

中国新闻奖新闻期刊参评作品推荐表

作品标题	跨越山海的开放引擎——西部陆海新通道向南行	参评项目	重大主题报道	
字数 时长	4948 字；1 分 27 秒、1972 字； 3598 字	体裁	深度报道	
		语种		
作者 <small>(主创人员)</small>	集体（刘成国、周神青、冯驿驭、吴曼祯、李云霄、冯倩、刘力维、管云、陈香琳、董桂、高霞、石钊、王海波、刘峥、李致维、徐云洁、张友豪）	编辑	集体（张弼璿、吴文仙、徐焱、全丽、郎艳林、周芸吉、阳秀琼、高霞、陈菁、覃雪花、覃妮、李姣梦、李佳颖、杜宁、黎博成、陈斯雅、黄雅文、钟振、谢羲薇、芦俊文）	
原创单位	中共重庆市委当代党员杂志社、中共贵州省委当代贵州杂志社、当代广西杂志社	发布端/账号/媒体名称	七一客户端	
刊播版面 <small>(名称和版次)</small>		发布日期	2025 年 05 月 28 日 23 点 28 分至 2025 年 09 月 25 日 07 点 45	
新媒体作品链接	<p>作品首屏网址： https://m.12371.gov.cn/app/template/displayTemplate/news/specDetail/6504/491952.html?isShare=true</p> <div style="text-align: center;"></div> <p>代表作网址： https://m.12371.gov.cn/app/template/displayTemplate/news/newsDetail/6532/494060.html?isView=true</p> <div style="text-align: center;"></div> <p>https://m.12371.gov.cn/app/template/displayTemplate/news/newsDetail/6504/495096.html?isView=true</p>		是否为 “三好作品”	否

中国新闻奖集纳式作品目录

作品标题		跨越山海的开放引擎——西部陆海新通道向南行				
序号	单篇作品标题	体裁	字数/时长	刊播日期	发布端/账号/刊播版面	备注
1	通江达海向未来	深度报道	4948字	2025年5月29日 10时15分	七一客户端/ 《当代党员》 2025年第12期	代表作
2	一条出山入海大通道 牵起黔渝两地情	通讯	1746字	2025年5月30日 16时15分	天眼新闻客户端/七一客户端	
3	西部陆海新通道向南行 一口“Q弹”的诞生	专题片	2分21秒	2025年6月26日 8时20分	七一客户端	
4	西部陆海新通道向南行 一块磷矿石的使命：乌江浪涌里的渝黔共荣密码	通讯	1分27秒； 1972字	2025年7月12日 17时06分	七一客户端	代表作
5	西部陆海新通道向南行 贵州“金果”的朋友圈	专题片	2分33秒	2025年8月1日 15时45分	七一客户端	
6	西部陆海新通道向南行 西部陆海新通道让区域合作更紧密	通讯	1728字	2025年6月18日 9时59分	七一客户端	
7	西部陆海新通道向南行 “基建巨物”贯通“黄金水道”	专题片	1分27秒	2025年7月12日 17时34分	七一客户端	

8	“基本建成”目标年，西部陆海新通道给广西带来什么？	深度报道	3934字	2025年8月15日18时55分/2025年8月19日15时31分	七一客户端/当代广西网/《当代广西》2025年第16期	
9	西部陆海新通道向南行 党建引领下的跨山越海之路	深度报道	3554字	2025年8月19日18时54分	七一客户端	
10	西部陆海新通道向南行 一纸连山海	专题片	2分26秒	2025年8月29日10时20分	七一客户端	
11	西部陆海新通道向南行 一路向南	专题片	5分31秒	2025年9月23日8时24分	七一客户端	
12	一条通道何以让“腹地”变“前沿”	深度报道	3598字	2025年9月25日7时45分	七一客户端/《当代党员》2025年第18期	代表作

新媒体作品首屏首页截图

专题首屏首页截图



西部陆海新通道向南行

长江上游首个“双四星”港口的绿色智慧蝶变

原创 七一客户端



一条通道何以让“腹地”变“前沿”

