



从交通末梢到枢纽前沿：中老铁路重塑中国东盟互联互通

中经记者 路炳阳 孙丽朝
云南昆明 普洱 磨憨 报道

云南省作为我国世居少数民族最多的省级行政区，聚居着彝族、白族、傣族等25个少数民族，彩云之南是中华民族的万花筒，完整呈现了中华民族多元一体的历史格局与文化特征。

同时，云南又作为中国喀斯特地貌最典型的省份，铁路在这里穿越云贵高原与青藏高原过渡地带，到达西南边陲，被形象地称作云岭铁路。如今，中老铁路的开

通，使出境交通网络向多维度延伸，将云南从交通末梢变为枢纽前沿与关键节点。依托铁路，云南成为“一带一路”与长江经济带的交汇点，一头连着西部内陆，一头对接东盟及全球市场，打通了中国面向印度洋大通道建设的关键一环。

中老铁路不仅是赋能边疆民族地区进步发展的生动实践，也是民族团结与经济协同的纽带，更是高质量共建“一带一路”的标志性工程，是一条促进区域经济合作、推动文化交流的黄金通道。



一列“复兴号”动车即将通过中老铁路友谊隧道。

国铁昆明局/供图

实践样本 客运繁荣推文明对话

2023—2024年，中老铁路发送旅客分别为1659.8万人次和1911.4万人次，同比增长分别为100%和15%。

“早上在昆明吃过桥米线，晚上到万象品老挝米粉。”这不仅是味蕾的跨越，更是心灵与文化的交融。9月20日，昆明和万象间中老铁路国际旅客列车上人头攒动，座无虚席，来自不同国家和地区的游客，在温暖气候中，体验着“一线两国”的便捷。

当日11时58分，C9521次列车从昆明南站缓缓驶出，向西双版纳站驶去。在昆明铁道职业技术学院读大三的老挝女孩吉姆每到节假日，都乘坐这趟车回家。三年前，中老铁路的开通让她的国家由“陆锁国”变成“陆联国”，吸引了越来越多的中国人到老挝旅游、经商，为她的家乡提供了更多就业机会。

吉姆也在心中种下了一个“高飞梦”，“希望毕业后可以成为中老铁路列车上的乘务员，为这趟跨境旅客列车服务，我还想带父母坐火车来中国旅游。”吉姆对《中国经营报》记者说。

同车厢的泰国人欧阳赐美在中国读书和生活了十多年，如今她已嫁到中国并定居云南昆明。中老铁路开通后，她经常带着两个孩子乘坐中老铁路列车到沿线城市旅游，她更期盼中泰铁路加速推进，“这样我也能坐着火车回家了”。

28岁的吕鹤志是C9521次列车的随车机械师。2022年2月，经过层层选拔考试，吕鹤志如愿加入昆明至西双版纳线路的值乘队伍。他对记者说，在值乘的这几年里，亲眼见证着中老铁路带来的改变，带动着沿线经济的蓬勃发展。从车窗望去，沿线的村庄愈发繁荣，连接起更多机遇与希望。

从2023年4月13日起，首次开行昆明至万象国际旅客列车，经过几次扩大开行范围后，如今每趟国际旅客列车跨境旅客席位由初期250个增加至每天420个，出入境人数从每天300人次增至最高1300人次。

而以分段来看，中老铁路国内段最初单日开行客车仅8列，目前增至最高86列；国外段单日开行客车4列，目前增至最高18列。

中老铁路国际旅客列车列车长沈发慧对记者表示，中老铁路国际旅客列车已经开行两年多，截至目前

，已发送跨境旅客58万人次，覆盖全球115个国家和地区，成为中老两国及周边国家和地区的便利出行的重要通道。

普洱火车站是中老铁路昆万线玉磨段上的二等客运站，普洱站副站长鲍世奇对记者表示，普洱火车站运营四年，协助普洱市急救中心转运了很多患有急、难、危重病症的患者。鲍世奇介绍称：“以往通过公路转运从普洱到昆明大概需要6个小时，加上路程遥远，可能错过最佳的抢救时机。中老铁路开通以后，最快只需要两个半小时就能抵达昆明，且全程舒适快捷。”

