不便、与世隔绝的困境，她说，“水稻歉收的时候，我们就得靠土豆生存——我们甚至还用树上的树叶来做饭。”

刚做父亲的陶大勇，今年 28 岁，他一边摇着睡在摇篮里的儿子一边说，婴儿食品、奶粉还有衣服都比较好买了，他现在已经梦想着送他的儿子去上一所最好的小学。

对于其他村民来说，譬如居住在铁轨下段靠近伐儿站的 30 岁农民欧大军，新铁路意味着他可以卖掉更多的生姜、寻找赚钱机会并享受城镇里的生活。

通火车之前，欧大军要想买烟或者买衣服，需要走一个半小时的路去乘公共汽车，然后再坐两个小时的车到六盘水。火车开通后，他就能常常出去找工作了，而且可以和朋友一起出去。他说：“要改进农田的状况还是比较难。我们没有钱进行投入，也没有技术增加产量。”

欧大军的妻子赵英慧认为，火车能够在危机时刻挽救病人。她还记得，孩子出水痘的时候，他们用了个多小时爬过山才把孩子送到最近的诊所。

由于新铁路的修建，1,000 多户家庭得重新安置。搬家之后，多数家庭都很喜欢宽敞、结实的新房子，还有可以通电。贵州省水白铁路公司的副总经理王卓先说：“多数家庭搬家的距离并不远，许多人都说搬家的补偿比预想的多多了。”

修建新铁路所用的材料，例如石头、沙子以及木材都来自当地。铁路的修建还为没有就业和生活贫穷的老百姓提供了 500 万个工作日。最低工资是每月 500 元（约 60 美元），可以让一个四口之家的生活高于贫困线。

新建成的铁路不仅带来了社会生活的改变，而且由于煤和其他商品的输出还繁荣了贵州省的经济。尽管贵州仍然是一个贫困省，但是它的自然资源却异常丰富。铁路沿线途径三个大煤田，总储备量超过 50 亿吨，煤质高且污染低。

更为重要的是，新的铁路线将成为一个新的区域性铁路枢纽，把该地区变成一个转运中心。负责铁路修建的管理处工程师，邓守宾说：“新铁路将把中国西北和广西省港口城市防城之间的现有铁路线缩短数百公里，还能够缓解目前把煤从贵州运往四川和广西两省存在的交通不便。来自西部的劳动力可以前往广东打工，往返交通大大便利了。”

邓还说，进一步讲，就旅游业而言，新铁路有望展示贵州壮丽的自然风景。他举例说，这些风景有地下的石灰岩洞穴、美丽的湖泊以及著名的黄果山瀑布。

最后，新铁路正在加强贵州省水柏铁路公司的能力，包括该公司的信息管理能力和财务计算能力。

亚行前任高级项目工程师 **Randhir Sooin** 说，进行改革是亚行开展铁路工程的一个关键因素。**Randhir Sooin** 曾负责亚行在中国的所有十个铁路工程，包括他年初退休之前的贵州-水柏铁路。据 **Sooin** 讲，进行改革主要是要回收成本，并且帮助推进中国庞大的铁路体制走向自给自足的道路。

在贵州省偏远地区修建的新铁路工程已经向我们展示出，亚行提供支持的铁路工程是要协助提供交通基础设施，使得贫困地区也能参与到经济大潮中，并摆脱贫困。