原创 七一客户端



西部陆海新通道向南行 | 一路向南

 七一客户端
红岩先锋 智慧党建

打开

代表作 1 首屏首页截图

16:01

5G 54



七一客户端



通江达海向未来

——重庆全域融入西部陆海新通道建设的壮阔场景

原创

当代党员杂志社记者 冯驿驭 吴曼祯 李云霄 当代贵州杂志
社记者 郎艳林 冯倩 当代广西杂志社记者 石钊 刘峰
2025-05-29 10:15



编者按：2024年4月，习近平总书记在重庆考察时强调：“建设西部陆海新通道，对于推动形成‘陆海内外联动、东西双向互济’的对外开放格局具有重要意义。各有关方面要齐心协力，把这一标志性项目建设好、运营好，带动西部和内陆地区高水平对外开放。”近期，中共重庆市委当代党员杂志社联合当代贵州杂志社、当代广西杂志社发起“跨越山海的开放引擎——西部陆海新通道向南行”采访活动，3家党刊社组成的联合采访团队将共同深入西部陆海新通道重庆、贵州、广西三大节点的生产建设一线调研采访，集中展示西部陆海新通道建设新成效，立体

写评论...



170

29

代表作 2 首屏首页截图



代表作 3 首屏首页截图

16:05

5G 53



七一客户端



一条通道何以让“腹地”变“前沿”

原创 刘成国 周神青 冯骅驭 吴曼祯 李云霄

2025-09-25 07:45



《当代党员》2025年第18期



2025年8月5日，即将结束休假、前往越南胡志明市工作的重庆小伙蒲俊，在广西壮族自治区崇左市的超市买了几大包纸巾。

“国产纸巾在越南很受欢迎，在当地是比

机立口电组夕的‘泰攻口’吧！”蒲俊

写评论...

510 24



代表作 1 文字稿

通江达海向未来——重庆全域融入西部陆海新通道建设的壮阔场景

编者按：2024年4月，习近平总书记在重庆考察时强调：“建设西部陆海新通道，对于推动形成‘陆海内外联动、东西双向互济’的对外开放格局具有重要意义。各有关方面要齐心协力，把这一标志性项目建设好、运营好，带动西部和内陆地区高水平对外开放。”近期，中共重庆市委当代党员杂志社联合当代贵州杂志社、当代广西杂志社发起“跨越山海的开放引擎——西部陆海新通道向南行”采访活动，3家党刊社组成的联合采访团队将共同深入西部陆海新通道重庆、贵州、广西三大节点的生产建设一线调研采访，集中展示西部陆海新通道建设新成效，立体呈现通道沿线省区市对外开放新优势。本期，采访团首站来到西部陆海新通道物流和运营组织中心——重庆。

生活中常见的珍珠奶茶里的珍珠、酸辣粉里的粉条、水晶汤包晶莹剔透的外皮……很多人没想到，这些食物的原材料，大多都是木薯粉。

我国近邻老挝是优质木薯粉的主要产地之一。西部陆海新通道的重要组成部分——中老铁路开通后，相较于过去成本高昂的

公路运输和耗时漫长的江海联运，如今老挝木薯粉搭乘中老班列，最快仅需 5 天即可抵达重庆，且运输成本大幅降低。

西部陆海新通道建设引发的“木薯粉提速革命”，让老挝与中国西部地区从过去的直线距离不远、通行却要绕行半个亚洲，变为实实在在的“近在咫尺”。对重庆和通道沿线其他地区而言，通道建设让西部地区从地理内陆“此在”转变为开放枢纽“彼在”，破解了“内陆锁定”的困境。

从重庆出发，西部陆海新通道这条澎湃的物流大通道正翻越山海、走向世界，奏响新时代开放发展的新华章。

“一带”和“一路”的中转站

2025 年 5 月 28 日上午，骤雨初歇，凉爽的江风拂过重庆果园港。

岸边，橙红色的岸桥把集装箱装载到轮船上，然后轮船破开浪花，沿着长江黄金水道驶向远方。

岸上，五彩斑斓的集装箱鳞次栉比，好像一块块积木安然堆放。上方，场桥来往穿行，在集装箱和集装箱卡车之间装载货物。这些场桥中部还保留着过去的操作室、空调、攀爬梯等装置，却看不见一个工作人员。

