

# 陆海新通道的世界版图⑤



## 我和西部陆海新通道的故事

### 区域名片

## 重庆

西部陆海新通道  
物流和运营组织中心



### 火车司机胡鸿鹏： “接力赛第一棒”时间从十多个小时缩短至5小时

□新重庆-重庆日报记者 邱小雅  
实习生 赵婉君

“X9571, 请求发车。”

8月17日下午1点30分,中国铁路成都局集团有限公司重庆机务段电力机车司机胡鸿鹏启动西部陆海新通道班列,从沙坪坝兴隆场站出发。

5个多小时后,这趟满载汽车和汽车零部件的列车抵达秀山站。此后,列车由湖南怀化、广西柳州和北部湾的司机接力完成运输,将货物运出海外。

胡鸿鹏是最早的西部陆海新通道班列司机之一。

兴隆场站是西部陆海新通道班列始发站,来自四面八方的货物都要在此装车编组,然后发出。“一趟班列分不同区段,每一段都有相应的司机。”胡鸿鹏说,“接力赛第一棒”的任务,就是把货物从重庆沙坪坝安全运送到秀山,然后交给下一站队友。

这些年,令胡鸿鹏感触最深的莫过于线路越变越“宽”,“以前经渝怀线运送货物是单线运行,经常要在中间站避让客车,一等就是好几个小时。”

2020年12月渝怀二线全线贯通,单线变成了双线运行,大幅减少了列车交会避让的等待时长。

胡鸿鹏算了一笔“时间账”:2020年以前,从兴隆场开到黔江站300多公里的路程,需要十多个小时;而如今,从兴隆场开行至比黔江更远的秀山站,400多公里只需要5个半小时。

同时,开行率也从以前的日均开行列车20余对提升至如今的30余对。

数据显示,经西部陆海新通道,2023年重庆运输货物近18万标箱,同比增长21%;比2017年重庆首次开行西部陆海新通道班列时,货运量增长了60倍,货值增长了87倍。



### 长安汽车物流中心许小龙： 西部陆海新通道帮我完成了一项紧急任务

□新重庆-重庆日报记者 白麟

今年3月中旬,长安汽车物流中心接到一项紧急任务——月底前将600辆长安汽车送到泰国客户手中。除开到岸后办理手续的时间,实际物流运送的时间最多只有十二天。

物流中心物流技术处高级经理许小龙介绍,如果按照过去的物流路线——从重庆通过长江运到上海,再海运到泰国,需要大半个月时间。就算到上海这一段采用铁路运输,总共也要15天左右,如何完成任务成为一道“超级难题”。

这时传来一则好消息:长安汽车通过西部陆海新通道南下出海的关键环节已基本打通,具备了试运行条件。

从距离方面来看,通过西部陆海新通道直接走铁路到广州或者广西钦州港,比走上海要近。另一方面,从广州或钦州出海到泰国,也比从上海走要近得多。

经评估,物流中心一班人决定,这600辆长安汽车就走西部陆海新通道。

和大家预料的一样,这批汽车从重庆经铁路到广州港只用了2天,从广州到泰国只用了8天。任务圆满完成。

尝到“甜头”后,长安汽车今年又陆续通过西部陆海新通道发送多批汽车产品,总规模达15000台(套)。

许小龙透露,目前西部陆海新通道的综合物流成本与重庆—上海—泰国路线成本接近,“后续走西部陆海新通道的综合物流成本,还能进一步降低。”

据了解,长安汽车2023年的出口汽车销量

为35.8万辆。

随着长安

汽车在东南亚销量的逐步上升,以及泰国汽车生产基地的落成投产,未来将有大量来自重庆方面的KD集装箱和整车经西部陆海新通道运送至泰国和周边国家。



### 美联物流何道国： 通过陆海新通道将“重庆造”汽车销往全球

□新重庆-重庆日报首席记者 杨骏

8月21日,一辆辆载着长安汽车的大卡车,络绎不绝地从美联物流集团(以下简称美联物流)驶出,前往果园港。这些汽车,都将出口

东盟地区。其实,对美联物流而言,把汽车出口到东盟,是一笔“陌生”的业务。

得益于重庆车企对智能网联新能源汽车这一发展机遇的把握,“重庆造”汽车越来越受到国外市场的认可,“渝车出海”势头迅猛。美联物流总裁何道国透露,以往他们一年汽车出口

量在3000台左右,但今年上半年就有8000台。

何道国希望进一步拓展业务范围,增加业务量。东盟地区是重点方向。该如何组织物流?他想到了西部陆海新通道。

以前他们将“重庆造”汽车运往东南亚,需要通过长江到上海,再装海船去东南亚,全程运输时间差不多要20天。

但如今西部陆海新通道物流网络已非常成熟,全程运输时间缩短到10天,时效优势明显。而因为西部陆海新通道采用“一箱到底”这种模式,全程不用换箱,所以在运输成本上,这

条通道的优势也很明显。

按照这一思路,美联物流加大了与西部陆海新通道的合作,将长安、赛力斯、庆铃等品牌的汽车销往东南亚地区。借助西部陆海新通道,美联物流今年上半年出口至东盟的整车数量就有3000多台,大获成功。

这只是一个开始。何道国告诉记者,今年全年,他们计划通过西部陆海新通道向东盟出口“重庆造”汽车整车8000台。在东盟地区业务的加持下,美联物流全年出口整车有望达16000台。



