

雅万高铁是中国高铁首次全系统、全要素、全产业链在海外建设项目。

连接中国、老挝、泰国、马来西亚和新加坡的高速铁路方案。

中国是最佳选择

9月2日，泰国《曼谷邮报》刊文称，“泰国铁路运输系统的发展是泰国政府20年发展战略计划(2018—2037)的重中之重，中泰高铁项目将有力推动泰国建成东南亚地区物流中心，助力泛亚铁路中线最终全面贯通”。

从泰国国家铁路公司(SRT)网站上，能够查询到，泰国方面的目标是在泰国北部、东部、东北部和南部建设高铁项目。中泰高铁南起泰国曼谷，北至泰国老挝边境与中老铁路接轨，形成直达昆明的大通道，是中泰两国高质量共建“一带一路”旗舰项目。

但也必须看到，其实泰国整个高铁发展计划，目前的总里程共约2700公里，其中1207公里已经开始实施第一阶段建设。而中泰高铁项目泰国境内全长仅250公里，里程还不到整个泰国高铁计划的十分之一。这是何故呢？

原因在于——尽管泰国与中国是友好国家，但泰国也想着一方面货比三家，一方面加快自身能力的发展。这无可厚非。2016年8月6日，泰国与日本就曼谷至清迈高速铁路项目签订合作备忘录。日本方

面当时称，这是“扳回一局”。其意思是指，在印尼雅万高铁竞标中，日本新干线没有中标，输给了中国。而在泰国高铁项目上，日本“赢了”。其实，当时中国方面根本没有参与曼谷到清迈高铁的竞标。

当时媒体报道称，泰国将正式采用日本新干线技术，从2018年开始建设这条全长700公里的高铁线路。可泰国方面等来的是无法与日本在资金上达成协议。日本方面称，经过测算，曼谷到清迈线客流不足，希望以降低设计标准、降低未来高铁运行时速的方式进行建设，具体来说，将时速300公里降低到时速180—200公里。以新建铁路的标准看，时速180—200公里根本不是高铁，勉强称得上快速铁路。这样的扯皮，导致曼谷、清迈高铁迟迟无法开工。

而目前，中泰高铁曼谷至东北重镇呵叻府这250公里线路，包括6座车站，预计2026年开通。

至于雅万高铁的建设，更是越来越接近完工。“我们从中国请来了一些专家，例如灌浆专家。在隧道表面，我们进行混凝土灌浆以防塌方。”这是今年1月18日，印尼总统秘书处在社交媒体YouTube所放一段视频中，印尼中国高铁有限公司(KCIC)总经理德维亚纳所说。在德维亚纳看来，雅万高铁施工确实出现了各种困难，但来自中国的铁路建设专家与万隆理工学院的合

作，解决了这些问题。譬如混凝土灌浆的做法，就是为了应对雅万高铁西瓜哇省普哇加达隧道施工遭遇粘土页岩的问题。这些粘土页岩暴露在空气和水中以后，会降低其土地承载能力80%。在中国国内有着丰富高铁建设经验的团队，在印尼的施工，相对来说还是比较顺利的。

雅万高铁是中国高铁首次全系统、全要素、全产业链在海外建设项目。在建设施工接近完成，第一批动车组和检测列车运抵印尼之际，中国中车旗下青岛四方股份公司宣布，全线采用中国技术、中国标准，应用于未来雅万高铁运行的11组高速动车组均已在中國完成生产制造。这是中国首次出口的高铁列车。列车采用中国标准为雅万高铁量身打造，最高运营时速350公里，4动4拖8辆编组，依托复兴号中国标准动车组先进成熟技术，适应印尼当地运行环境和线路条件，融合印尼本土文化，进行适应性改进，具有技术先进、安全智能、环境适应力强、本土特色鲜明等特点。回看中老铁路的运营，不少老挝万象的市民，以及农村居民纷纷成为铁路工人，带动了老挝产业结构的提升。雅万高铁建设过程中，同样，在项目开工前，不少来项目部应聘的印尼人原本是农民，对高铁建设毫无概念。中方团队采取“一带一”方式，为当地员工提供培训，直到考核合格。在目前直到雅万高铁通车的这段时间内，中方会帮助印尼培训高铁管理和运营人才，也已承诺向印尼转移高铁技术；鼓励印尼进行本地化生产。雅万高铁，是印尼发展的新起点，也是中国高铁走出去的新起点……