来到距离集装箱堆场约 2 公里的场桥操作室，只见场桥司机坐在电脑屏幕前，通过多个感知探头的画面精准查看集装箱锁孔位置，随后操作手柄，在电脑程序辅助下高效完成集装箱起吊工作。

“过去，我们要先爬上距地面 24 米高的场桥操作室，透过脚下的钢化玻璃观察，控制手里的操作杆，使吊具锁头和集装箱四边角的锁孔完美契合，才能把一个集装箱成功起吊。”重庆果园集装箱码头有限公司操作部副部长胡万琪介绍。

自 2016 年开始，果园港因地制宜推动智慧港口建设。实施场桥远程操控系统重点技改项目，便是智慧港口建设的重要一步。

“现在，操作场桥靠的是手柄、鼠标和电脑程序。”胡万琪介绍，场桥远程操控系统在果园港投用后，场桥司机只需要坐在远程操作室里，就能高效、精细地进行场桥操作。

过去，1 名司机只能操作 1 台场桥，场桥每天的有效工作时间是 18 个小时。现在，1 名司机可以远程操控多台场桥同时作业，轻松“拿捏”数十吨重的集装箱。场桥每天有效工作时间达 24 个小时，能更好满足客户需求。场桥远程操控系统的投用，既提高了果园港服务效率，又改善了工人作业环境。

不仅是场桥可以在办公室远程操控，果园港还引入了一批新能源无人驾驶集装箱卡车，与传统集装箱卡车混合使用。这些无人驾驶集装箱卡车日均作业量达 180 个，成本仅为人工驾驶集装箱卡车的三分之一，有效缓解了港口运力紧张等问题。

重庆果园集装箱码头有限公司信息部有关负责人介绍，依托 5G、北斗定位等新技术，这些无人驾驶集装箱卡车能与车辆管理系统、场桥远程操控系统协同工作，可根据港口内的实时情况，自主规划最优路线，完成货物运输任务。过去，无人驾驶集装箱

卡车主要在海港投用，如今，果园港成为长江上游首个无人驾驶集装箱卡车与传统集装箱卡车混行作业的内河港口。

科技含量显著提升，是如今果园港给人的第一印象。目前，果园港集装箱管理系统、无纸化平台、智能闸口、智能理货等软硬件系统已上线运行，为果园港高质量发展插上了智慧的翅膀。

多年前，果园港还是一座规模不大的散杂货码头，如今，果园港正加速成为世界的“中转站”。

重庆地处“一带一路”和长江经济带的联结点上，加快推动南向的西部陆海新通道建设，实质上是突破传统“运输成本壁垒”的过程，通过规模效应和网络效应降低交易费用，使西部地区的比较优势得以充分释放。通过远程场桥控制、无人集装箱卡车等科技手段提升物流效率，有助于扩大“时空压缩”效应，使原本受制于地理隔离的生产要素获得新的组合可能，为我国区域协调发展提供了新的实践路径。

数据显示，果园港作为长江上游的重要枢纽，近年来基础设施持续升级，已投资超 120 亿元，建成 18 个 5000 吨级泊位，年吞吐能力达到 3150 万吨，并拥有 14 条铁路专用线，集装箱吞吐能力达到 200 万标箱。今年一季度，果园港完成货物吞吐量 617.6 万吨，到发集装箱量 22.4 万标箱，同时充分发挥果园港国家物流枢纽的区位优势 and 通道优势，完成水水中转超 1.3 万标箱，水铁联运超 3000 标箱。

开放的步伐不止于此，类似果园港这样的联运枢纽节点，正在重庆大地上拔节生长——万州港多式联运的组织模式不断丰富，开通了万州至浙江宁波江海直达航线；西部陆海新通道多式联运集结班列开行；重庆首趟中老铁路保税粮食专列开行；江津珞璜港于2024年正式获批开放口岸，西部陆海新通道与中欧班列进一步有效衔接……

