



▲7月7日，四川省成都市首开涪潼蓉欧快线。

白桂斌摄

# 西部陆海新通道—— “铁轨上的开放故事”愈发精彩

严冰 周琼

船舶千里，铁龙驰骋，货物其流。

西部陆海新通道建设正如火如荼，它北接丝绸之路经济带，南连21世纪海上丝绸之路，东西协同衔接长江经济带，是服务高质量共建“一带一路”和中国新一轮西部大开发的重要部署，是加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的重要举措。

2023年，是共建“一带一路”倡议提出十周年。十年里，习近平总书记在多个场合对陆海新通道建设作出重要指示，强调要高水平共建西部陆海新

道，为陆海新通道建设和运营提供了根本遵循。

领航定向，行稳致远。

自2017年，首趟“渝桂新”南向通道试运行班列从广西钦州港站开出，西部陆海新通道从无到有、从倡议到共建，由最初渝桂两地合作拓展至国内“13+2”省区市共建的新格局，成为中国与沿线国家经贸合作、维护全球供应链稳定的综合性国际大通道。

党的二十大报告提出，“推进高水平对外开放”“加快建设西部陆海新通道”。西南大地扬帆起航，步履铿锵，“铁轨上的开放故事”愈发精彩。

## 从一条线到一张网，基础设施网络持续完善

7月19日上午，细雨蒙蒙，在贵州省叙（永）毕（节）铁路毕节车站建设现场，供电专业的工人们正在作业车上安装接触网定位装置。室内，电务专业的工人们也在紧张调试车站联锁系统中。

“目前，叙毕铁路（贵州段）站前工程基本结束，站后工程完成了80%左右，预计8月底完成全部工程。”中国铁路成都局集团有限公司贵阳建设指挥部工程五部副部长艾天昕介绍。

叙毕铁路是隆（昌）黄（桶）铁路最后修建的一段，连接四川省泸州市叙永县和贵州省毕节市。

作为西部陆海新通道的西线通道通工程，叙毕铁路开通后，将与隆（昌）叙（永）段扩能改造工程、毕（节）黄（桶）铁路、规划中的黄（桶）百（色）铁路贯通，形成从四川至广西出海最便捷的铁路货物运输大通道。

同样，我国沿海铁路最西端——作为西部陆海新通道内联外延重点工程之一的防城港至东兴铁路的修建如火如荼。7月20日下午，走进防东铁路控制性工程西湾跨海双线特大桥施工现场，工人们正在架设大桥箱梁，桥梁即将与隧道口实现连接贯通。

中国铁路南宁局集团有限公司沿海铁路工程建设指挥部副指挥长廖刚说：“防东铁路预计今年内具备开通运营条件。未来防城港至东兴两地旅客运输时间将从60分钟缩短至20分钟，对促进中越经贸往来起到积极作用。”

从西南山区到沿海沿边，铁路施工正酣的图景，成为国铁企业大力提升西部陆海新通道基础设施互联互通水平的生动写照。

为推动高质量共建“一带一路”，2015年11月，中国和新加坡两国政府决定共同实施中新（重庆）战略性互联互通示范项目。2017年9月，中新互联互通南向通道铁海联运班列常态化运行。2018年11月，南向通道正式更名“西部陆海新通道”；2019年8月，《西部陆海新通道总体规划》印发，这条大动脉正式上升为国家战略。

自此，从高山到平原，从陆地到海洋，铁路部门踏着“西部陆海新通道”发展的节拍，稳步推进铁路基础设施建设，完善东中西铁路通道格局，逐步实现连点成线、织线成网，铁海联运班列行呈现量质齐升的态势，构建了纵贯我国西南地区的黄金物流大通道。

一条条通道加快建设。焦柳铁路怀化段电气化改造完成，渝怀铁路增建二线实现投用；贵阳至南宁高铁、叙永至毕节铁路、防城港至东兴铁路正在修建；黄桶至百色铁路可行性研究报告已获批复……铁路通道能力持续提升，覆盖范围逐步扩大，南北贯通、出海出边的综合交通运输大通道加速成型。

一个个港口拔地而起。西部陆海新通道第一个无水港项目——重庆无水港一期项目已于6月竣工，预计年内全部投入使用，将为往来班列提供完善配套服务；陆海明珠重庆果园港“大有希望”，长江黄金水道、西部陆海新通道、中欧班列在这里无缝贯通；钦州港开往东盟国家港口的航线有30多条，形成中国与东盟时间最短、服务最好、效率最高、价格最优的国际陆海贸易新通道……通江达海、联动水陆的智慧港口，为西部陆海新通道理经网络、增添活力。

