



▷中吉乌国际班列数字化多式联运班列在兰州新区首发。 新甘肃·甘肃日报记者 丁凯

# 陆海联动共绘“一带一路”新图景

在西部陆海新通道广西钦州港铁海联运集装箱码头和铁路货场上,万吨集装箱货轮在出港和泊靠准备装卸集装箱。 广西云-广西日报记者 周军

开放是中国式现代化的鲜明标识。党的二十届四中全会提出“扩大高水平对外开放,开创合作共赢新局面”,为“十五五”时期对外开放指明了方向、提供了遵循。

在2026年全国两会召开之际,甘肃日报、新甘肃客户端联合广西、重庆、江苏、河南、陕西、新疆6省(区、市)党报及新媒体,共同推出“陆海联动共绘‘一带一路’新图景”联动报道,全方位展现各省(区、市)加快构建新发展格局,推进高质量共建“一带一路”,以中欧班列运营、西部陆海新通道建设为抓手,扩大高水平对外开放的生动实践。敬请关注。

新甘肃·甘肃日报记者 王占东

## 用好最大机遇 让甘肃“链接”世界

春日陇原,气象万千。

甘肃(兰州)国际陆港,班列中亚,中亚JSQ(商品车)固定班列、中吉乌多式联运固定班列在此集散,货通天下;兰州新区综保区,来自中亚的亚麻籽、大麦等,在此保税仓储、加工转化,“国际采购—保税加工—国内分拨”的供应链平台越做越大。

陆海新通道运营甘肃有限公司,单单一贸易业务高效落地。甘肃的苹果、洋葱、马铃薯等农产品发往东盟,东盟的水果、木薯运抵国内,而中亚和欧洲的粮油等物资运抵兰州……

这是“一带一路”重要节点的甘肃,展现出西部陆

海新通道与中欧班列有效衔接的生动图景。

“十四五”以来,甘肃深度融入高质量共建“一带一路”和西部陆海新通道建设,把“一带一路”最大机遇转化为高质量发展最大成效。

——畅通道。甘肃形成兰州、天水、武威三大陆港和兰州、敦煌、嘉峪关三大国际空港,加快构建内外兼顾、陆海联动、向西为主、多向并进的开放新格局;——开班列。甘肃陆陆续续开通运营中欧、中亚(中吉乌)、

南亚、西部陆海新通道、东部海港铁海联运等“四向多条”国际货运班列,累计发运国际货运班列1951列75584车。

——扬优势。甘肃发挥区位优势,持续优化的营商环境优势,开行中老铁路石棉班列、海铁联运“一站式”矿砂国际货运班列等特色线路,获批两列固定班列,兰州被确定为中欧班列节点城市。

——聚产业。甘肃通过中亚、陆海新通道回程班

列为兰州新区累计进口大麦、亚麻籽等63万吨,进行加工后分销至全国市场;通过中欧回程班列从俄罗斯为武威市累计进口木材约5.4万立方米,供应省内生产加工;利用兰渝铁路常态化开行重庆至兰州的内贸汽车班列,年运输汽车整车约6万辆;通过东部海港铁海联运班列对白银集团进口矿砂8.3万吨。

开放的空间决定着发展的空间,开放的水平决定着发展的水平,开放的程度决定着发展的质量。

“十四五”以来,甘肃外贸进出口年平均增速达13.9%,有361种特色农产品销往全球。2025年甘肃进出口总值首次突破700亿元,创历史新高纪录。

用好最大机遇,一个“买全球卖全球”惠及世界的甘肃,正阔步走来。

## 风起北部湾 潮涌新通道

广西云-广西日报记者 郭亚琼

春日的广西北部湾港,帆船林立,船舶相接,一派繁忙景象,西部陆海新通道的强劲脉动可见可感。

自《西部陆海新通道总体规划》实施以来,广西抢抓机遇,高水平共建西部陆海新通道,加速推进平陆运河、北部湾国际门户港、黄桶至百色铁路等一批重点项目,一条贯通两广、连接西南、通达港澳、对接东盟的陆海空“四位一体”综合运输大通道加速成型,形成北部湾港海铁联运班列、中越跨境班列、国际航空货运等多种物流组织模式,通道基础设施网络持续完善,互联互通水平全面提升。