从“地理存在”到“关系存在”

2011年3月19日，江彤作为首发司机，登上了首趟中欧班列的驾驶室。

在列车的轰鸣声里，窗外景色不断变换，从城市风光变为绵延的梯田，然后是崇山峻岭、沙漠戈壁。由新疆阿拉山口出境后，他看到哈萨克斯坦的草原、俄罗斯的冰雪、白俄罗斯的森林……历经16天旅程，这趟满载“重庆造”笔记本电脑的班列，最终抵达德国杜伊斯堡站。

10多年后，回忆起列车出发的那一刻，已退休的江彤依然心潮澎湃：“激动！列车开行半年前我们便开始不断练习，接收发车指令、鸣响出站长笛、缓解制动机、推动前进手柄。开行当天，当列车成功出发后，我们知道我们做到了。”

中欧班列的成功开行，开创了西部地区内陆城市重庆的国际贸易新篇章，也成为过去名不见经传的团结村迈向腾飞的起点。

当时的江彤没有想到，接下来的团结村中心站成了重庆“东西南北”四向开放的重要节点、中欧班列和西部陆海新通道的重要枢纽，发展步伐越来越快：

2017年9月25日，中新互联互通项目“渝黔桂新”南向铁海联运常态化运行班列，在团结村中心站首发。在此之前，铁海联运班列双向测试时，团结村中心站也是发运和接运点。货物搭乘班列从团结村中心站出发，向南行驶至广西钦州港，随后换船出海，相比传统运输路线耗时约缩短15天，物流成本也有效降低。

2025年4月30日，一列西部陆海新通道中老泰跨境铁路班列满载汽车零部件等货物，从重庆团结村中心站启程，通过中老铁路途经老挝，最终抵达泰国马达普。该班列线路是重庆牵头拓展的西部陆海新通道新线路之一，2024年6月首发以来已实现每周一列稳定开行。

5月20日，一趟西部陆海新通道中老铁路进境班列经云南磨憨口岸放行，4天后抵达重庆，全程时长比原来缩短1天；5月21日上午，一趟载有40标箱的西部陆海新通道中老铁路出境班列从重庆团结村中心站出发，4天后到达老挝万象。这两趟班列均采用“铁路快通”模式，标志着陆海新通道中老班列（重庆—万象）率先迈入双向“铁路快通”时代。

5月30日，X9587次西部陆海新通道重庆至泰国铁海联运精品快线班列，从重庆团结村中心站鸣笛启程。该批货物于6月2日抵达广西钦州港站后，搭船出海，经过6天的海上运输后抵达

泰国林查班港。至此，西部陆海新通道已开通重庆至越南海防、泰国林查班、印尼雅加达、越南胡志明共4个港口的精品快线服务。

……

通道之变，也为重庆企业带来全新机遇。

今年3月，在第46届曼谷国际汽车展上，长安汽车泰国生产基地生产的首款车型Deepal S05惊艳亮相，受到泰国消费者热捧。5月，3000多辆Deepal S05被交付给泰国当地客户。

“这次交付意义重大，它标志着长安汽车从以前的整车产品出海，发展到如今的产业链供应链出海，实现了零部件、服务的本土化落地，产品、技术、人才、管理等全产业链输出。”长安汽车东南亚事业部采购部总监郭兵说。

郭兵介绍，依托西部陆海新通道在时间和物流成本方面的优势，汽车原材料供应商纷纷前往海外设立生产基地。

从产业上看，西部陆海新通道降低了物流的制度性成本和时间成本，发挥了重庆产业的比较优势，使汽车、电子等主导产业获得更优的“成本—市场”均衡解。从空间上看，通道建设使重庆产业完成从“地理存在”到“关系存在”的转变，产业升级路径从线性累积转向非线性跃迁。数据显示，近一年来，重庆牵头对接国家相关部委及通道沿线相关国家和地区，推动西部陆海新通道累计开行十余条新线路，平均每月至少增加一条新线路。

