

黄金大通道改变了啥

——中老铁路通车运营一周年情况调查

本报记者 曹松

一条铁路，缩短了中老两国时空距离，促进了沿线贸易产业发展，让边陲小镇热闹起来，让民心连接更加紧密……作为“一带一路”的标志性工程，中老铁路开通运营一年多来，对沿线贸易促进效果明显，为两国人民带来巨大福祉，“黄金大通道”作用日益显现。一年多来，这条铁路运营具体情况如何？沿线城市和两国人民生活发生了哪些改变？



昆明腾俊国际陆港公铁多式联运物流中心。
(资料图片)

列车呼啸，一路向前。连接中国云南昆明和老挝首都万象的中老铁路，如今已开通运营一年。作为高质量共建“一带一路”标志性工程和中老两国互利合作旗舰项目，中老铁路打通了中国通往东南亚地区的黄金大通道。一年多来，各方齐心协力把铁路维护好、运营好，把沿线开发好、建设好，造福了两国人民。

中老两国山同脉、水同源，自古以来亲仁善邻。2019年4月关于构建中老命运共同体行动计划签署以来，中老双方凝心聚力，推动中老命运共同体建设取得丰硕成果，将中老铁路打造成为中老人民的发展路、幸福路、友谊路，不仅为两国人民带来巨大福祉，也为共建“一带一路”和推动构建人类命运共同体提供了示范。

一年多来，这条铁路运营建设得怎么样？黄金大通道作用成效如何？沿线城市发生了什么变化？近日，记者对此进行了深入采访。

服务功能进一步提升

12月初，记者来到位于昆明市晋宁区的腾俊国际陆港。在公铁联运中心，大型货车你来我往，吊装作业一片繁忙。作为国家物流枢纽，联合国认定的中国17个国际性陆港之一，腾俊国际陆港综合功能齐全，而中老铁路的开通让公司的发展突飞猛进。

“我们采取‘门到门’‘一柜到底’公铁联运运输模式，实现每周常态化运行。截至11月底，累计到发货物2868标箱，中老货运量占全国10%至30%，一年内业务量翻了一番。”云南腾俊物流股份有限公司总经理助理王文彬兴奋地说。

相比传统陆运和海运，中老铁路的开通运营让中老跨境运输时间大幅压缩，物流成本显著降低，也更准时、更安全。一年多来，铁路部门协同各方，使中老铁路货运速度不断提升。如今，“澜湄快线”国际货物列车实现昆明至万象26小时以内到达。

快和准是铁路运输的特质，中老铁路打通了一条中国通向中南半岛国家的便捷新通道。“今年4月份，我们又一列国际冷链专列将云南蔬菜等货物经老挝万象南，转汽运过泰国后到达柬埔寨金边，标志着依托中老铁路覆盖东南亚地区间的国际冷链物流网络初步建立，对外开放服务功能进一步提升。”王文彬说。

一组数据令人振奋。一年多来，中老铁路累计发送旅客850万人次，累计运输货物超千万吨，其中，跨境货物超190万吨，国际货运总值突破百亿元，客货运输量质齐升。货物品类从通车初期的化肥、百货等100多种扩展到电子、光伏、冷链水果等

1200多种，跨境运输货值超130亿元。

受益的不仅是云南。在国内，广东、江苏、湖北、四川、重庆等25个省（区、市）依托中老铁路开展国际货物运输业务，这些地区生产的家电、化肥、机电、塑料、光伏等各类产品源源不断地运输至东南亚。

造福的也不只有中国。作为一条现代化国际铁路，中老铁路让老挝从“陆锁国”变成“陆联国”，给老挝交通运输、旅游等行业带来了新的发展机遇。与此同时，中老铁路跨境货物运输通过老挝逐步覆盖泰国、越南、缅甸、柬埔寨等10余个国家。来自这些国家的榴莲、山竹、龙眼等水果和优质产品也更快更多地进入了中国市场。

在中老边境的磨憨站，跨境货物列车每天从这里往返两国。“开通初期，国际货物列车日均1对，现在每天6对至7对，货运量呈井喷式增长。”中国铁路昆明局集团公司磨憨站站长周明波说。

