

甘肃

推动通道与中欧班列有效衔接

新甘肃·甘肃日报记者 王占东

2月24日、正月初八。陆海新通道运营甘肃有限公司物流事业部部长张西已忙得不可开交。坐在电脑屏幕前，“整理”一单单运输业务、沟通协调线路、品名和箱型，根本起不了身。

“一些甘肃的农产品经兰州发往尼泊尔、马来西亚、泰国，有东盟的水果、木薯要发往国内，还有中亚和欧洲的粮食、化肥要运往兰州……”说起手头的工作，张西心中有数。

甘肃是全程推动西部陆海新通道建设的主要省份。兰渝铁路开通后，甘肃经通道开展的贸易，保持快速增长。特别是2019年组建陆海新通道运营甘肃有限公司以来，推动了西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，拓展了与中亚、南亚、东南亚的贸易通道。截至2026年1月底，陆海新通道运营甘肃有限公司已开通运营陆海新通道、中老、中吉乌阿等10余条国际班列线路，发运600余列。贸易商品由铝产品、水果等发展到石榴、洋葱、种子、大麦、木薯淀粉等10余种。

当前，甘肃正深化与“13+2”省市区共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际供应链班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

“发展向海经济，推进陆海联动，让甘肃与世界越来越近。”陆海新通道运营甘肃有限公司董事长徐亚峰介绍，近7年来，从开行兰州至重庆的集装班列起步，到利用重庆至广西钦州港“一单制”优惠政策，打通兰州东川经一重庆—广西钦州港的通道去程主线路，甘肃的石榴、农产品等常态化进入东南亚市场。回程又将东南亚农产品引入国内，并建立通道回程主线路，形成了“一带一路”东西双向互促枢纽。

重庆

“东盟快班”串联起三大世界级经济体

新重庆·重庆日报首席记者 杨峻

1月16日，一列满载电子产品、汽车零部件等货物的“东盟快班”从越南河内安员站驶出。它先抵达重庆团结村站，完成集装箱吊装与编组，再搭载一批“重庆造”产品，继续西行穿越广袤的亚欧大陆，最终抵达欧洲。

“东盟快班”是重庆以西部陆海新通道“联动”中欧班列的一次创新。

过去，货物若想从东南亚经中国陆路运往欧洲，虽可利用在重庆交汇的通道，但因运营主体分散，服务标准不一，客户面临多头对接、分段负责的困境，效率与稳定性难以保障。

为解决这一难题，2024年，渝新欧（重庆）物流有限公司与陆海新通道运营有限公司战略合作，双方整合通道资源与运营网络，共同设计并推出了“东盟快班”这一全新物流方案，承诺“一次委托、一箱到底、一单到底”，为客户提供从东盟经重庆至中亚、欧洲的全程一体化、可定制化的物流解决方案。

2024年10月15日，首趟“东盟快班”从越南安员站发运，标志着这一构想落地。2025年6月21日，首趟回程班列从

德国驶出，经重庆抵达东南亚，标志着这一双向运营组织新模式实现了从理念到现实、从去程到回程的完整闭环，步入稳定发展轨道。

这一模式突破了单一运输方式的局限，可根据客户需求灵活组合铁路、铁路、铁路公等多联运方案，构建起了一个高效、弹性、适配复杂供应链需求的国际物流网络。这一网络全程运输时间较传统海运平均缩短约50%，成本远低于空运，成为高附加值、强时效货物的“黄金选项”。

从更宏大的视角看，“东盟快班”是“一带一路”倡议下基础设施“硬联通”与规则标准“软联通”深度融合的典范，代表了一种面向未来的国际物流解决方案。它通过市场化的产品创新，将铁、海、公等多种运输模式有机串联，构建了一条贯通欧亚、双向互济的陆路贸易新动脉。

截至2025年底，“东盟快班”累计发运价值达35亿元，货物品类涵盖高端制造设备、医疗器械、冷链食品、日用消费品等多个领域，成功串联起东盟、中国、东盟三大世界级经济体。

向海！向海！

东西双向互济、陆海内外联动！

北接丝绸之路经济带、南连21世纪海上丝绸之路、协同衔接长江经济带，一条贯穿我国西部的国际物流大通道正加速延伸，这就是共建“一带一路”的标志性项目——西部陆海新通道。

这是一条物流大通道，一条经济大走廊。2026年全国两会期间，贵州日报联动广西日报、海南日报、重庆日报、甘肃日报，围绕高水平共建西部陆海新通道主题，对话出席全国两会的代表委员，走访陆海新通道沿线企业，展现各省区市奋力谱写新时代西部大开发新篇章的生动场景。

