

本报与4家省级党报推出联动报道——

# 向海向海



## 全国政协委员、甘肃省物流行业协会会长岳建武 加快打造“新通道”北向枢纽

近年来,甘肃省深度融入高质量共建“一带一路”和西部陆海新通道建设,加快构建内外兼融、陆海联动、向西为主、多向并进的开放新格局。全国政协委员、甘肃省物流行业协会会长岳建武建议,国家和甘肃有关部门充分发挥甘肃在区位、交通、贸易及持续优化的营商环境上的优势,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。

岳建武建议,要提升枢纽能级,做强兰州陆港型国家物流枢纽,完善多式联运体系,强化与中欧班列、中

(新甘肃·甘肃日报记者 王占东)

## 全国人大代表、北部湾大学副校长尹艳镇 以高校之智赋能平陆运河建设

平陆运河,是新中国成立以来第一条通江达海的运河,作为西部陆海新通道骨干工程、交通强国标志性工程,更是广西向海图强的关键支撑,其通航对推动广西向海经济转型、深化中国—东盟互联互通具有重大国家战略意义。

全国人大代表、北部湾大学副校长尹艳镇建议,以高校之智赋能,推动平陆运河成为联通内外、辐射东盟、服务国家的黄金水道。

一方面,将平陆运河智慧通航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,推广北部湾大学等高校相关技术成果,实现船闸群与港口群智能调控,为运河及北部湾海域防灾减灾

提供精准预警服务,保障工程安全运营。

另一方面,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、陆源污染物治理示范工程,推广激光雷达蓝碳估算技术,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,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;发挥政产学研用协同优势,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。(广西·广西日报记者 康安)

## 全国政协委员、赛力斯集团总裁(创始人)张兴海 助力“渝车出海”提速

2月27日,赛力斯集团透露,AI-TO 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。

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

他介绍,随着西部陆海新通道不断成熟,其价值也愈发凸显。比如在重庆,通道的“铁路货车+海运滚装船”的铁路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经36小时即可抵达广西钦州港,无缝衔接滚装船直航迪拜,较传统运输时效提升10%至15%,成本降低8%以上。这些都能进一步突破“渝车出海”的瓶颈。

(新重庆·重庆日报首席记者 杨骏)

## 全国人大代表、贵州财经大学副校长赵子钦 加速建设内陆开放门户

“西部陆海新通道紧密连接‘一带一路’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,贵州正以这条通道让‘黔货出山’迈入快车道,为内陆城市打开了一扇面向全球的新窗口。”全国人大代表、贵州财经大学副校长赵子钦接受记者采访时说。

赵子钦表示,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,不断提升开放能级,高质量发展开放型经济,助力贵州加快建设内陆开放高地。

依托西部陆海新通道,贵州建成了综保型国际陆港——贵阳国际陆港,凭借这一综保型物流枢纽,成功实现了中欧班列、西部陆海新通道班列等多向联动。

## 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 发挥优势推动产业高质量发展

洋浦港是新时代国家全面深化改革开放、高水平建设海南自贸港的先行示范区,是服务构建新发展格局、共建“一带一路”和融入国际供应链体系的重要枢纽,辐射东南亚、联通西部陆海新通道。

近年来,海南不断强化洋浦港“双向双枢纽”战略定位,以洋浦港为核心载体,以环新英湾自贸港新城、儋州工业园为后发增长极,高效利用国内国际两个市场、两种资源,推动临港产业规模化、多元化、高质量发展。目前,石化新材料、港航物流、国际贸易产业规模化发展成效显著,其中石化新材料产业成为全省首个千亿级先进制造业集群,形成以千万吨炼油和百万吨乙烯为依托,炼油、芳烃、烯烃、新材料四路并行的产业格局。

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:一是持续提升枢纽能级,强化“硬件”连接。加快国投洋浦港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基础设施,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。二是深化制度集成创新,优化“软件”服务。封关运作后,政策红利释放是关键。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。三是拓展内外联动网络,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,应持续加密内外航航线网络,推动更多企业利用自贸港政策深度参与全球产业分工,真正实现“买卖全球”。

(海南日报全媒体记者 吴心怡)

## 甘肃 陆海联动 双向奔赴

常业务的一个鲜活场景。

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。2019年甘肃组建陆海新通道运营甘肃有限公司以来,推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接,拓展与中亚、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开通运营陆海新通

道、中老、中吉乌阿等十余条国际班列线路,发运600余列。贸易商品由铝产品、水果等发展至石棉、洋葱、种子、大麦、木薯淀粉等十余种。

“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说,近7年来,从开行兰州至重庆的集数班列起步,利用重庆至广西钦州港“一口价”优惠政策,打通了兰州东川站—重庆—广西钦州港的通道去程主线

## 广西 一河贯通 八桂向海

的建设者,能参与其中,是荣耀更是责任,我们一定要精益求精,把每一个细节做到极致,不辜负这份使命。”

决战决胜的号角早已吹响,平陆运河处处激荡着奋进的旋律。建设者们昼夜不息,与时间赛跑,从核心枢纽到航道主线,从跨河桥梁到航标、锚地等附属设施,全线同步推进,高效运转。

攻坚冲刺见成效,数据见证硬实力。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%的运河航道基本施工成型;航道上,已建成24座跨河桥梁,方便两岸群众通行。工程建设已进入最后

冲刺的关键阶段,通航目标近在眼前。

“我们将以‘不破楼兰终不还’的决心,倒排工期、挂图作战,把各标段时间节点细化到日、责任压实到人,用实干担当兑现通航承诺。”平陆运河集团党委书记、董事长王劫耘语气铿锵。

