



2014年9月10日，沪昆客专云南段沾益特大桥铁路桥梁成功转体合龙。

昆铁宣图

一路向南 云南国际大通道建设特别报道

竣工于1910年的滇越铁路可以说是云南铁路的鼻祖，也为云南铁路建设打下了基础。云南铁路起步早，却因地形条件复杂，修建成本巨大等原因发展落后。可是云贵高原红土地上的云南人有股不服输的韧劲，再难也要上！正如云南省委书记李纪恒所言，云南加快发展的难点在交通，希望也在交通。近年来，云南切实加大对铁路建设的投入力度，一批重大项目陆续建成投入使用，“八出省、五出境”铁路通道初具规模，有力支撑了全省经济社会发展。当前，随着我国实施“一带一路”战略，云南将从边缘地区和“末梢”变为开放前沿和辐射中心，正迎来加快铁路建设新的历史机遇。

内畅外通 通江达海

云南铁路建设与时间赛跑

马敏璐 郭雪艺 张建光

近来，关于云南铁路建设的利好消息不断发出，8月31日，云南省委、省政府先后在玉溪市红塔区、江川县举行玉磨铁路先期开工建设及滇中城市经济圈高速公路网建设项目开工仪式，正式拉开云南五大基础设施网络建设5年大会战序幕。

9月16日，云桂铁路在云南省弥勒市竖起电气化第一根接触网杆，这标志着云桂铁路云南段“四电”系统集成工程全面开工，为2016年底云南至广西间开行动车组奠定了基础。

截至9月，昆玉铁路扩能改造，该工程累计完成投资48.19亿元，占总投资的94.9%。该工程全长49.3公里，为I级双线电气化铁路，与即将全面开工建设的玉（溪）磨（憨）铁路连接，形成中老国际铁路通道国内段。

截至9月，沪昆客专云南段开累完成投资187.7亿元，占总投资69.1%。目前沪昆高铁云南段隧道全线贯通，正在有序进行无渣轨道的铺设，为2016年沪昆高铁全线开通运营奠定了基础。

云南铁路建设可谓一天一个样，明显在与时间赛跑，追赶全国铁路建设的步子迈得越来越大。



2014年12月29日，大瑞铁路重点控制性工程、亚洲最长的山岭铁路隧道高黎贡山隧道开工。

内畅接口，昆明南站建设如火如荼

时间回到今年1月20日，习近平总书记来到昆明南站。看见塔吊林立，工地上一片忙碌景象，总书记说，工程要经得起考验，建材不能含糊。听取了“八出省、五出境”铁路通道重要枢纽以及建设面向西南大通道等情况，总书记又说，千里之行，始于足下，关键还是要把我们自己的事情做好，把“接口”做好，才能实现互联互通。听取昆明南站规划、建设情况后，总书记关心地询问，地铁与火车站之间远不远？乘客们下了地铁再上火车是否方便？

这个让总书记牵挂的火车站，如今建设速度如何？

据相关负责人介绍，昆明南站站房工程包括站房、无站台柱子雨棚、站前高架平台、出站层、地铁站台层、进站楼梯等建筑。工程总面积33.47万平方米，其中，主站房的建筑面积12万平方米，按16个站台30条轨道规模设计。车站年发送量计划近期为3120万人，远期可达4693万人，日均12.8万人，在高峰时，客流量能达30万人，数量将是目前仍在使用的火车南站的6倍。昆明南站于2011年6月20日开工建设，建设工期5年，预计2016年完工，建成后主要承接云桂、沪昆、渝昆、成昆、昆玉等铁路客运专线，引入轨道交通1号线呈贡支线和4号线，配备公交车和出租车站场等公共交通功能设施，形成大型综合性交通枢纽，对构建滇中城市群、建设现代新昆明具有重要意义。昆明南站不仅是一个特大型的铁路旅客车站，也是西南在建的最大的高铁站，建成后将发送高铁动车及跨省长途旅客列车，与目前运营的昆明火车站共用。

截至9月，昆明南站完成投资19.05亿元，占总投资60%。目前，车站桩基工程已完成，正在进行车站钢结构雨棚的吊装和焊接，车站内部装修已铺开。



昆明南站正在进行钢结构雨棚施工。

昆铁宣图

改写“十八怪”，高铁让云南提速

众所周知，高铁线路要求比较顺直，在一定区段内的水平误差都要以毫米作为标准，像一般的铁路可以盘山绕行，见山开洞，遇水架桥是无可替代的方法。云南处在起伏纵横的高原山地之中，喀斯特地貌内部岩石破碎、欧亚地震带东段侧缘断陷盆地星罗棋布，这些地质灾害，每一个难关都是世界上没有先例的，连普通准轨铁路修建都极为艰难，云桂、沪昆客专仅桥梁就占总线路60%以上，可以想象云南高铁的巨大难度。