贵州

这是“黄金通道”也是“开放赛道”

贵州日报天眼新闻记者 冯倩

2月19日，正月初三，贵阳国际陆港，一吨满载“贵州造”吉利汽车零部件的专列拉响汽笛。这批零部件经广州南沙港南站转往海外市场。

此前4天，同样在贵阳国际陆港，新年贵州首趟中欧班列发出。这趟满载55个集装箱，价值超2490万元货物的中欧班列预计15天抵达白俄罗斯莫斯科若季诺站。

贵阳国际陆港，原来叫贵阳拉物物流园，是为了弥补贵阳北部铁路物流基础设施不足而建的铁路专用场站。这里是伊尼、川黔、黔桂、贵广等多条铁路干线的交会点，因地理优势突出、交通便利，贵州顺势而为，为其“迭代升级”，成为贵州联通国际市场的“黄金通道”，更是驱动产业升级的“开放赛道”。

“物流成本降低与贸易效率提升直接惠及外贸企业，助力他们拓展海外市场，扩大出口规模。”贵阳国际陆港有限公司党委书记戴彦华表示，低成本、高便捷的出海条件又是招商引资的“金字招牌”，助力贵州国际港口打造特色出口加工区、跨境电商产业园等开放平台，加快构建“制造—物流—贸易”的完整产业链，进一步提升了区域产业竞争力。

贵阳国际陆港还与广州港、深圳港、盐田港、北部湾港等建立组合港，“两港合一”“陆港如海港”的模式，将贵州从开放的末梢推向了开放的前沿。

贵阳国际陆港开通的意义更在于制度与服务改革的深度革新。“以前，贵州外贸企业受困于国际运输航线的缺失，货物出口需辗转重庆、广东等枢纽中转，耗时且成本高。”贵州多式联运公司业务部部长梁治胜介绍，如今，依托贵阳国际陆港，贵州货物出口平均运输周期压缩到了7天左右，综合物流成本降低40%以上。

这一“降本增效”的突破，为“贵州制造”赢得了国际竞争主动权，为本地产业铺设了一条出海“高速绿色通道”。截至目前，贵阳国际陆港已开通国内运输线路22条、国际运输线路24条，联通东南亚、东盟等22个国家和地区，推出的“黔链达”多式联运通达148个国家和地区、580个地区。

广西

一河贯通八桂向海

广西云·广西日报记者 黄远来

新春的八桂大地，暖意与干劲交织，西部陆海新通道骨干工程——平陆运河的建设现场更是热火朝天、干劲冲天。

2月27日清晨，建设中的马道枢纽如鳞触巨舰，气势恢宏、蔚为壮观。项目建设已进入关键而精细的内部整合阶段。“这是最后一段关键结构，误差必须控制在几毫米内！”连续坚守岗位30余天的钢筋工李华峰说，“这是世纪工程，能参与其中，是荣耀更是责任，一定要精益求精。”

截至目前，平陆运河项目投资、土石方开挖、混凝土浇筑等进度均超90%，91.6%的运河航道基本成型；航道上，已建成24座跨运河桥梁，成为两岸百姓便捷的通道。工程建设已进入最后冲刺的关键阶段，通航目标近在眼前。

“运河建设已进入责任压实期，现在是倒排工期、挂图作战，把各标段时间节点细化到日、责任落实到人，全体建设者将用实干担当兑现通航承诺。”平陆运河集团党委书记、董事长王劲松说。

“河贯通，八桂向海。从钦江入海口百米高空，以无人视角俯瞰流而上，上百公里成型河段尽收眼底；宽阔航道碧波荡漾，两岸堤坝整齐坚固，跨河大桥连通东西，三大枢纽气势磅礴。”

“以前货物经西江经珠三角出海，路程远、耗时长，物流成本居高不下。”广西和泰投资集团有限公司总经理黄金说，守着金海岸，却要绕远路，这是广西企业多年的心头痛。“待平陆运河通航后，航程直接缩短560公里，运输成本将降低30%以上。”

“半年后，平陆运河通航将开辟西江航运干线与北部湾港的便捷水运大通道，改写广西内陆但没有江海直通入海的现状。”自治区交通运输厅相关负责人表示，这一重大突破不仅将重塑西南地区物流格局，更将推动广西实现从“被动接受辐射”到“主动构建枢纽”的角色转变，让八桂大地真正成为连接西南内陆与东盟市场的核心枢纽。

