

# 陆路通 山海连 龙腾新通道

## ——西部陆海新通道大型融媒体联动报道·四川篇

### 四川持续推进西部陆海新通道建设

# 提速、降本、增效，川货出海更通畅

新疆

内蒙古

青海

宁夏

甘肃

陕西

西藏

四川

重庆

湖南怀化

贵州

广西

云南

广东湛江

海南

发。这是从成都发出的班列。  
二〇二二年，统一品牌的“四川西部陆海新通道班列”在四市首



□四川日报记者 王眉灵

“鸣——”1月12日，长江上泸州港，一声汽笛长鸣后，四川首趟西部陆海新通道江铁海联运班列发出。该班列通过2023年底通车的隆黄铁路叙永至毕节段抵达广西钦州港，再海运出口，较以前的联运方式节约两天以上的时间，节约运输成本20%。

不断提速、不断降本、不断增效，是四川西部陆海新通道建设的生动写照。习近平总书记到四川考察时强调，要坚持“川渝一盘棋”，加强成渝区域协同发展，构筑向西开

放战略高地和参与国际竞争新基地。西部陆海新通道是扩大高水平对外开放的有效载体，为四川南向出海、直抵东盟打开了新大门，为全省高质量发展拓展了新空间。

近年来，四川持续推进西部陆海新通道建设，着力打通西线“断点”，优化枢纽布局、强化物流组织、深化区域合作，西部陆海新通道已成为四川货物出海出边的主通道和RCEP框架下联通东盟地区更高效的物流通道。这条物流大通道也成为了开放大通道，进一步促进了四川与国际市场特别是东盟地区的交流合作，目前东盟已成为四川最大贸易伙伴。

### 数说陆海新通道

■2022年，统一品牌的“四川西部陆海新通道班列”从四川四市统一发出，至今已实现常态化开行铁海联运、中老、中越、中缅等国际班列线路，形成四川至北部湾港铁海联运“天天班”运输体系，累计开行统一品牌“四川西部陆海新通道班列”2000多列

■2023年，四川累计开行“天府号”跨境公路班车1325班、服务货值超70亿元，其中，“东盟线”跨境班车占比超80%

■2023年，四川对东盟进出口实现1796.6亿元，占全省外贸进出口总额的18.8%，东盟成为四川最大贸易伙伴

■经过5年建设，在四川，西部陆海新通道带动物流效率提升近40%，物流成本降低约20%

(四川日报记者 王眉灵 整理)

### 完善硬件

#### “铁公水空”全方位发力，深化南向合作

“隆黄铁路叙永段的建成通车，弥补了泸州南向开放发展的交通短板。”谈及2023年12月底通车的隆黄铁路叙永段，泸州市交通运输局相关负责人说。

泸州是四川唯一、全国30个港口型国家物流枢纽承载城市之一，是全国性综合交通枢纽城市。向东，通过长江黄金水道，已实现江海联运通达全球；向西，通过中欧班列，连接西北、中亚及欧洲；唯向南通道是短板。而泸州本地及周边地区货源充足，矿石、煤炭、油品、粮食等大宗商品以及日用品、化工品、竹纸等商品丰富，东盟及南亚地区市场需求量大。

其实，泸州是隆黄铁路沿线的节点城市，通过隆黄铁路到钦州港，是国家《西部陆海新通道总体规划》中规划的三条主通道的西线，也是陆路通道中里程最短的一条。但这条线路中，叙永至毕节、黄桶至百色还没有铁路，没有形成完整的通道。聚力打通“断点”，四川加快推进隆黄铁路叙永段建设。

“隆黄铁路叙永段经过了三个地貌单元，海拔高差超1200米，川滇段桥隧比高达89.56%，建设难度极大。”回忆起打通“蜀道难”的建设历程，蜀道集团轨道建管部部长、叙永铁路公司董事长郭德平感慨地说，建设者以科技创新引领支撑，研发了50余项专利技术，科学组织施工，持续攻坚克难，确保了铁路优质高效建成。

隆黄铁路叙永段通车后，从四川南下北部湾出海的货物，铁路运输路线从已经建成的成都经内江、宜宾、昭通、百色、南宁至钦州港通道的1636公里，调整为成都经泸州、毕节、黄桶、南宁至钦州港通道的1377公里，里程缩短近400公里，物流运输的时间和成本都大大减少。