大通道带动大物流，大物流促进大贸易，大贸易激活大产业。在中老铁路沿线，昆明、玉溪、普洱、西双版纳等州市因地制宜、发挥优势，进一步优化沿线产业空间布局，深度融入面向南亚东南亚市场的跨境产业链、供应链、价值链，驱动高质量开放发展新引擎。

中老铁路在玉溪市设有5个站点。玉溪市副市长陈建军告诉记者，玉溪按照“一县一品牌”发挥比较优势，正大力发展复合型城市经济。“比如，我们在研和站重点布局粮食仓储、冷链物流、数控机床等产业，打造现代服务业与先进制造业深度融合新典范。在峨山站、化念站，重点发展绿色钢铁、装备制造和综合物流等产业，推进玉昆、仙福钢铁产能置换和升级改造，总投资400亿元的绿色钢城正在拔地而起，以新型工业化带动新型城镇化加快推进。”

中老铁路的通车，让网红城市西双版纳又火了一把。今年1月至11月，西双版纳州接待游客3961万人次，同比增长20%；旅游总收入487亿元，同比增长13%。

“西双版纳正在加快实施产业强州三年行动，力争到2024年，文旅康养产业总收入突破1500亿元，占GDP的比重达到25%以上；橡胶产业总产值比2021年翻一番，建设成为中国—中南半岛的重要橡胶交易中心；热带水果综合产值100亿元，建成辐射全国的高品质水果供应基地。”西双版纳州副州长徐克辉说。

沿着中老铁路大通道，经贸合作搭上了“顺风车”，开发开放打开了新局面。不久前，在第五届中国国际进口博览会上，中老铁路沿线开发合作推介会成功举办，云南共有16个项目现场签约。其中，投资类项目11个，总投资额约235亿元。

“中老铁路正进一步激活云南的区位优势。我们将全力助推中老铁路沿线综合开发，打造黄金线路，赋能云南高水平对外开放，推动全省高质量跨越式发展。”云南省发展改革委副主任王建新表示。

建设国际化口岸城市

早上8点06分，停靠在昆明站的C384次列车从站台缓缓启动，穿过清晨的薄雾，列车一路向南，经过4个多小时的旅程后，准时到达磨憨站。

西双版纳州勐腊县磨憨镇位于云南省最南端，对面就是老挝磨丁。1992年3月，国务院批准磨憨口岸为国家一类口岸；1993年12月，中老两国磨憨—磨丁国际口岸正式开通；2015年8月31日，中老两国签署《中国老挝磨憨—磨丁经济合作区建设共同总体方案》，两国开始共建“中国老挝磨憨—磨丁经济合作区”。虽是小镇，但经过30年来的发展，磨憨口岸已成为中老两国最大的公路口岸，也是我国通往东南亚各国重要的陆路大通道。

今年5月，磨憨又迎来一个重要日子。昆明市与西双版纳州共同建设磨憨国际口岸城市第一阶段工作会议在景洪召开。云南省委、省政府决定由昆明市全面托管磨憨镇，双方共同建设国际口岸城市。

昆明与磨憨距离680多公里，正处于中老铁路国内段的首尾两头，因为这条铁路的开通，让省会城市和边境小镇有了亲密故事。“我们要建设的磨憨，将会是一座生态优美、功能完备、经济活跃、开放包容的现代化、国际化口岸城市。”昆明市副市长赵波说。

昆明市发展改革委副主任魏双喜介绍，昆明立足国际视野，结合磨憨的区位优势、地域特点和文化特色，通盘考虑磨憨镇803平方公里全域范围，重构磨憨产业发展、用地空间、综合交通等布局，初步形成“一心一核三轴五区”的空间布局。

“按照‘西城东产、南岸北港、产城融合’的空间格局，我们将打造火车站现代城市功能区、口岸核心功能区、磨龙边境生态旅游区、南坡物流与进出口加工区，并为远景发展预留区域。”魏双喜说。