海南

船舶越来越多 吨位越来越大

海南日报全媒体记者 吴心怡

南海之滨，春潮涌动。新春伊始，繁忙的洋浦港，不断有船来，不断有船走。

从越南南海驶来的中远海运“泰晤士河”轮，正靠泊洋浦国际集装箱码头，在此装载海鲜、冻品后将驶向中国香港，最终目的地南海西部港口——这是“泰晤士河”首次“到访”该码头。

让不断到来的船舶有位置可停泊，是港口扩容升级的目的。2025年，洋浦国际集装箱枢纽港扩建工程（一阶段）二期码头工程建成投用，洋浦国际集装箱码头整体作业岸线达到1970米，可满足全球最大24万标箱集装箱船舶通航需求。

不止于此，洋浦国际集装箱码头还是海南眼下，后方堆场建设正酣，塔吊巨臂挥舞，运输车辆在往来如织，发动机轰鸣声不停，后方堆场已实现塔吊半自动化作业，无人搬运车身影穿梭不息。建成后，洋浦国际集装箱码头可全面释放500万标箱通过能力，为海南自由贸易港建设注入更强动能。

洋浦港是新时期全面深化改革开放的前沿阵地，不仅是海南自贸港建设的重要支点，更是服务共建“一带一路”、融入国际供应链体系的关键枢纽。伴随往来船舶日趋密集、船舶大型化趋势加速，提升基础设施能级和综合服务功能，已成为打造国际枢纽港的必然要求。对于正在建设国际枢纽港的洋浦港来说，来往的船舶越来越多、吨位越来越大，提升港口基础设施和服务能级的重要性不言而喻。

通航效率的提升同样可观。2025年10月10日上午，“马卡萨”轮与“海丰联发”轮在洋浦港航道3/4号浮水域实现万吨级船舶双向通航。这是该航道中段首次迎来万吨级船舶“迎面相会”。双向通航模式的启用，打破了以往船舶单向排队通行的桎梏，航道利用率大幅提升，船舶进港待泊时间平均缩短近30分钟，货物中转效率显著提升。

空中俯瞰，洋浦国际集装箱码头岸线舒展，桥吊林立，塔卡穿梭不息，集装箱整齐码放，更是服务共建“一带一路”、融入国际供应链体系的关键枢纽。伴随往来船舶日趋密集、船舶大型化趋势加速，提升基础设施能级和综合服务功能，已成为打造国际枢纽港的必然要求。对于正在建设国际枢纽港的洋浦港来说，来往的船舶越来越多、吨位越来越大，提升港口基础设施和服务能级的重要性不言而喻。



↑兰州新区中川北站物流园一列运载集板的专列到达口岸。新甘肃·甘肃日报记者 丁凯 摄

↑重庆市沙坪坝区团结村铁路集装箱中心站内集装箱整齐排列，吊桥作业繁忙有序。通讯员 郭晋 摄

↑2025年8月，贵阳国际陆港，贵州首趟多式联运“一单制”班列发出。贵州日报天眼新闻记者 冯倩 摄

↑平陆运河新福水上服务区投建。广西云·广西日报记者 周平 摄

↑总载重16万吨、船长367米的“东方紫荆花”轮正缓缓停靠洋浦国际集装箱码头。海南日报全媒体记者 陈元才 摄

打造好北向枢纽

新甘肃·甘肃日报记者 王占东

“要充分发挥区位优势、交通、贸易及持续优化的营商环境的优势，把甘肃打造成西部陆海新通道北向枢纽，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，拓展与欧洲、中亚、南亚、东南亚的贸易通道。”全国政协委员、甘肃省物流行业协会会长杨建武说。

杨建武建议，要提升枢纽能级，做强兰州陆港国家物流枢纽，完善多式联运体系，强化与中欧班列、中亚通道的衔接联动；要优化通关效率，全面推广“铁路快通”与铁海联运“一单制”，建好口岸“单一窗口”，降低跨境物流综合成本。

同时，要做强通道经济，围绕新能源等优势产品，常态化开行定制专列，推动通道与产业深度融合；要深化区域协同，与沿线省份共建跨区域运营平台，推进无水港与海港联动，实现货源共享、线路互补、利益共赢。