重庆市人民政府口岸和物流办公室相关负责人介绍,2024年,西部陆海新通道实现班列开行突破1万列,运输货物品种超过1100种,已成为西部地区连接东盟时间最短、服务水平最高、价格最优的出海通道。

突破“内陆”“西部”的地理约束

6月初,一批老挝香蕉从当地的香蕉园启程,通过中老铁路专列,抵达西部陆海新通道重庆无水港。随后,港内多个仓库的自动门缓缓打开,一柜柜新鲜香蕉直接从冷链集装箱被送进冻库。

在冻库里,还有新西兰毛肚、越南耗儿鱼等食材。不久后,这些来自海外的生鲜将被分拨至周边各地,来到中国消费者的餐桌上。

自重庆无水港投用后,进口生鲜可以在此储存与集散,铁路与海运的组织衔接、铁路箱与海运箱的置换流转等服务被前置到陆运环节,形成了更加畅通的铁海联运。

“无水港,从字面意思上可以简单理解为没有水的港口。为了给内陆地区提供方便快捷的国际港口服务,不少沿海港口都会选择在内陆中心城市建设支线港口和现代物流操作平台,这种没有水的港口便称为无水港。”陆海新通道重庆供应链管理有限公司总经理助理吴江云介绍,无水港在具备传统口岸功能的基础上,将海关、税务等领域的制度创新内化为区域竞争优势,降低了制度性交易成本,突破了“内陆”“西部”等先天因素构成的地理约束。

冷链直通，产业赋能，是重庆无水港“通道带物流”的创新实践，也是重庆以制度创新推动西部陆海新通道建设的一个缩影。

近年来，重庆持续拓展中新、中缅、中老3个方向通道，促进西部陆海新通道与中欧班列、长江黄金水道、国际航空枢纽高效联动。2024年，西部陆海新通道通达127个国家和地区的555个港口，重庆经通道货运量、货运值分别增长41%、67%，与中欧班列、长江黄金水道联运量增长56%。

近年来，动力锂电池、新能源汽车、光伏产品成为我国外贸出口增长的“新三样”。西部陆海新通道正是重庆乃至整个西部地区“新三样”出海的重要载体。

以新能源汽车为例：重庆作为汽车重镇，去年依托西部陆海新通道加速推动“渝车出海”，全年出口汽车47.7万辆、同比增长29.6%，货值431.1亿元、同比增长30%；电动车出口6万辆、同比增长96.5%，有不少是运往老挝、泰国、新加坡等东南亚国家。其中，在重庆生产的上汽通用五菱汽车股份有限公司的新能源汽车成套散件，通过西部陆海新通道出口到印度尼西亚、越南等国的海外工厂进行组装。如今，五菱新能源汽车成为东盟地区最受欢迎的中国汽车品牌之一。

“重庆是西部陆海新通道物流和运营组织中心。截至今年一季度，西部陆海新通道目的地已拓展至127个国家和地区的563个港口，重庆经西部陆海新通道3种主要运输组织方式共运输5

万标箱，同比增长 39%；货值约 92 亿元，同比增长 54%。”市政府口岸物流办相关负责人介绍。

大江奔涌，山城扬帆。作为西部开放的重要门户，重庆正以昂扬之姿拥抱时代机遇。未来，重庆将强化作为物流和运营组织中心的核心功能，持续优化共建共享机制，全力推进西部陆海新通道建设。通过提升通道运营效率和服务水平，为西部地区和内陆开放注入新动力，推动形成更高水平的开放新格局。

代表作 2 文字稿

一块磷矿石的使命：乌江浪涌里的渝黔共荣密码

视频《西部陆海新通道向南行 | “基建巨物”贯通“黄金水道”》
文本：

没错 当你站在这座“基建巨物”面前

你也会像我一般震惊

货船从 127 米的上空

搭乘船舶专用的电梯（“构皮滩”第二级升船机）下来

眼前的道闸缓缓升起

拉起一道长长的水帘

然后湛蓝的天空

一望无际的山林

翡翠般透亮的乌江

一幅壮美的山水画卷呈现在眼前

这幅画卷的边框

便是两侧高达百米的钢筋混凝土设施

画面文本：蒋仕波 贵州省构皮滩通航管理处通航管理科负责人

（我身后就是）第二级升船机

就是我们单级提升高度

最高的垂直升船机

127 米

也是我们六个世界之最其中一项

画面文本：乌江构皮滩通航设施六项世界之最：首座采用三级升船机方案的通航建筑物 通航水头最高的通航建筑物 水位变幅最大的通航建筑物 单级提升高度最大的垂直升船机 规模最大、提升力最大的下水式升船机 规模最大的通航渡槽