一座座场站串联成网。团结村站、小南垌站、钦州港东站……曾经的一个个货运小站，跃升为“大道枢纽”，实现班列快速周转、货物有序集散；中铁集装箱重庆中心站、钦州中心站……全国18个铁路集装箱中心站，聚火成炬、集光成芒，从税收、通关、物流等多方面发力支撑陆海新通道建设和运营。

国家发展和改革委员会2021年8月印发的《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》提出，到2025年，基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道。

扛起重任、干在实处。中国国家铁路集团有限公司主导成立西部陆海新通道运输协调委员会，优化铁海联运班列组织，协调港口和海关提高通关报检效率，积极争取



▲7月21日发车的X9590次西部陆海新通道铁海联运班列。

戴佩芸摄

►防东铁路西湾跨海双线特大桥。

陈磊摄

▼重庆市团结村车站。

周时帆摄



政府减税降费优惠政策，努力打造时间最短、服务最好、价格最优的新通道。大道致远，开路先锋逐梦前行！

## 从试运行到常态化，多式联运成效显著

7月21日上午10时33分，随着一声汽笛鸣响，载有54车71只集装箱共2275吨货物的X9590次班列缓缓驶离钦州港东站，朝着甘肃省兰州市中川北站方向奔去。

钦州港东站2015年建成投用，原本只有3条股道，属于钦州保税港区的配套设施。随着西部陆海新通道建设的深入推进，三面环海的“渔村小站”摇身一变，成为拥有12条股道、衔接陆海的重要枢纽。

“2015年、2016年货运量很少，一周才只有一两列货物列车发出。现在每天到发的铁海联运班列达20列左右，货物发送量由2017年的2.7万吨上升至2022年的327.5万吨，增长了120倍。”广西沿海铁路公司钦州港东站站长黄江南介绍。

钦州港东站的变化，只是一个缩影。近些年，随着西部陆海新通道合作走深走实，国家和通道沿线省份不断加大交通设施、产业设施等资源要素的投入，通道运营取得可喜成绩。

西部陆海新通道的南向主要始发站——



▲广西壮族自治区钦州集装箱中心站。

陈磊摄



重庆小南垌站，2022年全年装卸车12.6万辆，到发货物698.7万吨，开行西部陆海新通道班列535列。2023年上半年，小南垌站装卸车8万辆，到发货物442.7万吨，已开行西部陆海新通道班列481列，增长态势十分强劲。

西部陆海新通道的运输核心节点——南宁国际铁路港，自2018年5月11日开通运营至今今年6月30日，累计开行至北部湾港的“两港”班列2829列，跨境货物集货已覆盖广西壮族自洽区内外20多个地市，货物品类拓展至306个，显示出良好的发展前景。

西部陆海新通道的重要枢纽中心——钦州铁路集装箱中心站，截至6月30日，2023年累计完成集装箱办理量25.5万标箱，同比增长44%；发送货物10.3万标箱，同比增长63%，为西部陆海新通道和北部湾国际门户港建设作出积极贡献。

今年以来，在中国国家铁路集团有限公司主导下，西部陆海新通道班列运输协调委员会充分发挥作用，围绕提升通道运输能力、优化班列运输组织、拓展物流经营网络、完善全程物流服务等方面，扎实推进各项工作。

上半年，西部陆海新通道班列累计发送货物42.4万标准箱，同比增长10.5%，为高质量共建“一带一路”、服务经济社会发展、促进对外开放注入了强劲动力。尤其是今年6月2日，《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）对15个签署国全面生

效，沿线辐射地区享受到最低成本、最高效率参与国际贸易的红利，西部陆海新通道发展势头进一步提升。

如今，西部陆海新通道的班列线路从最初只有北部湾——重庆1条，发展到常态化开行北部湾港——重庆、四川、云南、贵州、河南等7条，辐射范围增至中国18省（自治区、直辖市）、61市、120站，货物流向通达全球100多个国家和地区的300多个港口。

西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮介绍，2017年到2022年，西部陆海新通道运输品类由最初的陶瓷、板材等50多个增加至目前的粮食、汽车配件等940多个，发送集装箱货物增长了223倍。

“未来，西部陆海新通道将继续保持良好的增长态势，为全面深化‘一带一路’建设、构建区域经贸关系注入了澎湃动力。”刘玮说。

## 从辐射西部到融入全球，畅通国内国际双循环

随着西部陆海新通道建设的加快推进，铁海联运班列开行规模稳步扩大，物流成本显著降低，辐射带动效应明显，为中国西南地区高水平对外开放装上了强劲引擎。以重庆至新加坡、成都至新加坡为例，原来走长

