



议上,包括中国在内的18个亚太经社委员会成员国的代表在《泛亚铁路网政府间协定》上签字,标志着亚洲国家将为构建和连通横贯亚洲大陆的铁路动脉,促进亚洲地区的共同发展和繁荣而展开全面合作。

根据协定,泛亚铁路的东盟通道包括东、中、西三条线路,起点都在昆明。东线是从中国云南出发,途经越南、柬埔寨、泰国,南下连接马来西亚和新加坡。中线是从中国云南出发,途经老挝、泰国、马来西亚和新加坡。西线也是从中国云南出发,途经缅甸、泰国、马来西亚和新加坡。

有外界将“泛亚铁路网”形容为“一把伞”,伞尖位于中国云南,“伞”的中心则位于泰国曼谷,缅甸、老挝、越南、柬埔寨和马来西亚等国铁路则形成这把“伞”的伞面,伞柄位于新加坡,随着印尼雅万高铁的开通,未来也可规划将铁路网从新加坡跨过最窄处不到20公里的马六甲海峡,进一步延伸至印尼苏门答腊岛。

在过去几十年间,因政治、经济等等复杂因素,泛亚铁路项目整体处于被搁置状态,难以推进。但如今,这把“伞”正在徐徐打开。

随着全长1035公里,北起中国云南昆明,南至老挝首都万象的中老铁路于2021年12月正式开通,标志着中国云南至新加坡的铁路连结实现部分开通,也意味着泛亚铁路终于获得了实质性的进展。泰国首条高铁中泰铁路也已开工修建,一期工程预计2026年通车,二期工程将于2029年建成,并将与中老铁路衔接。在“泛亚铁路网”上,还有一条同样是由中国修建的铁路——马东铁路(马来西亚东海岸衔接铁道),也正在修建当中,计划于2027年年底完工。

专家预测,未来如果泛亚铁路网所有线路均建成开通,包括新马泰越在内的人口总量达6.78亿的沿线国家,都可以直接通过铁路和中国云南省连接,并且通过云南连接到中国国内各大城市。

这张铁路“伞”网一旦撑开,将使得东南亚铁路运输不足的状况能够得到很大缓解,改变东南亚国家现有运输条件,铁路与机场、铁路与公路、铁路于港口之间将形成国际多式联运大通道,成为区域经济发展的重要基础设施和支撑力量。

与此同时,这也将实现中国与沿线国家的货物贸易一体化,进一步提升中国与东南亚要素和产品的流动水平,促进区域经贸和产能合作,加强文化交流和人员往来。

中泰铁路建设提速

2021年12月3日下午,随着“复兴号”和“澜沧号”列车分别从中国云南昆明站和老挝万象站缓缓驶出,经历五年建设的中老铁路迎来了正式开通运营的时刻。这也是老挝的第一条现代化铁路,“陆锁国变陆联国”从理想成为现实。中老铁路的客运时速为160公里,这意味着从万象到中老边境的旅行时间缩短至3小时。

作为中国“一带一路”倡议下发起的标志性项目,中老铁路不仅仅加深中国与老挝的连结,加强地区经济,也是整个泛亚铁路东南亚线段的里程碑。根据中国国家铁路集团有限公司的数据,中老铁路开通运营两周年,累计发送旅客2420万人次,其中老挝段374万人次,发送货物2910万吨,其中跨境货物超600万吨,黄金大通道效应日益凸显。中老铁路已与西部陆海新通道、中欧班列等实现连接,货物运往老挝、泰国、新加坡等10多个“一带一路”沿线国家。中国超大规模市场和经济发展红利,正通过这条铁路源源不断分享给区域国家。

中老铁路开通的第二年,在与老挝首都万象仅一河之隔的泰国东北边贸重镇廊开,前7个月的进出口额就超过2021年全年。产自泰国的榴莲、椰子等水果通过中老铁路运往中国,让泰国官员不禁感叹这条跨境铁路线“开辟了泰国水果出口运输新时代”。

2023年12月29日,满载64标箱化工品的陆海新通道跨境铁路班列,缓缓驶出重庆团结村中心站,途经中、老、泰三国,5天后到达泰国玛达普站。同时,满载30标箱泰国农产品的跨境铁路班列从泰国玛达普站相向出发,5天后到达重庆。据悉,该双向班列是中老铁路贯通后,中国重庆与泰国之间首趟全程采用铁路运输的陆海新通道国际货运班列,标志着两地新增一条国际物流新通道,经贸往来将更加便利。

中老铁路也吸引更多泰国游客专门到老挝“打卡”。泰国民众更加期待中泰铁路早日建成,实现乘高铁从曼谷到昆明的梦想。

中泰铁路是泰国首条标准轨高速铁路,使用中国技术,一期工程连接首都曼谷与东北部的呵叻府,全长253公里,设计最高时速250公里,沿线设有6个车站。二期工程全长355公里,将延伸至与老挝首都万象一河之隔的廊开府,并实现与中老铁路磨丁至万象段的连接。