

从“昔日马帮铃响”到“今日坦途如歌”

——云南交通巨变纪事

新华社记者 王长山 吉哲鹏 丁怡全

“山间铃响马帮来”——这句悠远的民谣，勾勒出一幅人马蹒跚、翻山越岭的图景，也诉说着昔日云岭大地的交通境况。但纵然群山横亘、江河险阻，云南从未停下逢山开路走出去的步伐。

2015年1月，习近平总书记在云南考察时，要求加快基础设施建设，形成有效支撑云南发展、更好服务国家战略的综合基础设施体系。

10年多来，云南牢记殷殷嘱托，各项基础设施建设热潮奔涌。在交通方面，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系不断完善。如今，高速公路如巨龙盘桓，各型列车穿行群山，空中航线联通内外……一张覆盖全域、通达世界的综合立体交通网徐徐展开，谱写出一曲从通到畅、从有到强的壮丽乐章。

► 前往老挝万象的国际货物列车驶出中老铁路玉溪研和站（2025年8月23日摄，无人机照片）。新华社记者 陈欣波 摄



从古道蹄印到“六路并行”

近日，云南省盐津县豆沙镇五尺道景区迎来众多游客，讲解员苏青青带着游客拾级而上。人们踏过青石板上深浅不一的马蹄印，登上观景台，眼前群山连绵，脚下关河奔流。

“这里是五尺道、关河水道、内昆铁路、G247公路和渝昆高速交汇之地，古道、水道、铁道、二级路和高速路在此并行，再加上空中的航线，堪称‘六路并行’的交通博物馆。”苏青青说。

从茶马古道到现代化的交通路网，“六路并行”是云南交通跨越发展的缩影。特别是党的十八大以来，云南持续加快路网、航空网等基础设施建设。2021年初，全省16个州市全部通高速公路，路网结构持续完善。截至目前，云南公路总里程已达34万公里，其中高速公路通车里程突破1万公里。

铁路发展同样日新月异。2016年末，沪昆高铁全线通车，云南接入全国高铁网，迈入“高铁时代”；2021年底，中老铁路通车，搭建起中国与东盟之间的便捷物流通道。截至目前，云南铁路运营总里程突破5200公里，高速铁路运营里程超过1200公里。

航空建设也实现跨越式发展。目前，云南省内运营运输机场15个，国内外通航点达186个，其中昆明至南亚东南亚客运通航点达31个。

地处横断山脉纵谷地带的怒江傈僳族自治州曾是无机场、无高速、无航空、无铁路、无管道运输的“五无州市”。2020年底保泸高速通车，怒江州结束不通高速的历史，极大提升了当地群众出行效率和物流通畅水平。“交通便利了，游客更多了，我们的农特产品越来越好卖。”怒江微艾商贸有限公司经理苏艳霞介绍，得益于保泸高速公路的通车，公司业绩持续向好。

如今，云南现代综合交通运输体系正加速完善：“七出省、五出境”高速公路主骨架网络基本形成，“八出省、五出境”铁路网持续延伸，通航点基本覆盖南亚东南亚政治经济重要城市。

“基础设施的根本性改变，是云南老百姓感受最深、获得感最强的发展成

果之一。”云南省交通运输厅厅长夏俊松表示，云南正不断优化综合立体交通网络和重要通道布局，致力于打造滇中城市群1小时通达、云南主要城市间2小时通达、全国主要城市3小时覆盖、南亚东南亚主要城市3小时覆盖的“1233出行交通圈”，让人们出行更便捷、更高效。

从“货困深山”到“鲜达天下”

云南约94%的辖区面积为山区，农村人口分散、村组布局零散，长期以来，农产品运不出、快递送不到等痛点交织，制约着经济社会发展。

“20世纪80年代，盈江县芒章乡银河村一名村民赶着3头猪下山售卖，中途累死两头。他请人帮忙抬回家，但途中猪肉变质，卖不掉也吃不了，一番辛苦落得一场空。”云南省公路局工会主席王新华介绍。如今，银河村已通了硬化路，村民通过电商就能将农产品卖到全国。

云南会泽县娜姑镇产出的石榴，具有皮薄、汁多、味甜的特点。然而，由于当地地处乌蒙山区，交通不便，石榴的销售和外运问题曾一度让果农们忧心不已。“2014年石榴成熟季，赶上下大雨，道路泥泞，石榴运不出去，大半烂在地里。受制于交通条件，石榴难以卖出理想的价格。”果农郝德芬记忆犹新。

随着农村公路通村达组、快递物流体系逐步完善，如今，娜姑镇通过“公交带货+快递直达”的模式让石榴销往全国。“上午采摘、下午打包、傍晚发车，3天就能到上海，物流成本直降30%。”会泽县交通运输局局长朱力彦说。