江通道，再衔接海运，分别需要23天左右，现在走西部陆海新通道铁海联运，较长江通道节约了16天左右的时间，为客户提供了新的选择。

广西北部湾，西部陆海新通道的主要出海口。蜿蜒绵亘的海岸线，串联着防城港、钦州、北海3座港口城市。

现场，吊臂挥舞，车来船往。来自泰国、新加坡等“一带一路”沿线国家的货物“下船即上车”，运往中国内陆；来自我国西部地区的货物“下车即上船”，运往海外。

一湾相挽十一国，良性互动东中西。报告显示，2022年，北部湾港口国际门户港吞吐能力达到3.58亿吨，与100多个国家和地区实现通航。

不远处，中马产业园内，来自马来西亚的榴莲、燕窝等货品深受顾客喜爱。

店长卫女士介绍，这些“洋货”都是从北部湾港口登陆。“过去马来西亚过来要两周时间，现在一周就可以。”效率提升、成本降低，直接反映到售价的变化上。2017年以后，店内马来西亚进口榴莲单颗售价减少200多元。

东南亚的榴莲香同样顺着西部陆海新通道飘到了内陆城市。

今年6月11日，装有约500吨新鲜泰国榴莲的中老泰冷链直连跨境测试班列顺利抵达重庆小南垌站。工作人员印象深刻：“车是上午到的，场站里都是榴莲的气味。”

这是泰国榴莲首次通过西部陆海新通道铁路班列从国外直达成渝地区，只需4天时间，相比传统的运输方式，节约了6天时间。

“过去重庆的榴莲普遍都在每斤39元以上，今年6月以来，很多店都只要每斤19.9元。”重庆市民罗女士展示着她的购物订单截图，“过去进口榴莲都是冷冻的，现在还可以买到新鲜的。”

不只是“榴莲”自由。如今，从柬埔寨大米到泰国香水椰、山竹以及越南百香果……越来越多的东盟国家农产品正在源源不断地通过陆海新通道进入中国市场，成为中国消费者餐桌上的“常客”。

同样，中国的新能源、新材料、机电产品等货物采用通关一体化模式，向海关完成出口申报后，就可通过铁路和海运无缝衔接运往国外。

重庆万凯新材料科技有限公司物流经理林政介绍，他们的产品由西部陆海新通道班列经钦州港销往东南亚以及欧洲、非洲国家，大幅降低了物流成本，缩短了国际订单响应周期，提升了企业在海外的竞争力。

截至当前，重庆万凯公司经西部陆海新通道由涪陵到钦州港已累计发出467标箱货物，近期还将发出424标箱货物，发货总量即将超2万吨、货值总额超2000万美元。

筑巢引凤栖，花开蝶自来。目前，中国石油集团、上海华谊集团、重庆长安汽车等企业，都因西部陆海新通道加大力度投资兴业，正布局面向东盟、西南市场的生产运营基地。

路通民心畅，道顺百业兴。西部陆海新通道高度契合“一带一路”共商共建共享原则，对内，破解西部地区国际物流难题，助推我国加快构建新发展格局；对外，为沿线国家（地区）创造发展新机遇，维护全球供应链稳定。

看大江南北，货轮滚滚。内蒙古、陕西煤炭经西部陆海新通道运至重庆等地，缓解电煤缺口；青海纯碱经西部陆海新通道运至广西支持玻璃产业；广西玻璃又经西部陆海新通道运至川渝支持汽车产业。

看港口内外，铁海联运。泰国糯米、马来西亚榴莲、越南沙鱼、柬埔寨香蕉等东南亚特色产品更为快捷地进入中国市场。同时，我国正依托陆海新通道，与柬埔寨探索打造“运贸产”一体化香蕉供应链；与马来西亚推动形成陆海新通道马来西亚供应链资源中心等。

助推西部地区开放发展，又让沿线国家和地区共享中国市场红利，西部陆海新通道的“朋友圈”越来越大。

风从海上来，潮涌大通道！踏上中国式现代化建设的新征程，铁路部门将以构建现代化铁路基础设施体系、现代化铁路运输服务体系为重要抓手，更加主动融入构建新发展格局，更加深度融入共建“一带一路”，为高水平共建西部陆海新通道贡献铁路力量。

大通道、大枢纽、大口岸、大物流、大平台……西南大地，气象一新！