

中老铁路(万象—昆明—北京·平谷)国际冷链专列开启常态化运营——

老挝香蕉乘着专列进北京

本报记者 李贞

你爱吃香蕉么？在北京市的消费市场，这种香甜可口的水果，每天要售出很多，其中部分来自进口。

老挝，是中国重要的香蕉供应国之一。11月24日，中老铁路(万象—昆明—北京·平谷)国际冷链专列暨“京滇·澜湄线”，满载近450吨老挝香蕉，从老挝万象鸣笛启程，运往北京平谷。这也标志着该班列开启常态化运行新征程。

此前，首批390吨来自老挝的新鲜香蕉，已于10月20日搭乘首趟“京滇·澜湄线”国际冷链专列，顺利抵达北京市平谷区京平综合物流枢纽，进入京津冀地区消费市场。未来，还将有更多来自东盟地区的新鲜水果，乘上中老铁路国际冷链专列，直达京津冀消费者的餐桌。

冷链运输 降本增效

11月17日，记者在北京市朝阳区一家京客隆超市，看到水果销售区的香蕉摊位前，有一块很大的价格牌，上面写着“老挝香蕉 3.99元/500g”。黄灿灿的香蕉，被分成五六根一捆的包装，吸引了不少市民前来选购。

“这是新一批从老挝进口来的香蕉，个头大、口感好，价格也实惠。到货后，我们特意做了3天的优惠促销，销量很不错。”超市工作人员对记者说。

这些香蕉，正是搭乘“京滇·澜湄线”国际冷链专列，经中老铁路运抵北京的首批东南亚水果。

中老铁路自2021年12月3日开通以来，已成为中国与东盟之间便捷高效的国际物流黄金大通道。截至今年10月31日，中老铁路已累计发送旅客4150万人次，运输货物4650万吨，为两国民众带来福祉。

随着中老铁路货运的繁荣，其中的国际冷链运输也愈加顺畅。“京滇·澜湄线”国际冷链专列的开通，就第一次让产自老挝的香蕉，采用“一箱到底、全程制冷”的运输模式，通过铁路运抵北京。

“我们与老挝的农场合作，从那边进口香蕉的业务已经做了十几年了。现在我们公司基本每天都要从老挝运送一批进口香蕉到北京，每批进货量大概在30吨到90吨不等。”北京永信恒昌果品有限公司总经理张忠义，是北京新发地农产品批发市场有名的“香蕉大王”，其公司经销了北京地区近40%的香蕉销售份额。

他告诉记者，近年来，国内市场对进口香蕉的需求越来越大，特别是来自老挝、柬埔寨、越南等东南亚国家的香蕉，因产量大、产季长、物美价廉等因素受到市场欢迎。

“香蕉这种平价水果，因为单品价格低，不适合空运进口。所以长期以来，我们从东南亚进口香蕉时，都是通过陆路运输。”张忠义说，香蕉从农场摘下后，会先被装上高栏货车，运到中国云南磨憨口岸集散中心，然后由中国的货车，运往全国各地。

据张忠义介绍，这一过程中，有两大难题。一是运输时间长。“从万象到磨憨口岸，货车一般要开两三天；从云南再开车到北京，也要一周时间，这还是路况最顺利的情况。如果堵车，老挝的香蕉运到北京，大概得半个月。”二是果品难保鲜。“一般水果需要在保鲜冷库储存，才能保证品质良好。但陆运的货车，基本是敞篷车，不能保证香蕉全程冷藏，货损率偏高。一般一车香蕉可能有5%的坏果率，要是遇到堵车，可能会达到20%。”

中老铁路国际冷链专列的开通，为张忠义的水果进口生意提供了更优解。

10月12日，搭载390吨老挝香蕉的首趟“京滇·澜



10月20日，首趟“京滇·澜湄线”国际冷链专列抵达北京平谷。

本版图片均为采访对象提供

湄线”国际冷链专列自老挝万象南站出发，在中国云南磨憨口岸顺利通关，8天后，直接抵达北京市平谷区京平综合物流枢纽。

这批香蕉中，有八成是张忠义订购的。他在接货后满意地表示：“走中老铁路运输香蕉，首先就是运输时效有保障了。全程冷链运输，香蕉从装车到卸货，一直保存在恒温的冷藏货厢中，几乎没有损耗，也减少了中间搬运造成的摩擦、磕碰。整体核算下来，这趟货通过铁路运输，成本大约降低了6%。”

张忠义告诉记者，这批老挝香蕉运抵新发地农产品批发市场的冷库后，会有为期一周的熟化过程。等香蕉在库房中渐渐变黄，达到最佳口感后上市销售。

“第一批老挝香蕉上市后，不到2天就分销出去了，现在已在京客隆、果多美等线下商超和京东、美团买菜等线上平台同时销售，让广大市民在秋冬季节，也能吃上最新鲜的热带、亚热带水果。”张忠义表示，因为此次运输成本的降低，公司还特意与各大商超合作，分批次对老挝香蕉进行优惠促销，既是让利于消费者，也是为老挝香蕉做推广营销。