一组组联动的数字,清晰勾勒出西部陆海新通道的澎湃活力。2025年,北部湾港完成集装箱吞吐量1006.3万标箱,成功迈入“千万标箱大港”行列,海铁联运班列年开行量突破10000列,“十四五”以来,中越跨境班列累计发运集装箱货物465.2万标箱,通道物流规模持续扩大。

广西持续优化通道服务功能,不断完善多式联运“一口价”服务收费模式,创新开展“提前申报”等通关模式改革,加快建设中越边境智慧口岸,推动通道运营实现量质齐升。

凭借西部陆海新通道陆海交汇门户的独特优势,广西正面向东盟释放产业“磁吸力”,日益成为国内外企业共享新通道发展机遇、布局产业的热土。

马来西亚茵和国际有限公司便是其一。“我们选择

在广西钦州打造棕榈油、棕榈粕进口贸易及储运转口的重要基地,就是看中钦州港“西部陆海新通道主通道出海口”的地理优势。”该公司内部审核部经理潘南达说,在此设厂将节约物流成本,企业开拓中国西南和东盟市场也将更有底气。

通道带物流、物流带经贸、经贸带产业,通道的牵引带动作用正逐步显现,平陆运河经济带加快建设,初步形成了新能源、绿色化工、先进装备制造等年产值超百亿元的主导产业;沿海临港产业园区加快建设,引进比亚迪动力电池及储能系统等重大产业项目落地;中柬(北海)产业园、中国广西—文莱经济走廊纵深推进,跨区域跨境产业链供应链加快构建……

如今,西部陆海新通道正成为驱动中国西部与东盟乃至全球资源要素高效整合、产业协同发展的强劲动能。“十四五”时期,西部陆海新通道沿线省份广西进出口贸易额累计超过4.4万亿元人民币,通道辐射带动作用进一步增强。

“十五五”时期,是全面建成西部陆海新通道的攻坚期。广西将继续以高水平共建西部陆海新通道为牵引,加强基础设施建设,推动通道物流提质增效,以人工智能赋能西部陆海新通道新质生产力,深入挖掘通道发展新动能,推动通道建设不断取得新进展、新成效,高水平服务构建更为紧密的中国—东盟命运共同体,高质量共建“一带一路”。

## 江港开新境 货品达八方

新重庆-重庆日报首席记者 杨敏

1月初,60台“重庆造”汽车KD件,从江津综保区驶出,通过铁海联运班列发往欧洲。类似的情况,在重庆枢纽港产业园(下称枢纽港产业园)已是常态。

“十四五”以来,枢纽港产业园全力打造“通江、达海、抵边”的“四向拓展”国际大通道——向东,依托长江黄金水道,无缝衔接重庆—长江下游客航航线;向西,凭靠中欧班列,辐射“一带一路”共建国家;向北,通过渝满俄班列抵达俄罗斯及周边地区;向南,借助西部陆海新通道,覆盖东南亚、印度、非洲大陆……目前,已形成横跨六大洲的10余条国际通道网络。

以西部陆海新通道为例。数据显示,西部陆海新通道江津班列自2019年常态化运行以来,截至2025年12月24日,已累计开行5947列,共运输货物近30万标箱,累计运输货值超310亿元。其中,外贸货物运输量超6万标箱,外贸总值超62亿元。

随着物流网络的拓展,枢纽港产业园先后以江津综保区为依托,完善保税产业体系,五年间先后引进超40个内河项目,在巩固保税加工、保税物流等核心产业基础上,拓展了保税租赁、保税研发、跨境

电商等新业态,预计2021年至2025年累计完成网内进出口总额超560亿元。

目前,枢纽港产业园已构建“开放口岸+自贸区联动创新区+综保区+双监管作业场所”的开放格局,“朋友圈”也逐步扩大。比如,与广西钦州、防城港等通道沿线重点区域形成共建西部陆海新通道合作机制,共同推动通道互联互通、降本增效;与泰中罗勇工业园、老挝磨丁经济特区等东盟重点园区达成战略合作关系,建立“三国三园”国际产能合作机制,推动中老泰三国通道与产业融合发展。