他对记者分享了这样一个故事，中老铁路刚开通不久，有个5岁的小男孩突发脑出血，病情危急，需要立刻转运到昆明救治。当时救护车到达普洱站的时候，距离动车的开车点仅有不足6分钟了，如果赶不上，就得再等一个多小时才有下一趟车，最终通过前期的快速分工，紧密配合，仅用不到5分钟时间就让患者顺利登车，得到了及时的救治，男孩成功脱离生命危险。

“在此之后我们不断总结，通过优化环节和路线，归纳出8项具体流程。截至目前，车站已累计协助普洱市急救中心转运了1380例危重症患者，通过中老铁路去往昆明救治已经成为急救中心和患者的首选。”鲍世奇说。

此外，中老铁路沿线旅游资源丰富，串起了云南昆明、玉溪、普洱、西双版纳和老挝琅勃拉邦、万象、万荣、万象等旅游名城，覆盖超过560个旅游景点。其中，包括9处世界自然遗产和26处世界文化遗产。游客仅需数小时车程即可跨越国界，深入老挝腹地，亲身体验那里的历史文化和山水风光。

截至2025年9月20日，中老铁路累计开行旅客列车8.3万列，发送旅客5900万人次。其中，中国境内4860万人次，跨境旅客超58万人次。

2023—2024年，中老铁路发送旅客分别为1659.8万人次和1911.4万人次，同比增长分别为100%和15%，中老铁路成为中老两国及周边国家和地区间便利出行的重要通道。

双向奔赴 物流通道变经济枢纽

当前中老铁路运输版图已覆盖19个国家和地区，以及国内31个省(区)市，跨境商品种类扩展至3300余种。

“水果之王”榴莲，曾因价格高昂让不少消费者望而却步。随着中老铁路热带水果运输的强势增长，许多消费者发现，榴莲价格下降幅度接近一半，不少人直呼实现了“榴莲自由”。

“坐上澜湄快线，泰国榴莲3天到昆明，老挝香蕉7天到北京。”正值水果上市旺季，塔那楞国际物流有限公司副总经理张德欢连续几个月忙到深夜。他运营着中老铁路上的百余个冷链货柜，依旧直呼“不够用”“一柜难求”。

中国铁路昆明局集团有限公司(以下简称“国铁昆明局”)昆明物流中心货运值班员康雪娇对记者介绍，今年以来，中老铁路榴莲运输量突破15.7万吨，较去年同期增长超80%。跨境货物列车每日开行数量由开通初期的2列增加到目前常态18列，列车牵引吨数由2000吨增至2800吨。

今年4月以来，每天清晨，载着泰国榴莲的中老铁路“澜湄快线”班列都会稳稳驶入中铁联集昆明中心站。工作人员迅速卸载集装箱，榴莲一部分重新编组，通过铁路网发往全国各地；另一部分运往附近的物流基地进行验货、倒柜，随后经公路运输送往销售地。

张德欢所在的企业，在榴莲进口货运量高峰期，每天可达100—120个集装箱，主要发往成都、广州、郑州等地。

他对记者说：“价格最高的时候，A果榴莲价格能达到1500元到1600元一箱，现在只需700元到800元，相当于用一半的价格就能品尝到高品质的A果榴莲。”

在中老铁路助力昆明成为中

国重要的热带水果集散地的同

以“铁”为翼 经济枢纽促产业升级

中老铁路发展势头远超预期，已形成对内联通环渤海、长三角、珠三角，对外辐射至老挝、泰国等国家的运输网。



一列满载货物的中老铁路“澜湄快线”国际货物列车从云南昆明集装箱中心站始发。

国铁昆明局/供图

时，云南的鲜花、水果、蔬菜等搭乘返程货班源源不断地运往东南亚最大的果蔬交易中心——泰国的达拉泰市场。中欧班列与东盟市场也在此无缝衔接，机电换铁矿、蔬菜换榴莲，中老铁路迅速从物流通道转变为经济枢纽。近四年来，中老铁路跨境运输商品种类从开通之初的10多种扩展至3300多种，形成“中国制造南下、东南亚特产北上”的双向流通格局，实现双向奔赴。

