



东环高铁穿过海口市。

本报记者 张茂摄

海南高铁体现了我国高铁的先进技术,积累的建设运管经验对热带海洋地区高铁建设具有借鉴作用

# 中国高铁走向世界的—一个样板

■ 本报记者 邵长春 梁振君

## 人物故事

### 为抢工期,廖家强奔忙在西环高铁建设工地——老父亲病逝他未能回老家送别

■ 本报记者 侯小健

“来,这个焊接口好像不太密实,再点焊下。”他,身穿迷彩服,头戴安全帽,在工地上来回巡视,看哪儿施工不太规范,便及时纠正。

这位“工头”,就是中铁电气化局北京建筑公司西环高铁海口站站场改造项目钢结构班班长廖家强。

现年45岁的廖家强祖籍四川成都,是名焊工,来海南多年,前些年曾参与东环高铁施工。今年3月来到西环高铁海口站站场改造施工工地,是站场钢结构施工的主要负责人。

“目前改造工程基本结束,因后来新增一些项目,现还有零星尾工,估计几天就做完了。”廖家强表情轻松了些许。

廖家强介绍说,他在工地主要负责站台雨棚、天桥等钢结构施工质量安全监管,“整个站场改造工程量较大,工期又紧,我们几乎天天赶工,不然很难确保西环高铁按时开通。”

据介绍,海口站站场改造包括新建一座人行天桥以及3座站台雨棚,由他们工程队负责施工的面积达1.3万平方米。

“从9月开始埋预埋件,主体从10月开始施工,算起来工期不足两个月,真的很紧。”廖家强说。

埋预埋件,立钢柱,安装主梁及次梁、焊接、除锈、补漆、加盖雨棚板……工序环环相扣。

廖家强说,每座站台共有170多根柱子,两个站台340多根柱子,每根柱子要焊接8个接口。

“工期紧,加班加点已成家常便饭。”廖家强说,有时实在太累了,就坐在地上靠墙小憩一会儿。

因工作忙,从今年3月至今,他没回过一次老家。由于劳累,加上睡眠不足,短短两个月,廖家强足足瘦了10多斤。

今年11月10日,廖家强的胞弟从老家来电说,老父亲病重,让他赶紧回去一趟。廖家强对弟弟说,眼下工期紧,实在走不开。

不料,没过几天,老父亲病逝。廖家强强忍悲痛,依然坚守在工地,未能回老家为老人送终。“没能见上老人最后一面,也不能回去为他送终,我心里觉得愧疚,可也没办法,我真的走不开,手头的活实在放不下。”廖家强眼里噙着泪花。

看着一座座崭新的站台及天桥陆续完工,廖家强颇感欣慰,“等西环高铁通车了,我再回去给老父亲烧把香。”(本报海口12月23日讯)

西环高铁建成通车后,将与东环高铁闭环,全球首条环岛高速铁路将在海南诞生。有业内专家指出,海南环岛高铁将是中国高铁走向世界的—一个重要样板,成为展示中国高铁建设成就和中国开放、生态、现代化形象的重要窗口,对推动中国高铁“走出去”无疑具有重要示范作用。

## 积累热带铁路建设经验

求的同时,也为中国进一步积累热带高铁建设、运营提供宝贵经验,对于世界有高铁需求的国家,尤其对于东南亚热带海洋地区国家的高铁建设具有良好的借鉴意义。

据介绍,东南亚是当今世界经济发展最有活力和潜力的地区之一,人口稠密,对高铁需求很迫切。近年来,东南亚地区的印度尼西亚、马来西亚、泰国和越南等国均计划兴建高铁以提升国内铁路网,东南亚地区也成了中国与其他国家争夺海外高铁市场的主战场。

参与西环高铁设计的有关专家称,海南作为我国最大的经济特区,是中国面向南亚、东南亚开放的重要前沿,海南与东南亚很多国家既在地理位置上接近,在气候、地形等方面也有很多相近特点,因此海南环岛高铁的建成对我国拓展东南亚地区的高铁市场具有重要示范意义。

蒋朝阳说,海南环岛高铁针对海岛相对独立、多台风、多雷暴的气候特点以及热带自然环境保护要求,在设计上获得多项知识产权,在环保选线、防台

风、防高温高湿、防侵蚀、防雷击等多个方面都为中国热带高铁设计积累了宝贵经验。

此外,海南西环铁路在施工环节亦为热带高铁施工提供经验。海南高速铁路有限公司副总工程师罗志权介绍,西环高铁线路在建设时体现机械化、专业化、工厂化和信息化,注重热带地区森林、水域、海洋等区域的环境保护,尽量减少施工对周边环境的影响。这些经验都可以作为东南亚地区高铁建设的重要参考。

## 助力中国高铁“走出去”

风、地质状况,跟温带都不一样,这一经验对于同处热带的印尼非常重要。”

“海南东环铁路经过5年运行,经历海南有历史记录以来最强的暴雨袭击,多个台风、上万次雷电的检验,目前运营状况安全良好。”蒋朝阳说。

据了解,海南东环铁路年发送旅客量超过1000万人次,改变了海南交通运输相对落后的局面,为沿线城市发展提供了强劲动力,对构建海南环岛铁路,促进海南经济的可持续发展提供了重要保障。