通道带物流、物流带经贸、经贸带产业。枢纽港产业园,正是重庆以开放通道为支撑,加速打造内陆开放高地的缩影。

目前,重庆已经开拓了面向“东南西北”的四向通道,更构建了统筹“铁公水空”的多式联运现代化集疏运体系。物流通道的不断拓展,也为外贸进出口提供了基础支撑,越来越多的重庆产品借道销往世界,国外的优质产品也随之进入重庆。

依旧以西部陆海新通道为例。2025年,重庆经该通道进出口达520亿元,同比大幅增长1.5倍。也是在众多通道的支持下,2025年,重庆进出口总值达8006.8亿元,同比增长12%,增速超过全国平均水平。

## 借“班列”之势 融“丝路”之网

新华日报记者 许愿 田墨池

2025年10月24日,秋阳正好。一列满载本地制造海信电器的中欧班列从江都铁路物流基地缓缓驶出,途经苏州,向着莫斯科别雷拉斯特一路飞驰。这条线路的运行,将古运河畔的制造重镇与万里之外的欧洲市场悄然缝合,成为江苏深度融入共建“一带一路”的生动注脚。

这是江苏班列运营版图上下落下的重要一子,也是江苏积极服务区域经济社会发展,以“钢铁驼队”深度融入共建“一带一路”的生动缩影。

“十四五”以来,江苏拿出“全省一盘棋”的魄力,将南京、徐州、苏州、连云港、南通设为五大直发城市,开通无锡、盐城、扬州等多个中欧班列接续开行城市,全省上下拧成了一股绳。统筹发展以来,全省班列开行规模不断扩大,从2020年的1395列稳步提升至2025年的2308列,较全省班列统筹前2019年的1119列翻一番,开行规模连续六年创新高,量质齐升态势持续巩固,为江苏高水平对外开放注入强劲动能。

班列在变,班列的“朋友圈”也在变。26条常态化运营线路,织成一张“四向八通道”的大网,将服务触角延伸至沿线26个国家近80个国际站点。连云港的过境班列规模领跑全国,跨两海、中吉乌等新线路年年都有新突破。更让人欣喜的是,连云港—徐州枢纽获批

为国家级中欧班列集运中心,2025年开行量达1345列;江都铁路物流基地开通5条海铁联运线路,“铁水联运”让货物在铁路与港口间流转得更加顺畅。

班列跑得好,服务地方经济更为有力。徐工集团的巨型机械、南京乐天的电子产品、苏州牧田的电动工具——这些“江苏制造”的尖子生乘势“出海”。2025年,江苏累计发运企业专列9516标箱,货值超2.6亿美元;发运JSQ型商品车班列627车,装载国产汽车6021台,货值超6.7亿元;服务省苏豪控股集团、苏美达等省部属重点企业发运跨境电商货物共3385车,货值超3.8亿元。

班列在延伸,枢纽能级也在放大。连云港中哈物流基地,龙门吊昼夜不息。这座“一带一路”倡议落地的首个实体平台,集装箱进出量从2014年的6.5万标箱跃升至2025年的27.2万标箱。再往西,“霍尔果斯—东门”无车港的过货换装量从0.3万标箱攀升至34万标箱,一条更加坚韧的陆海大通道正在成型。

班列跑得快,经贸往来持续升温。2025年,江苏对共建“一带一路”国家进出口2.98万亿元,增长11.3%,占比首次突破50.1%。

驶往远方,汽笛长鸣。江苏正不断提升中欧(亚)班列发展水平,拓展新亚欧陆海联运通道功能,更多“江苏制造”将搭乘班列奔赴远方,在共建“一带一路”的壮阔征程上,绘就互联互通、经贸繁荣、民心交融的生动图景。