此刻,从钦江入海口百米高空,以无人视角逆流而上,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。一幅“一河贯通,八桂向海”的壮丽画卷正在八桂大地徐徐展开。

“以前货物经西江至珠三角出海,

## 重庆 创新模式 贯通欧亚

欧(重庆)物流有限公司与陆海新通道运营有限公司实现战略性联合。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”这一全新物流产品。其核心承诺是“一次委托、一箱到底、一单到底”,为客户提供从东盟经重庆至欧洲乃至中亚的全程一体化、可定制的物流解决方案。

2024年10月15日,首趟“东盟快班”从越南安员站成功发运,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,可根据需求灵活组合铁路、铁路、铁路、铁路等多种联运方案,构建起一个高效、弹性、适配复杂供应链需求的国际物流网络。同时,其全程运输时间较传统海运缩短约50%,成本远低于空运,成为运输高附加值、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

## 贵州 陆港升级 出海加速

黔、黔桂、贵广等5条铁路干线的交会点,交通便利,贵州顺势而为,对都拉物流进行“迭代升级”,使之变身成为如今的贵阳国际陆港。

贵阳国际陆港既是联通国际市场的“黄金通道”,更是驱动产业升级的“开放赛道”。“从短期看,物流成本降低与贸易效率提升将直接惠及现有外贸企业,助力其拓展海外市场、扩大出口规模。”贵阳国际陆港有限公司党委副书记戴添华表示,从中长期看,低成本、高便捷的出海条件将成为招商引资的“金字招牌”,推动贵州围绕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,提升区域产业竞争力。

西部陆海新通道带动西部地区开放发展的同时,助力西部产业协同发展,释放区域经济动能。今年1月,贵阳国际陆港有限公司与陆海新通道运营湛江有限公司签署《共建“黔粤”新通道合作协议》,双方将在业务操作、平台共建、资本合作等方面探索创新更多模式,共同构建连接“一带一路”、服务中西部、辐射东南亚的立体物流网络,提升货物出海效率和成本竞争力。

目前,贵阳国际陆港已与广州港、深圳港、盐田港、北部湾港等建立“组合港”,

## 海南 扩能增效 拥抱蓝海

万箱位集装箱船通航需求。

眼下,后方堆场建设正酣,塔吊巨臂挥舞,运输车辆往来如织,发动机轰鸣声不停,建设者身影奔忙不息。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,为海南自由贸易港链接全球注入更强劲动能。

作为新时代全面深化改革开放的前沿阵地,洋浦港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海港的必然要求。对于正在建设国际枢纽海港的洋浦港来说,来往的船舶越来越多,吨位越来越大,提升港口基础设施和配套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。双向通航模式的启用,打破了以往船

“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,一条纵贯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。在全国两会召开之际,甘肃日报携手广西日报、海南日报、重庆日报、贵州日报,共同推出特别报道,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,展现各省市奋力谱写新时代西部大开发新篇章的生动场景。

新甘肃·甘肃日报记者 王占东

2月24日,正月初八。新年一开工,陆海新通道运营甘肃物流有限公司物流事业部部长张茜就忙得不可开交。电脑屏幕前的她,一边盯着一单单运输业务,一边沟通协调着线路、品名和箱型。

“甘肃的农产品要经兰州发往尼泊尔、马来西亚、泰国;东盟的水果、木薯发往国内;而中亚和欧洲的粮食、化肥,要运抵兰州……”说起手头的工作,张茜心中有数、条理清晰。

这是张茜工作的一个普通镜头,也是陆海新通道运营甘肃有限公司日

广西·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。在决胜通航的关键节点,这条承载着八桂大地向海图强梦想的世纪工程,正以“时不我待、只争朝夕”的姿态,上演着一场轰轰烈烈的攻坚冲刺战。

2月27日清晨,建设中的马道枢纽如艘艘巨舰,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,钢筋上李华峰和工友们早已忙碌在施工现场,正以毫米级的严苛标准为这座世纪工程焊接坚实“骨骼”。

“这是最后一段关键结构,误差必须控制在几毫米内!”坚守岗位30余天的李华峰语气坚定,“作为世纪工程

新重庆·重庆日报首席记者 杨骏

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”从越南河内安员站缓缓驶出。它会先抵重庆团结村站,完成集装箱换装与编组,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,虽可利用在重庆交会的通道,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。

为破解这一难题,2024年,渝新

贵州日报·天眼新闻记者 冯倩

2月19日,正月初三,在贵阳国际陆港,一趟列车拉响汽笛,满载“贵州造”吉利汽车KD件整装待发,向广州南沙港南站驶去,随即驶向海外市场。

在此4天之前,贵阳国际陆港刚刚发出新年首趟中欧班列。一列满载55个集装箱,货值超2490万元的中欧班列从贵阳国际陆港启程,15天后抵达白俄罗斯明斯克若季诺站。

为了助力实现贵州连接世界的蓝图,从内陆“小站”变身重要开放平台,贵阳国际陆港全面打造东西双向开放、海陆联通发展新枢纽。

原是为弥补贵阳北部铁路物流基础设施不足而建设的铁路专用线场站,但因地理优势突出,紧邻沪昆、川

海南日报全媒体记者 吴心怡

南海之滨,春潮涌动。新春伊始,繁忙的海南洋浦港,不断有船来,又不断有船走。

近日,从越南海防驶来的中远海运“泰晤士河”轮靠泊洋浦国际集装箱码头,在此装载海鲜、冻品后驶向中国香港,最终到达南美洲西部港口——这是“泰晤士河”轮首次“到访”该码头。

让不断到来的船舶有位置可停泊,是港口扩能升级的重要目标。2025年,洋浦国际集装箱枢纽改扩建工程(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2.4