但是，时间就是财富，云南人着急改写“十八怪”中“火车没有汽车快”的历史！云南急需高铁！

近来，云桂铁路云南段“四电”系统集成工程全面开工的消息让云南着实兴奋了一把。“四电”系统集成是高速铁路技术体系的重要组成部分，是高速铁路开通运营的“灵魂”和中枢神经。云桂铁路云南段“四电”集成及配套工程全长430正线公里，共计11个车站，包含通信、信号、电力、牵引供电及相关房建工程等。截至9月，云桂铁路云南段开累完成投资377.4亿元，占总投资68.7%。云桂铁路云南段正线长430公里，设计时速250公里，属国家《中长期铁路网规划》中的干线铁路，途经苗族、彝族、壮族、哈尼族等少数民族聚居区，沿线可辐射1000多万人，是西南与华南地区客货交流的重要通道，也是云南通往东南沿海地区最便捷的铁路通道。建成后，昆明至南宁4小时可到达，昆明至广州7小时可到达。



大瑞铁路保瑞段铁路澜沧江特大桥。

云 宣图

沪昆高铁“第一长隧”璧板坡隧道全线贯通的消息更让人振奋。沪昆高铁全长2264公里，是我国《中长期铁路网规划》中“四纵四横”的快速客运通道之一，途经上海、杭州、南昌、长沙、贵阳、昆明等6座省会城市及直辖市，是我国东西向线路里程最长、经过省份最多的高速铁路，云南境内正线全长184.7公里。目前，沪昆高铁已经开通至贵阳，贵阳至昆明段正在加紧站后工程施工，计划明年开通，云南将接入全国高铁网络，昆明至北京、上海由目前的40多个小时缩短至10小时左右。

加快外通，夯实辐射中心基石

从滇越铁路到泛亚铁路，到近日“中老泰铁路顺利推进惠及中老泰三国人民”的消息，如今，云南铁路建设真是处于天时地利人和之佳境。

近年来，云南铁路加快推进“接口”建设，“五出境”铁路第一条是中越国际铁路通道，从昆明经玉溪、蒙自，与中越口岸河口连接。第二条是中老国际铁路通道，从昆明出发，经玉溪，与中老口岸磨憨连接。第三条是中缅国际铁路通道，从昆明出发，经大理、保山，从中缅口岸瑞丽出境。第四条是中缅国际铁路辅助通道，从大理地区接轨，经巍山、临沧，从中缅口岸清水河出境。第五条是中印国际铁路通道，从昆明出发，经保山，从中缅口岸猴桥出境。

截至今年9月15日，中越铁路国际联运总运量达21.95万吨，较去年全年国际联运运量增长62倍，呈爆发式增长。运输规模由日均开行1列国际联

运增加至3对以上，运输方式实现单向重车运输向双向对流运输转变。

今年以来，昆明铁路局紧抓中越国际准轨铁路国内段昆（明）玉（溪）河（口）铁路全线贯通契机，瞄准国内、国际市场，通过走访滇越米轨铁路原有客户、设立汽运市场无轨站，与地方工信委联合召开多场次铁路运输产品推介会，积极吸引货源。

该铁路局还结合地域优势，推出“米轨直通国际联运、准米轨整车换装国际联运、集装箱国际联运和公铁联运”4种国际联运方式，开展跨境、越洋运输，大力拓展东南亚南亚市场。运输品类由年初的化肥单向对越输出，到化工、机电、木材、咖啡豆等多品类综合运输。6月份以来，来自土库曼斯坦的2.8万吨硫磺，经海运抵达越南海防港后，通过滇越铁路国际联运运往中国。

玉溪至磨憨铁路是中老泰铁路通道的重要组成部分，可以说是云南建设面向东南亚南亚辐射中心的标志性工程。玉磨铁路北起玉溪，南至中老边境口岸磨憨，途经玉溪、普洱、西双版纳等州市，正线全长508.53公里，设计速度160公里/小时，为国铁一级电气化铁路，项目总投资516亿元。目前开工的玉磨铁路先期开工