2月24日,位于重庆沙坪坝区的国际物流枢纽园区,集装箱整齐排列,吊箱作业繁忙有序,重点项目建设热火朝天,呈现出一派火热的开放新气象。 郭晋

一架客机从乌鲁木齐天山国际机场北航站起飞。 蔡增乐

## 长龙驰万里 开放立潮头

河南日报记者 陈浩

新春伊始,中集铁路郑州中心站一派繁忙景象。一列列满载电商货物、新能源汽车等商品的“钢铁驼队”整装启程,向西驰骋。

2013年,中部地区首条直达欧洲的国际货运班列从郑州启程,中原大地响起了新时代的“驼铃”。此后,河南以中欧班列为纽带,一步步将内陆腹地打造为开放前沿。

截至目前,河南中欧班列累计开行超1.7万列,开行规模与综合运营能力稳居全国第一方阵。2025年,河南中欧班列开行3735列,其中,中欧班列(郑州)开行3417列,同比增长36.7%,开行连续两年位列全国第二;“十四五”期间,中欧班列(郑州)年开行量从2020年的1126列攀升至2025年的3417列,年均增长超20%,日均开行量由3列增至10列以上,跑出了内陆开放的“河南速度”。

在通道建设上,河南持续扩网扩容,织密全球物流版图。如今已构建起“26个境外直达站点+9个出入境口岸”的立体国际物流网络,客户遍布欧盟、俄罗斯、中亚及东盟40多个国家140多个城市,合作伙伴超8000家。同时不断创新线路产品,首开郑州—汉堡全程时刻表班列,打造汉堡—郑州日快班列,形成“普线+快线+全程时刻表班列”的多层次运营布局;成功开拓“四线路+口岸”。

货物品类迭代升级,开放动能持续提升。中欧班列货源从最初的单一品类,拓展至汽车及配件、家具、化工品、机械设备等53大类,新能源汽车、锂电池、光伏产品等“新三样”搭乘班列远销海外,成为中国制造走向世界、河南开放实力的亮丽名片。

截至目前,中欧班列(西安)累计开行突破3万列,超过全国总量四分之三。2025年,中欧班列(西安)全年开行首次突破6000自然列,达到6037列,同比增长21.1%;运送货值超696万吨,同比增长23.7%;发运箱59.8万标箱,同比增长14.1%,核心指标继续保持全国领先。

“十四五”时期,“海陆—西安—阿拉木图”“俄罗斯—阿拉木图—中国—西安—泰国—曼谷”等班列的开通,让西部陆海新通道与中欧班列(西安)实现无缝衔接,进而推动亚欧陆海贸易大通道与西部陆海新通道在西安实现了集结交汇,基本形成面向亚欧、通达全球的现代物流体系。

进入“十五五”,陕西将用好区位优势,以“十五五”为契机,进一步向西向西地区“十字路口”跃升,以新的交通区位优势,带动内陆腹地,实现陕西新一轮运输组织优化,中欧班列(西安)创新改革“4并3并1”多式联运模式,可将

## 内陆通江海 铁运联东西

陕西日报记者 肖倩

从陕西西安出发,15天跨山越海,中国产锂电池稳稳抵达欧洲市场;7天左右,哈萨克斯坦的优质小麦粉便登上西安餐桌,化身喷香扑鼻的油泼面……如今,一列列“钢铁驼队”穿亚欧,这样“双向奔赴”的场景,早已成为寻常风景。

截至目前,中欧班列(西安)累计开行突破3万列,超过全国总量四分之三。2025年,中欧班列(西安)全年开行首次突破6000自然列,达到6037列,同比增长21.1%;运送货值超696万吨,同比增长23.7%;发运箱59.8万标箱,同比增长14.1%,核心指标继续保持全国领先。

“十四五”时期,“海陆—西安—阿拉木图”“俄罗斯—阿拉木图—中国—西安—泰国—曼谷”等班列的开通,让西部陆海新通道与中欧班列(西安)实现无缝衔接,进而推动亚欧陆海贸易大通道与西部陆海新通道在西安实现了集结交汇,基本形成面向亚欧、通达全球的现代物流体系。

