来源：央广网客户端

央广网西双版纳8月13日消息（记者王晶）中老铁路能为沿线带去怎样的未来？

3小时，从昆明到西双版纳，
打卡告庄星光夜市、体验傣族
的慢轮制陶……中老铁路开通满8个月，记者以一种不同体验方式结识中老铁路。颠簸在百转千回的山路上，坐在傣家小院里唠家常，透过三块普通的手机屏幕，结识了这条国际铁路的多面。

中老铁路是“一带一路”标志性工
程，从昆明到万象
10小时即可通达，两国之间实现“夕发朝至”。而对于我国来说，2021年12月3日开通的中老铁路，结束了我国西南边陲民族地区不通铁路的历史。更为重要的是，运营至今，中老铁路在拉动跨国大宗贸易的同时，亦为沿线创造了经济发展新机遇
。

引爆云南旅游热流

—— 夜市奶茶店的销售峰值：一晚最高售卖两三千块钱

中老铁路开通以来，沿线旅客乘坐“复兴号
”动车出行的需求十分旺盛，尤以“象”往之地西双版纳为最，当地不少酒店挂起了“今日客满”的招牌。“现在700间客房已经全满了，一晚入账大概70万到80万元。”位于告庄夜市内的一家网红酒店客房部经理告诉央广网记者。

中老铁路中国段连接起云南省的昆明
、玉溪、普洱
、西双版纳，所经之处生活着汉、彝、哈尼、基诺
、傣等多个民族，浓郁的民族风情，让全国不少游客心向往之。

夜晚，是见证一个城市最好的方式。随着疫情形势进一步好转，在暑期等因素的叠加下，进入西双版纳游客量大幅提升。在告庄夜市的街上随意走走，随处可见身着傣族服饰的外地姑娘，骑着电动车的年轻人，头上别着占芭花的中年人，卸下疲惫，大家都投入地享受着别样的傣族风情。

告庄夜市里的摊位有近千个，记者也顺着人流前往一家位于景洪大金塔旁的泰式奶茶店。老板姓张，几年前就从东北移居至此，这几天和爱人忙得顾不上照顾孩子，“游客量太大了，今天一晚上卖了两三千（块）。”他拿起手机给记者翻看点单页

面，消费者既有下单外卖的本地人，也有来自上海、广东等地的游客。“15元一袋，茶最多一晚要卖近300杯奶茶。”张老板说。

繁忙之余，张老板也有自己的观察，“很多都是通过高铁来的，以前昆明到（西双）版纳
需要坐8小时大巴车，现在不一样了。”正在买奶茶的贵州游客李天爱也搭上话茬，在解放初期，昆明到西双版纳的路程就需要15天。这一次，她也是听闻中老高铁开通后，乘坐高铁到西双版纳时间缩短，特意前来体验。

巨大的旅游客流，给当地经济带来了一剂强心剂。

西双版纳站
是整个中老铁路上最繁忙的火车站，也是云南省境内距离机场最近的火车站，为空铁联运提供了便捷的条件。站在西双版纳站的第三站台，飞机起落时，甚至可以看到飞机的编号。

西双版纳站副站长魏成宣表示，进入7月以来，西双版纳站单日旅客到发已连续7天超过2万人次，创造了中老铁路开通以来的新高。

不止在西双版纳景洪市，中老
铁路沿线穿起的普洱、野象谷、勐腊等旅游地，也纷纷迎来了客流高峰。

为乡村发展创造新机遇

—— 傣族村民的线上账单：游客消费入账金额不断刷新

走出城市，来到乡村，进入暑期旅游旺季，这里似乎更热闹。

西双版纳曼掌村的乡村旅游，被中老铁路“带火”，游客从距离村庄不到1公里的野象谷站下车，在野象谷景区游玩后，便会走进这个傣族传统村落。

到了曼掌村
边，造型别致的傣式寨门就出现在眼前，笔直的道路伸向村子，路边除了树木和傣楼，并没有放着嘈杂音乐的店铺，这里的一切都是安安静静的。曼掌村村民玉发罕迎面向记者走来，她身着傣装，讲着傣语
。这样的景象，让人对这个传统村寨的留恋又多了一分。

