

“三花”烂漫之路

也许很难想象，中国的邻国老挝，截至2021年12月2日，开通运行的铁路，只有3.5公里非标准的米轨铁路。对于一个700万人口、23.7万平方公里的内陆国家来说，交通之不便显而易见。

这个困境，一天之后就得到了改变。12月3日，中国昆明到老挝万象的1035公里高标准铁路线正式通车，老挝跨越式一步就踏进了动车时代。

老挝的历史，最早可追溯到1353年建立的澜沧王国。由于境内80%以上都是高原山地，交通设施建设非常困难，直到21世纪第二个十年结束，老挝依然没有现代意义上的铁路交通。在媒体上有个特别的名字，叫做“陆锁国”，讲的就是老挝作为东南亚唯一的内陆国，四周被群山及各陆地国家环绕，交通十分不便的状况。

改变，来自于“一带一路”倡议。

2015年，习近平总书记同老挝领导人一道，作出了共建中老铁路的重大决策。2015年11月13日，中老铁路项目在北京举行签约仪式，标志着中老铁路正式实施建设。中老铁路成为双方高质量共建“一带一路”标志性项目。

中老铁路是与中国铁路网直接连通的国际铁路，北起中国昆明，经中国磨憨口岸和老挝磨丁口岸，进入老挝北部地区，最终到达老挝首都万象，线路全长1035公里。2016年12月，中国境内的昆明至玉溪段建成通车。新建玉溪至磨憨段507公里，为设计时速160公里、双线单线相结合的电气化铁路；新建磨丁至万象段422公里，为设计时速160公里的单线电气化铁路。

由于沿线穿行在崇山峻岭、河网密布处，新建的929公里铁路中，需要打通167座隧道，建成301座桥梁，新建桥隧总长度达712公里，超过总里程的80%。毫不夸张地说，这是一条由隧道与桥梁串联起来的铁路，建设难度可想而知。有人形象地说，中老铁路不是在天上（桥梁），就是在洞里（隧道），只有在车站时才看得见它。

中老铁路玉磨段的元江特大桥，虽然只有832米长，但河谷很深，最高的3号桥墩高达154米，相当于50多层楼房

的高度。桥墩重达12万吨，加上托举起的一架过江的2.1万吨重钢结构桥梁，底座需要承受15万吨重量。经过专家反复研究，最终通过建设空心墩加“X”形钢结构横向连接的方法，既确保承重达标，又有效减轻了自身重量。

中老铁路开通后，昆明到万象将进入10小时生活圈，大大方便两国民众往来，推动商贸和旅游便利。万象到昆明的货物运输成本将降低40%—50%，老挝境内的运输成本将降低20%—40%。中老铁路建设坚持以基础设施“硬联通”为重要方向、以规则标准“软联通”为重要支撑、以两国人民“心联通”为重要基础，成为高质量共建“一带一路”的标杆。中老铁路开通运营，让老挝人民“变陆锁国为陆联国”的梦想照进现实。

中老铁路是“一带一路”倡议提出后全线采用中国技术标准、使用中国设备并与中国铁路网直接连通的国际线路。中国铁路使用的是国际标准轨，轨距为1435毫米。这个轨距是大多数国家通用轨距，不同于宽轨的1520毫米和东南亚一些国家1000毫米的窄轨米轨，将大大有利于各国互联互通。亚洲各国期盼建设泛亚铁路网，从中国昆明出发，东线经越南、柬埔寨，中线经老挝、泰国、马来西亚，西线走缅甸、泰国，最后抵达新加坡，实现整个东南亚与中国高铁互联互通，将给区域内国家带来新的历史机遇。

作为一条国际铁路，中老铁路上乘务人员的制服很有特色，以中国“国花”牡丹花、老挝“国花”鸡蛋花、云南“省花”山茶花等花卉作为主要灵感元素设计，既展现出沿线沿途生物资源的多样性，又寓意友谊之花缤纷开放。

纵贯山峦、横穿江河、穿云破雾、飞天接地。

这是一条“三花”烂漫之路，也是一条“一带一路”果实盛开之路。■