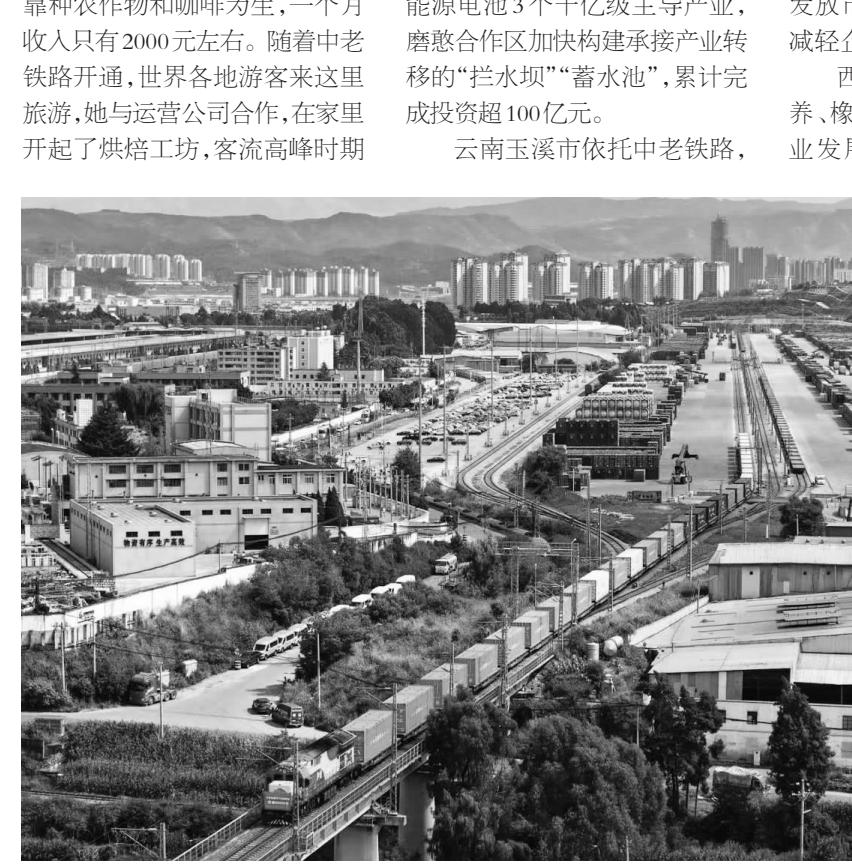
自2022年1月10日开行中老铁路“澜湄快线”国际货物列车以来，截至今年9月20日，累计开行“澜湄快线”国际班列2400列，运输货物近100万吨，并创新“澜湄快线+中欧班列”“沪滇·澜湄线”“京滇·澜湄线”等联运产品，打通老挝、泰国至欧洲物流通道，推动跨区域产业链对接。

在昆明市王家营片区，占地242亩的云南鸿运国际物流港紧邻中铁联集昆明中心站，集贸易、仓储、堆场、冷库等功能于一体。“2023年年底，中心站在这里建成铁路物流‘站外站’，实现‘铁路场站+综合园区’的功能叠加。”云南鸿运国际物流港董事长李荣平对记者说，“站外站”为客户提供仓库

储、分拨配送、包装以及集装箱堆存等“一站式”服务，降低物流成本，提高物流周转效率。

数据显示，中老铁路2022—2024年分别完成运输货物1246万吨、1776.4万吨和1964.5万吨，同比增长分别达到42.4%和10.6%；截至9月20日，今年中老铁路开行货物列车1.3万列，运输货物1753万吨，同比增长23%。今年前9个月跨境货物运输即突破400万吨，运量连续四年大幅增长。