### 民生货代白喆： 让潼南柠檬坐上开往泰国的冷链列车

□新重庆-重庆日报记者 余振芳

“货物已交付,货主很满意!”8月15日早上,民生国际货物运输代理有限公司(以下简称民生货代)业务部经理白喆收到同事从泰国发来的微信,终于放下心来。

柠檬长途运输需使用冷链货柜,成本较高。这段时间,白喆做梦都在算经济账。

时间回到7月22日,白喆在潼南崇龛镇白沙村和海关工作人员、果农一起将28吨柠檬装箱,运往江津小南垭。

没成想,在第一关就“卡”住了。小南垭铁路物流中心大部分为散列,需等

待其他货物抵达后编组再发送。

柠檬需5摄氏度低温锁鲜,而货柜靠发动机燃油制冷。一天、两天、三天……发车前耽搁时间越久,耗油越多。

白喆坐不住了,寻求多方协助,争取到一辆大货车先将货柜从小南垭送回去,待列车要出发了再送过来。

7月26日,班列从小南垭出发,沿着西部陆海新通道驶抵云南磨憨口岸。班列在这里出境,进入老挝,于8月5日抵达泰国。

与此同时,由永川海关出具的商检通关单也以加急快递寄往老挝和泰国口岸。

一路上,白喆不停与沿途的同事沟通,密切跟踪货柜状况。最后,货柜顺利抵达曼谷达拉泰水果市场。开柜时水果状态特别好,很新鲜,这一结果令大家欢欣鼓舞。

以往,潼南柠檬出口泰国路径有二:一是公路运输到深圳或广州出海;二是全公路运输,从云南磨憨出境老挝,再到泰国。

“相比之下,通过西部陆海新通道(中老泰)班列,全程铁路冷链、原箱原柜,理想状态下8—10天直达,运费又低于公运,堪称最佳。”白喆表示。



### 江津综保区施彦君： 亲眼看到陆海新通道江津班列成长壮大

□新重庆-重庆日报记者 夏元

8月22日晨,中梁山下的江津区小南垭铁路物流中心,一列列集装箱列车驶入卸货场,一片繁忙景象。“这里是西部陆海新通道江津班列出境之旅的起点。”重庆江津综保区枢纽运营部部长施彦君介绍。

今年上半年,西部陆海新通道江津班列开行816列,累计运输40834标箱,同比增长68.37%,

在全市总量中占比近四成,排名区县第一位。

位于川黔铁路上的江津小南垭铁路站,与长江枢纽港珞璜港直连,毗邻重庆绕城高速公路,物流网络四通八达。2018年,江津区将其升级为小南垭铁路物流中心。次年,这里成为西部陆海新通道江津班列到站,形成“铁水中转”联运,带动区域货物集散能力迅速提升。

“西部陆海新通道江津班列运行5年多以来,带动整个江津迅速成为内陆开放‘桥头堡’。”施彦君说。

在西部陆海新通道辐射带动下,近年重庆江津“一带一路”进出口集散中心、进口大宗商品分拨中心、中国西部(重庆)东盟商品分拨中心在江津综保区相继建立。

施彦君介绍,江津先后开通了西部陆海新通道铁海联运班列、中欧班列、中老班列、中老泰国际联运班列等10多条铁路物流通道,物流辐射范围覆盖全球124个国家和地区的523个港口,初步形成“联通欧洲、连接东盟、辐射成渝”的国际多式联运服务网络。

作为西部陆海新通道江津班列“从无到有”“由小及大”发展历程的见证者、参与者,施彦君自豪地介绍,“我有望见证新的历史——今年,西部陆海新通道江津班列开行量预计将突破1800列。”

成为一条充满澎湃活力的国际经济走廊,与这些人的努力是分不开的。”李玉梅说。

不同于很多从宏观层面解读西部陆海新通道的文章,李玉梅在写作《大道》时,更关注的是通道建设者的情感与命运,以及那些沿路而居的人们生活状态。

通过深入走访,她发现,西部陆海新通道是鲜活的,且仍在成长中,具无限延展性。

“西部陆海新通道不仅是一条开放、包容的大通道,也是一条有生命的‘大道’。”李玉梅说。

中国出版协会理事长郭书林说,《大道》为时代立传,用报告文学的形式反映中国式现代化建设,对于当代和后人更好地研究西部陆海新通道发展历程,是非常有价值的。

(本版图片由受访者提供)

### 作家李玉梅： 为陆海新通道写了一部报告文学作品

□新重庆-重庆日报首席记者 杨骏

今年上半年,长篇报告文学《大道》出版。这是第一部讲述西部陆海新通道发展历程的文学作品。

《大道》作者为李玉梅,是中国作协会员,也是中国报告文学学会理事。

为了让《大道》更有画面感,更有温度与厚度,她重点走访、调研了重庆与广西两个省市,

采访了近70位建设者,立志要写出西部地区迈入新征程、奋进新时代的的决心和努力。

在重庆,她先后采访了市商务委副主任、中新示范项目管理局副局长孙熙勇,西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮,重庆公运东盟国际物流有限公司业务运营部副总监何海洋等人。

这些人的故事,就像一块块拼图,成为《大道》中不可或缺的内容。

“每一个人的故事都有代表性。西部陆海新通道从‘一条线’逐步发展成为‘一张网’,并