“在中老铁路国际冷链专列实现常态化运营后，我们也会继续积极对接合作，希望今后不只是运香蕉，还能通过这条线路，运输更多品类的东南亚水果到北京。”张忠义说。

多方合作 打通链条

让消费者吃到优质低价的水果，为经销商打通高效

便捷的运输通道，中老铁路国际冷链专列开进北京所带来的这些福利，离不开多方在幕后作出的协调与努力。

北京京平综合物流枢纽产业发展有限公司董事长赵亮告诉记者，京平综合物流枢纽是北京市重要的物流基础设施，位于京津冀三省市交汇处。“如何让京平综合物流枢纽发挥更大的联通效能？我们一直在寻找更多的合作机遇。”

今年8月，老挝工商会主席吴迪等一行，赴京平综合物流枢纽产业园调研。吴迪表示，随着中老铁路运营，老挝已成为区域交通的重要节点，希望能开通老挝—平谷的班列，进一步促进两地经贸合作。希望能与京平综合物流枢纽产业园签署合作备忘录，建立老挝进口商品馆等，深化两地在物流、经贸等领域合作，实现优势互补。

10月，第44届和第45届东盟峰会在老挝万象举行，再次为老挝与平谷区深度合作搭建起桥梁。

10月10日，平谷区联合老挝工商会在万象举行推介会，与老挝相关农产品经营企业签订战略合作协议，提出全面加强在国际供应链、跨境贸易等领域的务实合作。



在云南王家营西站等待装车的“背包冷链箱”。

万象的多个香蕉种植基地积极参与合作，3天后，300余吨老挝香蕉便完成集货，等待销往京津冀市场。

货源有了，更关键的是，要快速筹措到冷藏集装箱，供冷链运输专列使用。

首趟“京滇·澜湄线”国际冷链专列共搭载了15辆货车，其中11个冷藏集装箱是中铁特货公司提供的“背包冷链箱”。这些箱子，可谓技术含量满满。

“‘背包’指的是我们的冷藏集装箱外面，加挂了一个柴油发电机，它能发电后持续不断地为冷藏集装箱供电。发电机组加满油后，可连续运行七八天或间断



在北京市朝阳区一家超市促销售卖的老挝香蕉。

运行12到17天，保证列车在长途运输过程中，冷藏箱始终可以制冷。”中铁特货公司装备部部长宋志刚介绍，发电机组的各项运行数据，都可远程监控，还能实现远程开关机，保证运输安全。

为了给老挝香蕉保鲜，冷藏集装箱被设置为15℃全程恒温。宋志刚介绍，从万象到北京，一路上冷藏箱的各项状态全都处于远程监控中，包括箱内的温度、湿度、箱门开关状态、箱体位置等。冷藏箱采用下出风、上回风的空气循环系统，保证了箱内温度均匀，温度控制误差误差不超过0.2℃。“在这些技术的保障下，才能实现香蕉全程‘锁鲜’，大幅度降低货损率。”宋志刚说。

自中老铁路开通以来，中铁特货公司已固定在该线路上投放了700余个冷藏集装箱，并计划到今年年底将投放数量增加至1000个。

“相比传统运输方式，国际冷链运输实现了全程冷链和智慧物流，所以备受青睐。”中铁特货公司冷链物流部主任任强表示，为保障“京滇·澜湄线”国际冷链专列的运行，该公司特意定制了“一对一”物流实施方案，以确保货物运输品质。“随着中老铁路贸易愈加繁荣，我们的冷藏集装箱也一直处于供不应求的状态，后续公司将进一步加大投放力度，满足更多客户的需求。”任强说。

双向对开 常态运行

11月24日，第二趟“京滇·澜湄线”国际冷链专列从万象出发。

这趟班列的常态化开行，为中国与老挝及东南亚各国的商品进出口、贸易往来提供了物流通道新选择。面向未来，各方认为，中老铁路国际冷链专列有望继续深挖发展潜力，发挥更大效能。

“今后该班列将以‘双向对开、常态运行’为中老合作继续拓宽繁荣通道。”云南省交通运输协会常务副会长邵玉华介绍，首趟“京滇·澜湄线”国际冷链专列开通时，主要还是做一次尝试。“专列在将香蕉运抵北京返回昆明时，基本处于排空状态。后续，我们希望形成‘北京·平谷—昆明—万象’之间的双向对开，让列车回程时也满载而归，进一步强化三地间的贸易交流。”

“北京是国际消费中心城市，对农产品的消费需求大于销售需求。所以我们希望更好地发挥京平综合物流枢纽在京津冀区域及其周边的辐射作用，比如让冷链专列从北京返回时，可以装载来自河北、天津，甚至河南等地的特色农产品，助力这些地区的农产品通过中老铁路‘走出去’。”北京京津商谷国际物流有限责任公司总经理肖勇说。