段是玉磨铁路与在建昆玉铁路扩能改造工程的并行段。玉磨铁路建成后，将与昆玉铁路共同构成中老国际铁路通道，对进一步完善云南铁路网布局，促进中国—东盟自由贸易区建设，带动沿线民族地区经济社会发展具有重要意义。

云南积极融入国家加快“一带一路”、长江经济带的重大战略，抓住国家西部铁路建设的重大机遇，在建设面向东南亚南亚辐射中心的浪潮中，以铁路建设为重点，彻底改变云南目前作为路网的末梢、市场的边缘的落后现状，我们有理由相信，不久的将来云南的交通定会内畅外通，通江达海。



2014年12月1日，蒙河铁路首趟列车开进河口北站。李 焱摄

中泰铁路 将如何惠及沿线？

梅新育

讨论数年的中泰铁路项目快要正式启动了，可以肯定，这条铁路将给沿线国家和地区的人民带来巨大的发展机遇。

对于这条铁路北端起点的中国云南省而言，这条铁路给这个内陆省份提供了最便捷的出海通道，无论是云南本地及其他各省市的“中国制造”取道云南进入泰国、老挝等东盟国家市场，或是更进一步在暹罗湾下海销往远洋市场，还是东盟和其他国家货物取道这条通道进入云南和中国西南其他省区市，都能够加强云南在中国与东盟乃至印度洋沿岸国际贸易中的枢纽地位，其辐射范围向北覆盖中国西南各省市，向南覆盖东盟。未来倘若中泰铁路进一步延伸至新加坡、中泰铁路运营成功吸引缅甸与中国达成修建跨境铁路协定，泛亚铁路蓝图最终得以实现，云南的地位还会进一步提升。

对内陆国家老挝而言，中泰铁路计划毫无疑问是其无前例的“搭快车”发展机遇，因为这条铁路在老挝境内的固定资产投资规模将超过老挝全国当前的GDP（国内生产总值）规模，没有这个计划，依靠老挝自身实力没有可能修建这条铁路，老挝将长期无法进入“铁路时代”，相应也将长期难以摆脱被国际经济发展主流遗忘的处境。

对泰国而言，中泰铁路将是这个国家朝野上下期望已久的经济增长重启契机。自从1997—1998年东亚金融危机以来，这个昔日东南亚经济增长的“优等生”始终未能真正重新抖擞精神，经济增长率低于亚洲新兴市场经济体平均水平，也低于马来西亚等原本经济基础相近的东盟邻国。以中泰铁路为标志的基础设施建设可望成为泰国经济重启的发动机，通过把几乎仍处于晚清水平的泰国铁路一步步带入21世纪，中泰铁路将显著提升这个国家整个国民经济的运行效率。不仅如此，在泰国这样一个地域不小（国土50多万平方公里）、但人口和经济资源严重不均的国家，曼谷一市就集中了泰国近1/4人口，第二大城市清迈人口只有曼谷十分之一，致使曼谷的严重“城市病”与其他地区发展滞后并存。要改变这一局面，只能依靠现代轨道交通体系。而中泰铁路缓解泰国区域发展严重失衡，也意味着这条铁路沿线将兴起“造城运动”，给沿线国家房地产行业创造难

得契机。特别是中国国内新兴房地产开发企业，国内房地产行业进入门槛可能已经太高而难以提供新的创业机遇，东南亚可望成为他们的创业起家新天地。

要充分发掘这些机遇，沿线国家和地区该怎么做？首要是指思想要上路，不能指望一口吃成个胖子而对这条铁路索求过多。因为这条铁路如果承载过多索求以致于损害其建设和运营效率，那么，这条铁路乃至整个这条经贸线路在未来与公路、航空、内河和绕道这条线路的海运竞争时将处于下风，也就不可能指望其如何带动沿线发展了。特别是我们理解老挝寻求发展的心情，但在这条线路建设中，老挝现实的做法是通过为中泰两个大贸易伙伴提供最便捷通道服务而获利，如果盲目要求这条铁路在老挝境内多经过一些地方而导致其丧失运输效率优势，那么它就吸引不来太多人流物流，通过这条铁路拉动老挝发展的指望还是要落空。等这条

铁路按最便捷路线建成运营、并以其运输效率优势而吸引了大量人流物流之后，只要老挝政府人民下功夫改善商业环境，自然会吸引资本溢出，流向老挝其它地区。

不仅如此，沿线国家和地区还需要完善制度配套，落实贸易便利化，这样才能在吸引人流、物流、投资的竞争中胜出。