进入“十五五”,陕西将用好区位优势,以“十五五”为契机,进一步向西向西地区“十字路口”跃升,以新的交通区位优势,带动内陆腹地,实现陕西新一轮运输组织优化,中欧班列(西安)创新改革“4并3并1”多式联运模式,可将

全程运输时效稳定控制在11天左右,开行频次从月均1—2列增至高峰期日均1列,全年开行193列,累计开行485列,开行量约占全国总量的50%。

——西安首发“西安国际港—天津港”海铁联运班列,东向国际海铁联运班列全年开行165列;开行首趟中欧班列(西安)跨境的海多式联运班列,进一步丰富、拓展班列多元通途,增强通道体系发展韧性。

设点、走线、联网、布局……中欧班列西安集结中心建设稳步推进,作为服务全国、向西开放的物流枢纽,这里已成为陕西深度融入共建“一带一路”大格局的重要平台。

“十四五”时期,“海陆—西安—阿拉木图”“俄罗斯—阿拉木图—中国—西安—泰国—曼谷”等班列的开通,让西部陆海新通道与中欧班列(西安)实现无缝衔接,进而推动亚欧陆海贸易大通道与西部陆海新通道在西安实现了集结交汇,基本形成面向亚欧、通达全球的现代物流体系。

进入“十五五”,陕西将用好区位优势,以“十五五”为契机,进一步向西向西地区“十字路口”跃升,以新的交通区位优势,带动内陆腹地,实现陕西新一轮运输组织优化,中欧班列(西安)创新改革“4并3并1”多式联运模式,可将

## 陆海新通道 绘就“新”画卷

石榴云/新疆日报记者 于江艳

火车一响,黄金万两。

搭载新疆“天山号”多式联运品牌班列,新疆鲜葡萄实现“组团出海”,销售到东南亚市场。

“天山号”是新疆开行的首列自主品牌中欧(中亚)班列,2023年在乌鲁木齐国际陆港区首次试运行。依托“天山号”,陆海新通道运营新疆有限公司将进一步开拓市场,“今年计划持续推出配套服务,将新疆更多优质产品,销往西部陆海新通道所覆盖的国家和地区。”陆海新通道运营新疆有限公司董事长陈彦龙说。

西部陆海新通道是中国打造出的国际物流大通道,该工程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。通道以重庆为运营中心,形成重庆—广西—贵州等13省(区、市)和广东湛江“13+1”共建机制。如今,西部陆海新通道已覆盖中西部18个省区市的73座城市,156个站点,辐射127个国家和地区,571个港口。

从甘肃的马铃薯到宁夏的枸杞,从重庆的榨橙到广西的螺蛳粉,再到新疆的干果,西部陆海新通道承载的不仅是货物,更是沿线群众对美好生活的向往。

外东南亚市场。在陆海新通道运营新疆有限公司的推动下,“集采分销+物流”的运贸一体化模式,让新疆特产不再是零散的“旅行者”,而是成体系的“拓荒者”。

截至目前,经新疆发运的陆海新通道多式联运班列累计达466列,货物含汽车零配件、卡纸等,主要运往马来西亚、印度尼西亚、泰国、越南、老挝等地。新疆出口货物主要为酱料、苹果、干果、哈密瓜、葡萄及日用品,进口多为过境商品,如哈萨克斯坦的小麦粉、越南的白糖等。其中,通过班列在重庆集结的新疆酱料食品,从广西钦州港出海,抵达菲律宾马尼拉,葡萄牙里斯本等地,累计出口超3000吨。

“今年我们计划持续做优‘陆海优品’运贸业务,深化‘集采分销+物流’的运贸一体化模式,通过线上线下一融合拓展销售渠道,加强与沿线省份、区域的协同联动,推动更多新疆优质产品纳入‘陆海优品’产品体系,助力品质外运。”陈彦龙表示。

从甘肃的马铃薯到宁夏的枸杞,从重庆的榨橙到广西的螺蛳粉,再到新疆的干果,西部陆海新通道承载的不仅是货物,更是沿线群众对美好生活的向往。

郑州国际陆港经开区鸟瞰图 河南日报供图