一边是高水平的规划，一边是加快补齐短板。

虽是冬日，但眼下的磨憨热土，到处都是热火朝天的景象。主干道东盟大道两旁，不少工地塔吊林立，运输卡车进出，磨憨城市基础设施建设正在如火如荼地展开。

11月15日，磨憨口岸新边民互市市场启动运营，这是昆明托管磨憨镇以来运营的首个重点项目，从正式托管到新边民互市市场的验收，用了不到半年时间。

在磨憨—磨丁经济合作区管委会不远处，云南磨憨开发投资集团有限公司建设的磨憨人才中心服务项目也在争分夺秒施工中。工作人员介绍，该项目包括公寓区和综合服务区两个区域，12月底将完成主体工程，2023年1月底完成室内装修配套。建成后，至此投资、工作的人才可实现“拎包入住”。

截至目前，昆明在磨憨初步谋划重点项目81个，涉及市政设施、商贸仓储物流、园区基础设施、综合交通等领域，总投资超过630亿元。这些项目的建成将改善基础设施条件和城乡人居环境，进一步提高磨憨人口承载能力、产业集聚能力和长期发展能力。

五湖四海的旅客乘着列车源源不断地到来，物流、人流、资金流、信息流也加快向磨憨聚集。昆明市目前已选派50名优秀干部到合作区任职，磨憨已成为昆明市招商引资的一张“金名片”。

“中老铁路通车运营一年多来，磨憨国际口岸城市的强大吸引力和巨大发展潜力也在不断释放。”昆明市投资促进局副局长边莹说。托管半年来，磨憨—磨丁经济合作区管委会与企业签约项目协议8个，涉及金额26.7亿元，涵盖商贸物流、文化旅游、工业制造等领域。

今年以来，昆明市先后在成都、福州、深圳及第6届南博会上收获4个千亿元大单，其中有22个签约项目为中老铁路开通和托管磨憨的红利，总投资额超过500亿元，项目涉及新能源、商贸物流、跨境供应链、智慧冷链、旅游文化、橡胶加工制造等行业。

连接两国的幸福之路

作为东盟国家里唯一的内陆国，中老铁路建成前，老挝仅有一段长约3.5公里的铁路连接泰国，交通不便制约着经济发展，而中老铁路的开通极大改变了老挝发展格局。

谈及中老铁路，老挝驻昆明总领事玛尼拉·宋班迪说，这条铁路将老挝人民的梦想变成了现实，创造了许多新的就业机会，效益惠及两国人民。

中老两国山水相连，中老铁路运营一年多来，不仅成为了两国互联互通的桥梁，也成为了民心相通的纽带。

云南大学在读博士生闻鹏宇是一名老挝人，他对中老铁路的建设深有感触：“每次乘坐中老铁路动车我都非常激动，不仅是回家更快更方便，重要的是这条铁路对老挝的帮助很大，极大促进了我们国家的经济社会发展，是一条连接两国的幸福路。”

中国铁路昆明局集团有限公司副总经理陈沛告诉记者，作为中老铁路运营维管的主体，昆明局共派出540多名中方技术人员，帮助老挝铁路部门培养本土铁路人才，用中国标准、中国技术和中国装备维护好、运营好中老铁路，确保设备设施状态良好和列车运行安全。在中老铁路老挝段，经过一对一业务培训、师带徒实操演练，目前已有590多名老挝籍员工正式上岗，参与到中老铁路的运营维护中。

中老铁路万象运营中心的老挝籍火车司机学员刘银能，目前已是老挝第一代副司机，在中国师傅的悉心指导下，他安全值乘列车超过3.5万公里，再值乘2.5万公里就可以参加司机考试，独立驾驶动车。他说，“我的中国师傅教我驾驶列车，我教师傅学老挝语，我们相互学习、共同成长”。

互联互通的根基在心心相通。中老铁路缩短了两国的时空距离，也让民心相通、命运相连的中老友谊历久弥坚、更加巩固。

“从相识到相知，我和许多中国朋友在这条铁路相聚，成为了风雨同舟、休戚与共的好兄弟、好姐妹。”万象站老挝籍客运营值班员陈诗雨说。

中老铁路只是起点，不是终点。钢铁巨龙承载着两国人民的友谊、梦想和希望，正加速驶向更加美好的明天。

调查手记

中老铁路正式通车运营一年多来，全线开通24个客货站，累计发送旅客850万人次、运输货物超过千万吨，国际货运总值突破百亿元，货物品类从初期10多种拓展至1200多种，交出了一份亮眼成绩单。