此外，要强化要素保障，健全省级统筹协调机制，加大政策、金融、人才支持，发展智慧物流与绿色物流，提升通道运营质效与可持续发展能力，推进高水平开放。

破解“渝车出海”瓶颈

新重庆·重庆日报首席记者 杨峻

2月27日，赛力斯集团透露，AITO问界与阿联酋阿布扎比汽车公司（ADM）达成战略合作后，迅速斩获首批200台订单，实现中东市场开门红。

“我们正加速拓展海外市场。”全国政协委员、赛力斯集团总裁（创始人）张兴海介绍，该集团目前正在积极响应“渝车出海”计划。他认为，要推动更多“重庆造”汽车走出去，用好西部陆海新通道是关键。

张兴海说，随着西部陆海新通道不断成熟，价值也愈发凸显。比如在重庆，西部陆海新通道的“铁路整车—海运滚装船”的铁海联运模式已实现常态化运营，从重庆鱼嘴站始发的汽车专列36小时即可抵达钦州港，无缝衔接滚装船舶直航迪拜，较传统运输时效提升10%至15%，成本降低8%以上，进一步破解了“渝车出海”的瓶颈。

“黔货出山”迈进“快车道”

全国人大代表 贵州财经大学副校长 致公党贵州省委副主委赵子钰



“西部陆海新通道紧密连接‘一带’和‘一路’，成为沿线地区促进陆海联动、东西双向互济的桥梁纽带。”全国人大代表、贵州财经大学副校长、致公党贵州省委副主委赵子钰接受采访时说，“这条通道让‘黔货出山’迈进了‘快车道’，为内陆出山打开了一扇面向全球的窗口。”

“我们欣喜地看到，贵州正高标准融入西部陆海新通道建设，打造大通道、大物流、大平台、大枢纽，不断提升开放载体能级，高质量发展开放型经济，加快建设内陆开放型经济新高地。”赵子钰说，贵州拥有“一纵两横三角”黄金战略区位优势，在保障物流畅通中扮演不可替代的角色，作为西部陆海新通道的重要节点，通过这条物流大动脉，贵州白酒、辣椒、茶叶、吉他、轮胎等特色产品便捷“出海”，已通达148个国家和地区。

“它是区域协同发展的纽带。”赵子钰认为，西部陆海新通道汇集物流、商流、信息流、资金流，辐射西部，服务全国，链接东盟，融入全球，推进商品和要素流动，将助力沿线地区经济深度融合发展。

为“向海经济”提供科技支撑

全国人大代表 九三学社广西区委会副主委、北部湾大学副校长尹艳妮



平陆运河是新中国成立以来建设的第一条通江达海的运河，是西部陆海新通道骨干工程、交通强国标志性工程，更是广西向西向海图强的关键支撑。

全国人大代表、九三学社广西区委会副主委、北部湾大学副校长尹艳妮说，将平陆运河智慧航运体系纳入国家智慧交通发展布局，攻关水上交通智能管控、安全保障等关键技术，研发智慧水运大模型，打造国家级智慧调度平台。

同时，以运河沿线生态保护为抓手，打造国家级河海生态协同修复示范区。推广入选联合国“海洋十年”创新技术项目的红树林“空—天—地”一体化监测技术体系，在运河沿线布局红树林修复、陆源污染防治示范工程，推广激光雷达监测估算技术，构建“陆海统筹、河海联动”的生态保护体系，实现运河建设与生态保护协同发展。

此外，要以平陆运河及沿岸园区为纽带，打造国家级向海经济产业融合示范区。推动相关产业集聚升级；要发挥高校产学研协同优势，推动科研成果产业化，打造全产业链体系，助力西部陆海新通道产业能级提升，为广西向海发展注入新动能。

强化“样板间”通道优势

全国人大代表 海南省儋州市白马井镇学兰村党支部副书记吴少玉



作为海南自贸港的“样板间”，儋州洋浦责任重大、机遇千载难逢。“要进一步将通道优势转化为产业优势。”全国人大代表、海南省儋州市白马井镇学兰村党支部书记吴少玉建议，要持续提升枢纽能级，强化“硬件”连接，加快自贸洋浦港10万吨级公共粮油码头等项目建设，加速完善西部陆海新通道洋浦港配套设施，通过“硬联通”的提质升级，降低物流成本，为临港产业提供更强支撑。

同时，要深化制度集成创新，优化“软件”服务。鼓励企业与海关、海事等部门共同探索“制度体检”，针对“两头在外”业务需求，协同破解通关流程中的难点，把政策优势转化为企业的市场竞争力。

此外，要拓展内外联动网络，增强通道辐射力。依托洋浦港作为西部陆海新通道国际航运枢纽的区位优势，持续加密内外贸航线网络，推动更多企业利用自贸政策深度参与全球产业分工，真正实现“买卖全球”。