不仅是娜姑镇，交通发展让曾经“养在深闺人未识”的云菜、云果、云咖等特产走出大山，销往全国乃至全球。

在楚雄万锦农业开发有限公司的包装车间，刚采摘的菜心、芥蓝青翠欲滴。工人们快速分拣、装箱，冷链车随即驶上高速，直抵长水机场——不到一天，这些高原蔬菜便可现身北上广生鲜超市，最快27小时运抵欧洲。

今年国庆期间，该公司外运蔬菜100吨，其中约20吨发往欧洲。“便捷的交通网络是企业发展的关键支撑，帮助

我们实现‘优质优价’，带动了菜农增收。”公司总经理助理王力说。

云南省交通运输厅统计数据 displays，截至2024年末，云南农村公路30.2万公里，100%乡镇、建制村通硬化路、通邮、通客车。2024年，全省农村物流成本降低1.2亿元，群众运输费用节约7200万元。

2023年11月，云南交通建设迎来又一里程碑——丽江至香格里拉铁路通车，结束了迪庆藏族自治州不通铁路的历史。如今，迪庆的中药材、畜牧产品乃至矿产品等正借助铁路快速外运，融入全国大市场。

位于迪庆州香格里拉市的普朗铜矿是我国最大的地下开采斑岩铜矿之一。“丽香铁路通车后，我们的铜精矿和钼精矿改用‘公铁联运’，去年7月到今年7月就节省运输费用约500万元。”云南迪庆有色金属有限责任公司董事长、党委书记赵溪说。

同时，中国铁路昆明局集团有限公司还打造了一系列特色旅游列车产品，开行“星光·澜湄号”旅游列车、鲜花主题列车、民族文化主题列车等，让“铁路+文旅”愈加火爆，促进铁路从单一交通功能向综合效益转型。

“从山路崎岖到路网密布，交通飞跃破解了‘货困深山’难题，成为产业振兴、对外合作的强大支撑。”云南省社会科学院研究员韩博说。

从内陆边陲到开放高地

纵观世界版图，云南如一颗明珠，镶嵌在中国与南亚东南亚的接合部，具有从陆上连通太平洋和印度洋，连接南亚、东南亚和西亚的区位优势。夏俊松说，近年来，云南坚持将基础设施互联互通作为优先方向，不断推动交通运输高质量发展，面向南亚东南亚的国际大通道建设取得新突破。

今年4月，云南临清高速建成通车，自此中越、中老、中缅国际通道高速公路云南境内段全部贯通，标志着云南省“五出境”高速公路通道国内段实现全程高速化。

“原来从临沧市区到清水河口岸要4个多小时，现在仅需1.5小时。这条高速还串联起周边多条公路，受益群众超

150万人。”临清高速公路公司董事长刘成文介绍，通过清水河口岸，我国货物可经缅甸仰光港通达印度洋，比传统路线缩短2000多公里。

目前，中国昆明至越南河内线路已实现CBTA（《大湄公河次区域便利货物及人员跨境运输协定》）证件直达越南腹地，中越公路跨境直达运输常态化运行。“以前中越跨境货物需在口岸换装，费时又增加成本。现在实现‘一箱到底、重进重出’，充分发挥公路运输点对点、高效率、低周转的优势，每车单趟可节约成本1000元。”云南能投物流有限责任公司数字物流中心总经理徐江说，这些货车还要载着榴莲等产品返程。

11月15日，第11列“郑和号”海公铁国际多式联运班列从昆明腾俊国际陆港驶向老挝万象。“班列经中老铁路直达万象，再通过公路接驳至泰国林查班港，最终换海运抵达新加坡。”云南省交通运输厅综合运输处处长何盛龙表示，这条连接云南与印度洋的线路已常态化运行，为沿线经贸合作注入新动能。

依托中老铁路，中国机电产品、农产品与老挝、泰国的天然橡胶、热带水果等实现“双向奔赴”。自2021年12月3日通车至2025年10月，中老铁路累计货运量超7000万吨，其中跨境货物约1600万吨，覆盖国内31个省区市和老挝、泰国、新加坡等19个国家和地区，商品种类超3700种，成为区域经济发展的“新引擎”。“云南的对外开放，随着中老铁路通车而腾飞。”云南省发展改革委澜湄中心主任杨光说。

依托便捷的交通，云南以经贸合作为纽带，持续打造中国与南亚国家深化合作的标志性平台。在今年举办的第9届中国—南亚博览会上，各国客商共签约投资合作项目31个，总投资额达136.09亿元，较上届增长33%。

山河无阻，坦途如歌。随着与周边国家互联互通的持续推进，一张立体而开放的交通宏图正从容铺展，云南这片曾经的马帮铃响之地，正以通江达海之姿，以建设面向南亚东南亚辐射中心为引领，全力构筑对外开放新高地。

新华社昆明11月30日电