数据带来的直观感受是铁路大动脉对贸易促进效果明显，其背后则意味着中老铁路赋能开放的意义凸显。作为“一带一路”的标志性工程，中老铁路提供了新的多双边合作互利共赢实践样本，国际示范效应开始显现。一条铁路不仅促进了中老两国人员交流，还拉动了沿线旅游、农业、物流等产业发展，为两国人民带来巨大福祉，为中老命运共同体建设提供了生动实践。一年多来，围绕着中老两国延伸到南亚东南亚的国际区域物流网络正在形成，中老铁路成为区域互联互通、共同发展的新典范。可以说，中老铁路“黄金线路”实至名归。

当然，要把铁路运营好，把沿线开发好，让黄金大通道发挥更大作用，还需各方协作，共同推动。

要着眼于打通堵点、提高效率、建设高水平国际大通道，实施通道能力提升行动，解决货运站和货物通关设施不完善等问题，加快沿线重点产业园区铁路专用线的建设。要着眼于快速循环、高效集散、构建多种方式融合发展的运输体系，实施物流枢纽建设行动，大力发展冷链物流，积极打造多式联运体系，培育国际大宗商品集散地，推动提升中老铁路的运营质量。要着眼于激活资源、扩大开放、推动产业体系优化升级，根据沿线各地区的资源禀赋和产业基础，优化沿线各州（市）的功能布局，推动形成错位发展、互补融合、联动支撑的沿线产业发展格局。

此外，还要推动中老铁路与中欧班列、西部陆海新通道、中缅印洋新通道实现战略对接，形成良性互动，扩大国际影响，将其打造成具有国际竞争力和良好美誉度的品牌。

中老铁路为高质量共建“一带一路”作出了示范引领，各国民众也期待它不断向前延伸。随着中老泰铁路项目和中越、中缅国际铁路大通道加快推进，我国与周边国家互联互通将更加顺畅。中老铁路潜力无限、未来可期。

本版编辑 闫伟奇 刘辛未

四川眉山市宏大建设投资有限公司“三个突出”助推高质量发展

四川眉山市宏大建设投资有限公司(以下简称“宏大公司”)明确职责定位,聚焦中心任务,强化责任落实,积极参与城市共建,在新时代新征程上彰显宏大担当,贡献宏大力量。突出党建引领,聚焦主业谋发展。宏大公司充分发挥党建引领作用,成立“党员攻坚先锋队”,把党的领导融入公司治理各个环节,强化党建和经营深度融合。在公司党委的领导下,董事会、监事会、经营层协同运转,聚焦主责主业,全面推进公司治理,形成公司上下思想同心、目标同向、行动同行的合力,推动公司高质量发展。

突出队伍建设,聚势赋能强引擎。撤掉“铁交椅”,实行全体起立,竞争上岗,干部能上能下;端掉“铁饭碗”,全面推行公开招聘,实行末位淘汰,员工能进能出;打破“大锅饭”,健全薪酬激励和考核体系,合理拉开收入分配差距,优化薪酬结构,收入能增能减,充分调动员工干事创业积极性。

突出重点项目,聚力攻坚开新局。坚持项目为重,突出实干担当,先后完成了多项重大民生工程,以国企背景的强大支撑参与房地产开发,用硬实力护航百姓对美好生活的殷切期许。目前,正全力推进四川大学眉山校区、眉山市新材料融合创新中心建设项目和市重大招商引资配套建设项目万象华府等项目,用心铸造“放心工程”,优质服务民生,擦亮国企品牌。

宏大公司将汇聚奋进之力,奏响国企强音,致力于将公司打造成优质的房地产、建筑业现代企业和城市综合物业服务企业,扛起时代使命,贡献国企力量。

(数据来源:眉山市宏大建设投资有限公司)

·广告

互联

共同

中老铁路西双版纳站。今年1月至11月,西双版纳州接待游客3961万人次,同比增长20%。
(资料图片)