今年春节假期刚过，隆黄铁路隆昌至叙永段扩能改造工程就迅速复工复产。“我们预计3月10日全面复工。”蜀道集团隆叙宜公司相关负责人表示，目前项目累计完成投资占总投资的六成左右，计划今年内完成全线桥梁工程和隧道工程，确保2025年建成通车。

强力地推动，源于迫切的需求。隆黄铁路隆叙段建成时间早，为单线铁路通道，运营条件差。为提高西部陆海新通道骨干通道的通行能力，隆黄铁路隆叙段扩能改造工程应运而生。说是扩能改造，在138.6公里里程中，实则有109.4公里为新建。待全线建成后，隆黄铁路从起点到终点，一条全新的、设计时速120公里的物流大通道，将完整呈现。

不仅是铁路建设。近年来，四川把西部陆海新通道南向开放作为对接新兴大市场的主攻方向，实施畅通南向通道深化南向合作行动计划，“铁公水空”全方位发力，加强与重庆、广西共建新通道的合作。

在陆路，加快打通成都至广西河口、凭祥、北部湾和深圳、广州等沿海港口进出口的多线路物流通道；在水上，与重庆合作，共同负责万州新田港二期项目的投融资、建设和运营，并推动成都国际铁路港、宜宾港、泸州港与钦州港等北部湾出海港口联动发展；在空中，与重庆共同打造成渝世界级机场群，与广西加强航线航班互联互通，共建面向东盟的国际空中大通道……

硬件不断完善，通道不断健全，为火车、货车、货船、货机加速跑、更快飞，为多种运输方式便捷组合，提供了有力的基础支撑。

### 高效运营

#### “一盘棋”统筹，带动物流效率提升近40%

2021年12月4日，中老铁路开通次日，首趟中老铁路（成渝—万象）货运直达班列就正式开行，搭载着轻型商用车和摩托车配件、化工品等产品，从成都出发前往老挝万象。

从陆路跨境、直达东盟，中老班列是四川西部陆海新通道班列的重要板块。

2019年前，四川开行的川桂铁海联运等国际班列统称为“南向班列”，四川、重庆等西部内陆城市与广西北部湾港发展铁海联运，创新物流运输组织模式。2019年8月国家《西部陆海新通道总体规划》出台后，四川开行的南向班列均统一命名为“西部陆海新通道班列”。2020年12月中老铁路建成通车后，四川开行的西部陆海新通道班列（即南向班列）范围包括川桂铁海联运班列以及中老铁路、中越铁路、中缅铁路等国际多式联运班列，四川西部陆海新通道的范围也从传统意义的“川桂铁海”主通道拓展为包含中老、中越、中缅国际铁路班列等泛南向通道。

高质量建设陆海新通道，不仅要物畅其流，更要物尽其用。以物流运营为抓手，四川着力提高通道的联系水平。

在四川省委省政府的全力支持下，四川省港投集团与广西北部湾港集团、中国铁路成都局集团公司共同成立了南向通道省级平台（四川省陆海新通道发展公司），与省内16个市州建立合作机制，共建西部陆海新通道四川品牌，实现“一盘棋”统筹、一体化运营。

2022年4月，统一品牌的“四川西部陆海新通道班列”从四川四市统一发出，至今已实现常态化开行铁海联运、中老、中越、中缅等4条国际班列线路，形成四川至北部湾港铁海联运“天天班”运输体系，累计开行统一品牌“四川西部陆海新通道班列”2000多列，仅2023年就开行了1813列，超7万标箱。

作为省级平台代表四川，四川省港投集团2022年在重庆加入了国家西部陆海新通道“13+2”跨区域综合运营平台，2023年又在重庆参加了陆海新通道运营公司增资扩股签约仪式，作为新增的5个股东之一，共同促进跨区域综合运营平台的规模壮大；同时，与云南、贵州等省（区、市）签订《中老铁路多式联运“一单制”协同开放发展合作协议》，推进跨境物流多式联运“一单制”应用、铁路运单与海运提单衔接等事宜；并与老中铁路公司、中铁集装箱东盟公司以及云南国际班列公司等多次对接，积极推进在中老铁路国际班列运价下浮、计划保障、集装箱供给等方面进行双向政策互惠，降低国际联运全程物流成本。