通过中老铁路国际冷链班列，推动中国与东南亚国家之间农产品进出口贸易，在全国其他地区也已有成功尝试。

今年9月24日，一列装载22个集装箱、463.5吨新疆葡萄的冷链班列，从新疆乌鲁木齐国际陆港出发，运往泰国曼谷。这是新疆开行的首趟中老铁路国际冷链货运班列，有效解决了新疆水果出口东南亚地区组织方式松散、运输时效不稳定等问题。同时，该趟班列还集结东南亚国家的香蕉、榴莲等热带水果回程，打通了新疆特色水果和东南亚热带水果的双向进出口通道。

同样，中老铁路国际冷链货运专列也会给北京市平谷区的发展提供更多机遇。

当前，平谷区已获得国家骨干冷链物流基地、国家级示范物流园区两块金字招牌，正在申报陆港型国家物流枢纽。赵亮表示，“京滇·澜湄线”国际冷链专列开通，将有助于京平综合物流枢纽加快构建“H”型铁路运输网络，进一步推动北京平谷地方铁路与国家干线铁路网的融合。“我们相信，未来会有更多‘东盟味道’乘坐冷链班列，丰富京津冀地区市民的餐桌。”赵亮说。



老挝香蕉运抵北京新发地农产品批发市场后，张忠义展示老挝香蕉。

2024年交通运输部“我的公交我的城”

重大主题宣传活动“公交大讲堂”暨《城市公共交通条例》宣贯会近日在河南省驻马店市举行。活动深入解读了将于2024年12月1日施行的《城市公共交通条例》，并结合驻马店市的实践经验，分享了在提供优质公共交通服务方面的成功做法。

驻马店，古时这里是皇家驿站，驼铃声声，商旅往来。如今，这座城市焕发新生，成为全国“公交都市”示范城。驻马店市通过构建个性化、智能化的公交体系，不断提升市民出行的便利性。

通学定制公交、“八一”拥军公交专线、商务通勤专线和医院直通车等，这些都是驻马店市的定制化公交线路。在市实验中学西门，一排排红绿相间的定制公交车整齐停靠，司机师傅们穿着白色制服，站在车门口，准备为学生们提供安全又便捷的乘车服务。

驻马店市政府副秘书长赵阳介绍，从2018年开始，驻马店市推出了面向学生的定制公交服务，目前驻马店市公共交通公司在主城区17所学校开通了78条通学专线，服务5000多名学生，提供便捷的“一站直达”通学公交。

定制化服务的推出，为公众提供了“点对点、门对门、一站直达”的便捷服务，让不同群体的出行更加精准高效，也为城市的交通系统注入了新的活力。

“2023年，驻马店市公共交通系统运送乘客达6500万人次，乘客满意度测评超过98%。”驻马店市人民政府副市长王建平说。

为了进一步提升市民出行的便捷性，驻马店市还依托政府门户平台“咱的驻马店”App，打造了集“亮码乘车、在线充值、线上年审、上车提醒功能”于一体的“智慧公交一码通”项目，市民可以查询公交到站时间、实时车辆位置和运行轨迹，实现无缝对接的便捷出行。

家住驻马店市解放大道的王先生说：“我经常出差，每次坐高铁前都会用‘咱的驻马店’App查公交站到站时间和最近站点，真是一个便民的好平台！”

清晨的驻马店街头，一辆公交车平稳驶

便捷公交 方便市民

王 聪

来。驾驶员通过后视镜看到站点的乘客挥手示意要上车，车门随即打开，停靠在路边。这便是驻马店市公交公司在上个月推出的“响应式停靠”新模式。

与传统的“站站停”模式不同，乘客只需在上车时招手示意或在下车时按铃提示，公交车便会在相应站点停靠，避免了不必要的停站，也减少了频繁停车带来的不适感。驻马店公交负责人说：“上车招手、下车示意，更方便！”

作为河南省“公交优先”示范城市，国家公交都市建设示范城市，驻马店市一直在

创新优化公交出行的便捷性。赵阳介绍：“根据城市道路的通行条件与公交线网的分布，市政府精心规划了66.1公里的公交专用道，还设置了39个公交优先通行路口，形成了一个高效的公交专用道网络。”

“公交优先”战略是缓解城市交通问题的关键路径，这一发展方向契合国家层面的政策导向。据交通运输部规划研究院城市交通与现代物流研究所总工程师李潭峰介绍：“目前，我国城市公共交通日均服务约2亿人次，公交依然是城市基础出行的主要方式。”

驻马店市交通运输局相关负责人表示，将以《城市公共交通条例》的实施为契机，全面贯彻落实其要求，通过强化安全生产、职业道德和文明服务培训，不断提升公共交通运营管理水平，推动公共交通的信息化、智能化、数字化转型，为市民提供更加高效、便捷的出行服务。