傣语中“掌”就是大象的意思，“曼掌”就是“驯养大象的村寨、大象寨”之意，曼掌村是曾为傣王驯养大象的村寨。

玉发罕说，多年来，曼掌村凭借18项非物质文化遗产
项目吸引游客，“游客可以体验傣族的慢轮制陶、织锦等传统文化技艺。”玉发罕的父亲是傣族慢轮制陶非遗传承人，“去年暑假，每天有20人左右来我家体验制陶。今年暑期，得益于中老铁路开通，体验慢轮制陶的游客数量翻番。”她颇为欣慰。

细数中老铁路带给玉发罕生活的变化，最直接的感受是，玉发罕的手机App里，游客消费入账金额在不断刷新。

走进曼掌村，游客散布村中各处，有的体验傣族非遗文化技艺，有的乘坐竹筏漂流或下河摸鱼。玉发罕称，自中老铁路开通后，来曼掌村的游客越来越多。目前，村里已经开了13家农家乐和24家民宿。

距离曼掌村不远处的
曼听村，也呈现出另一番热闹景象，收购火龙果
的小货车挤满村庄中心广场和田间小路。

曼听村以种植水果为主，中老铁路在野象谷站设有货场，小货车收购的火龙果仅需数公里就可抵达火车货场，搭上火车一天之内就运抵外部主要市场。村民岩梯心里有一本账，中老铁路降低了他们的火龙果、芒果等水果向外运输的时间和成本。“用汽车运输火龙果每吨运费是350元（人民币，下同），用火车运输只要200多元。成本降低了，农民的利润也就多出来了。”他说。

助力沿线地区产业登上“发展快车”

—— 货运站站长的手机文档：单日最高装车达到7000多吨

铁路运输最大优势在于运量大，能降低运输成本，减少运输时间。

在中老铁路上，有一个很特别的车站，站名以野生动物命名，是旅客出行打卡的目的地之一；按级别，它只是一个四等站，兼具客货运输。

因毗邻亚洲象自然保护区而得名，中老铁路开通后，野象谷站货运异常繁忙。每天倒短
运货的汽
车在站内排起长龙
，货场内的龙门吊24小时运转，不停
将橡胶、糖蜜、矿石等货物装上火车发往全国。

打开数据文档，在野象谷站站长骆军的手机屏幕上，投射出这样一组数字：车站单日最高装车达到7000多吨。

这个货运吞吐量并不小，“野象谷站的货运量占中老铁路国内段货运量的三分之一左右，目前主要发运的货物有橡胶、板材、大米、白糖和矿石，到达货物有化肥、玉米、稻谷、麸皮、煤炭等。”骆军说，巨大的货物吞吐量，使野象谷站成为中老铁路上一颗耀眼的“明星”。

记者看到，货场的大型仓库里，整齐划一地码放着装满橡胶原料的待运金属柜，货主方是中化橡胶公司。

据该公司工作人员介绍，目前公司每月从野象谷车站运往全国各地的橡胶达6000余吨。“相较过去用
汽车运到昆明，运输成本节省了15%
左右，从景洪装火车的运输时间也比过去节省了10个小时左右。”该工作人员说。

对于中老铁路带来的交通红利，云南仟岸荷香物流有限公司董事长何浩有着切身感受。一些散小货主通过物流公司搭建的平台，同样可享受到铁路运输的便捷和节约运输成本的红利，包括一些数量不大的果蔬等农产品，可便捷地实现铁路运输。

除了客货运输带来的经济效益，中老铁路在带动拓宽沿线产品销路等方面的作用也在逐步显现。

野象谷站四周还有绵延不绝的橡胶林，到了橡胶收割的季节，橡胶林里随处可见纯白的橡胶流入碗里。简洁的四角楼里，胶农们围坐在一起唱歌喝茶。

待太阳落山后，大家齐齐出动将碗里的橡胶收集起来，送到胶场炼胶，再由中老铁路发往全国各地。