印尼高铁并非个案。12月19日,就在海南西环高铁即将开通的前夕,中泰铁路合作项目在泰国正式启动,双方将合作建设泰国首条标准轨复线铁

路。至此,中国在与老对手日本的激烈竞争中又如愿拿下一城。

在谈到中国在中泰铁路合作项目上的优势时,中国铁道科学研究院相关专家指出,中国铁路有世界上最长的运营里程,经过了最复杂的地貌和气候带,既有高寒铁路,也有热带铁路,这样的建设和运营经验远远超过其他国家。其中的热带铁路正是指已经建成的海南东环高铁和即将通车的西环高铁。

2015年3月28日,在参加博鳌亚洲论坛2015年年会开幕式后,斯里兰卡总统迈特里帕拉·西里塞纳及夫人乘坐高铁前往三亚,并称赞中国的高铁速度快,舒适性好。他表示,中国和斯里兰

卡的铁路发展状况相差很大,他很高兴亲自体验了中国的高铁。

据当时负责接待斯里兰卡总统的三亚市外办工作人员胡平回忆,当动车缓缓启动并疾驰起来,部分斯方人员略显激动,有的不断打量着高铁车厢,有的则饱览沿途美景。

胡平说,邀请斯里兰卡总统亲身体验海南东环高铁很重要,斯里兰卡是“一带一路”战略的重要一环,中国高铁如果能走进该国,对于发挥铁路在推进“一带一路”战略中的服务保障作用,深化我国铁路与东南亚相关国家铁路合作,实现我国与“一带一路”沿线国家交通基础设施互联互通,具有十分重要的意义。(本报海口12月23日讯)

## 环岛高铁最大火车站新建3座站台,5个站台总面积约2.5万平方米

# 旅客乘车可走天桥或地下通道



海口火车站站台经过改造后旧貌换新颜。本报记者 古月 通讯员 叶坚 摄

长500米,总面积约2.5万平方米;天桥长80米、宽12米;地下旅客主通道长100米,旅客上下通道和行包通道各5座。

据中铁电气化局北京建筑公司西环高铁海口站站场改造项目经理兰巍介绍,为迎接西环高铁开通,需对海口

站站场进行改造,包括拆除既有到发线5条,新建到发线9条,新建存车线2条,新建站台3座,还有天桥、地下通道等一些附属工程。

海口站扩建项目自去年12月开始动工,“站场改建工程量较大,工期紧,加

上要在既有站台保持运营的状态下施工,时常有旅客进出站,这无形中加大了施工难度。”兰巍说。

据项目总工程师李立华介绍,为抢工期,他们不断优化施工组织,加大人力和机械投入,高峰期施工人员达300多人,加班加点已成家常便饭。

在西环高铁海口站站场改造施工现场,时常可见这样的施工场面:挖掘机在平整场地,回填站台雨棚土方,数百工人挥汗施工,有的焊接钢架、有的搭钢管架,有的搭模板……现场一派火热的施工景象。

进入10月以来,木工班长刘厚龙率20多位工人连续加班加点,仅半个多月,刘厚龙就瘦了10斤。加班加点施工对泥水工李大明来说,已司空见惯。“在4、5号站台施工时,连续一个月加班加点施工。”李大明说。

## 采访札记

### 海南成为展示高铁成就的重要舞台



动车快速驶过万泉河。

本报记者 王凯 摄

近年来,中国高铁飞速发展。相关资料显示,目前中国境内的高铁总里程长达1.7万公里,占全球高铁总里程的55%,比世界上其他任何地方的高铁轨道加起来都长,年运送人数达1.1亿人次,占全球运送旅客的55%。

在国内取得巨大成功的基础上,中国高铁也开始尝试走出去,在中国高铁频频突进海外市场的进程中,东南亚地区因地缘相近成为重要战场,中国高铁也在这个地区不断上演华丽逆袭,在国际市场斩获大单。

此前,海南东环高铁的建成,在改变岛上民众出行方式和相对封闭的生活习惯,提升海南岛东部沿线城市发展动力的同时,也为博鳌亚洲论坛年会提供了高效优质的交通服务,极大地提升了海南岛旅游品质,加快了海南实现国际旅游岛进程。同时,作为一个品牌传播平台,充分展示了中国高速铁路发展水平,取得了良好的经济效益和社会效益。而西环高铁的建成通车,将与东环高铁闭环,形成全球首条环岛高速铁路,向世界证明了中国高铁过硬的技术水平。

在上个月底,应中国领导人邀请,刚刚参加完第四次中国—中东欧国家领导人会晤的中东欧16国政府首脑从苏州出发,共同乘坐高铁前往上海,中国“高铁外交”又写下浓墨重彩的一笔。海南同时拥有全球唯一的环岛高铁和世界知名的博鳌亚洲论坛年会,有着每年接待大批国外贵宾的经验,未来的海南,无疑将成为展示中国高铁成就和实力的重要舞台。

本报记者 邵长春 (本报海口12月23日讯)