当前中老铁路运输版图已覆盖老挝、缅甸、柬埔寨、泰国、越南、马来西亚、新加坡、孟加拉国等19个国家和地区，以及国内31个省(区)市，跨境商品种类从开通初期化肥、橡胶等10余种扩展至目前的化工、鲜活、纺织、电气、矿石、农副等3300余种。



一列满载货物的中老铁路“澜湄快线”国际货物列车正从昆明出发沿中老铁路驶向万象。

国铁昆明局/供图

每天都有几十个客户。8月份，她的小店分红达到6000多元。“以前想都不敢想，现在烘焙工坊平均每个月都有3000元左右的收入，种咖啡每月有2000多元收入，日子越来越好。”罗亚琼对记者说。

依托中老铁路辐射带动作用，云南省从交通到产业、从要素到生态正进行着迭代升级。

2022年4月，云南打破行政壁垒，实施昆明全面托管西双版纳傣族自治州磨憨镇，集中资源、倾斜政策，构建以昆明为重点、磨憨为前沿、沿线州(市)为支撑的中老铁路经济带发展格局。沿线昆明、玉溪、普洱、西双版纳4个

发挥物流供应链组织、产业链构建与产业集群化发展的优势，发展复合型城市经济，培育千亿级产业，打造生物医药、新能源电池产业聚集地。丰元、坤天、烨阳等一批新能源电池项目建成投产。截至2024年，全市9个新能源电池项目产值达54.49亿元。

普洱市持续推进特色生物、现代林产业等基地建设，实现普洱茶、咖啡等产业的显著增长。建成西南地区最大的林浆纸制造基地，云景飞林年产40万立方米轻质超强刨花板项目竣工投产；咖啡产业园拔地而起，一条从运输到加工、集散咖啡的

发展三年行动计划和各产业相应的资金扶持措施。以“铁”为翼，西双版纳州铁路沿线重点产业园新增入园企业68户，完成投资24亿元，“七大产业”全产业链综合产值从2400亿元提升至3100亿元。

随着跨境农业种植合作规模不断扩大，电力能源合作推进顺畅，中老500千伏联网工程、中广核能源国际老挝清洁能源基地开工建设，中老双向电力互济规模3年累计超3亿千瓦时。

自昆明托管磨憨以来，中国老挝磨憨—磨丁经济合作区投资累计完成超125亿元，磨憨辖

区常住人口从2万人增加到近5万人。如今，中老铁路沿线初步形成新能源电池、生物医药、新材料、先进制造等4条重点产业链。中老铁路的开通对老挝乃至东盟国家的运输成本和物流效率产生了显著影响。物流效率大幅提升，有力促进了区域内的经济发展。

中老铁路发展势头远超预期，已形成对内联通环渤海、长三角、珠三角，对外辐射至老挝、泰国等国家的运输网，成为我国联通中南半岛的铁路大动脉，为区域繁荣发展注入新动力。

世界银行报告显示，中老铁路开通近四年，铁路逐步替代公路成为沿线主导运输方式，有53.1%的货物流由公路转向铁路。万象至昆明之间的陆路运输价格下降40%至50%，昆明经老挝至泰国的货运成本降低了30%至50%。同时，老挝国内物流成本也降低了20%至40%。

老挝财政部海关司磨丁海关副关长康通帕德(Thone Phomepadith)对记者表示，2021年以来，老挝没有干线铁路，中老铁路是老挝唯一一条运输型铁路，带动了老挝货物、旅客的运输。在货物方面既减少了成本，还缩短了时间，为老挝贸易带来了很大的便利，促进了老挝商贸方面的发展。

之前老挝是一个“陆锁国”，现在正在向“陆联国”方向转变。“通过中老铁路，我们可以和外面的国家进行货物方面的沟通，以及其他方面的联系，这极大带动了老挝经济发展。中老铁路是纽带，链接了老挝同中国、中南亚和其他市场，极大促使老挝走向一个更大的市场，也迈向一条更加国际化的道路。”康通帕德说。