西部陆海新通道是包括铁路、公路、水运、航空等多种运输方式的组合通道。公路方面，四川与重庆深度合作，联合共建成渝跨境道路运输平台，稳定运行四川至东盟、中亚、欧洲、中俄、中东及港澳6条跨境公路运输线路，2023年全年累计开行“天府号”跨境公路班车1325班、服务货值超70亿元，其中，“东盟线”跨境班车占比超80%，且已在成都公路口岸挂牌“四川跨境公路运输集拼基地”，作为川渝两地跨境道路运输的集拼分拨中心之一；水运方面，四川与重庆合资组建川渝港航物流公司，以资本联营方式共同发展集装箱航运、港口和航运配套业务，联合开行重庆—宜宾、重庆—泸州等集装箱公共支线班列，同步加大嘉陵江广安港—重庆港集装箱班轮开行密度，有效聚集腹地集装箱在川渝两港中转……

据统计显示，经过5年建设，在四川，西部陆海新通道带动物流效率提升近40%，物流成本降低约20%，物流大通道效能充分显现。

### 助推发展

#### 加强跨区域合作，打造产业大通道

2023年，四川省内江市外贸进出口总额超100亿元、增长151%，增速居全省第一位。其背后，是连续5年的高速增长。

增长点来自哪？在全国人大代表、四川省内江市委副书记、市长李丹看来，这和内江抓住战略机遇、充分发挥西部陆海新通道优势密不可分。

内江位于成渝发展主轴中部，是西部陆海新通道西线和长江经济带十字交会点，能够便捷连接成渝地区双城经济圈和泛亚铁路网。内江提出打造西部陆海新通道“门户枢纽”，围绕“畅通道、建枢纽、育企业、强产业”重点环节，常态化开行西部陆海新通道班列，积极构建服务成渝、立足西部、面向东盟的国际公铁联运综合物流枢纽。在做强枢纽的同时，也实现了自身的开放发展。

西部陆海新通道既是物流大通道，也应该是产业大通道、开放大通道。物从哪里来？如何服务产业发展？跨区域合作是关键。

1月10日，30万吨/年钦州生物液体燃料生产基地项目启动仪式在中国（广西）自由贸易试验区钦州港片区举行。这个距四川千里之遥的基地，实则是四川密不可分——它是川桂合作重点项目，由四川、广西企业共同投资建设，主要面向国际市场，构建连接欧美、东南亚国家与中国西部地区的生物能源“产运”通道体系。

同样是川桂合作，2023年，西部陆海新通道综合冷链物流成都国际铁路港基地正式投用，可对肉类、海鲜、水果、蔬菜等货品，提供从仓储、运输、分级分拣到分销、配送、报关报检等多种冷链物流服务。遥相呼应，西部陆海新通道综合冷链物流钦州基地正在建设，陆海相连、南北互通的进出川物流大通道呼之欲出——待该基地投运，川货便能用“最短距离、最优路线”出川出海，进口冷链货物也将以最快的速度转运至西南地区。

依托通道服务产业，物流枢纽是关键节点。四川把跨区域合作视野投向境外：在老挝万象南火车站，高效运营四川在老挝首个境外端物贸集散枢纽，为中老铁路往返的货物提供仓储配送、堆存加工等综合服务；在泰国曼谷签约落地跨境公路运输基地，形成集关务服务、海外仓储、尾程派送于一体的综合物流服务能力。

通过这条开放物流大通道，更多四川产品走向国际市场，更多外资和技术进入四川，助推四川产业升级、经济发展、对外开放。数据佐证：2023年，四川对东盟进出口实现1796.6亿元，占全省外贸进出口总额的18.8%，东盟成为四川最大贸易伙伴。

四川开放发展“主力军”四川省港投集团负责人透露，今年将实施班列、班车、班轮等倍增计划，实现规模化品牌化发展，打造“融合”“高效”“畅通”“智慧”“共赢”通道。

瞄准高水平对外开放，2024年的四川，更多精彩将上演。