画面文本：乌江构皮滩通航设施一项国内首创：首次采用通航隧洞穿越山体的方案

从我们试运行至今

大概过的闸次最多的一天

就是 27 个闸次

然后每一艘船从上游到下游

两公里多

平均花了两个小时

这座屹立在青山绿水间的

乌江构皮滩通航设施

不仅是一项工程奇迹

更成为了“黔货出山”

融入长江经济带的“黄金水道”枢纽

而未来将实现长江水系与珠江水系的战略贯通

更将显著提升西部陆海新通道的水路运输效率

为区域经济协同发展注入强劲动能

2025年7月10日，一艘满载磷矿石的货船缓缓驶入位于贵州省遵义市余庆县境内的乌江构皮滩水电站二级升船机。

60岁的船长田永斌站在“航电632”号船头，手抚船舷，目光穿透127米的垂直落差，凝望水面粼粼波光。他运送的这批磷矿石，正穿越三亿年地质时间的褶皱，从贵州深山驶向重庆涪陵，并最终进入全球产业链的深海。

这不仅是一段矿石的旅程，更是一条通道的使命。从“黔道难”到“全球通”，从乌江复航到产业互链，渝黔两地在西部陆海新通道的纵深推进中，书写出内陆地区开放发展、协同共赢的“通道经济”新篇章。

乌江复航：黄金水道20年后的新生

乌江，是贵州的“母亲河”、重庆的入江之道。然而，这条历史上的“黄金水道”，在21世纪初由于沿线修建水电站而被迫中断，长达20年静默无声。

田永斌的记忆仍停留在那一年。“小时候乌江上货船首尾相接，比赶集还热闹。”1982年，17岁的他就跟着父亲、哥哥开始跑船，乘着载重30吨的木船往返于贵州瓮安与重庆涪陵之间。然而，航道封闭后，他不得不改道运输，一趟货少则10天，多则半月。

直到2021年，构皮滩通航工程投用，乌江航运迎来新生。由升船机和船闸共同构成的通航系统，打破了世界上最大的单级垂

直落差 127 米的交通屏障，刷新六项世界纪录，也唤醒了沉寂多年的航运记忆。

“第一次看到船厢垂直下降的那一刻，我仿佛看见乌江的未来。”如今，田永斌驾驶的货轮每次可载 500 吨磷矿，运输时间缩短至 5 至 7 天，成本也大大降低。

“单吨磷矿水运比公路节省 30% 以上，每年可为货船及运输企业节省大量资金。更重要的是，乌江复航盘活了沿线港口物流，推动贵州余庆、思南等五地港口年货物总吞吐量突破 500 万吨。”贵州省构皮滩通航管理处通航管理科负责人蒋仕波介绍。

磷石蜕变：从矿山到新能源的“七十二变”

因为乌江航运，磷不再只是农田里的肥料。在重庆涪陵化工园区，它正成为新能源汽车电池的核心原料，赋能绿色未来。

中化重庆涪陵化工有限公司总经理曹欣介绍，企业自主研发的湿法磷酸净化装置，实现磷矿萃取率从 50% 提升至 70% 以上，能耗降低 70%，排放减少 30%。

这些被“净化”的磷元素，将进一步加工为磷酸铁锂，用于制造新能源汽车电池。“这块一米直径的电池模型，可以驱动新能源汽车行驶 1000 公里。”曹欣说，“它的核心原料，是来自乌江的磷矿。”

在贵州，磷矿则进入“终极形态”的实验室。贵州磷化集团磷矿及其共伴生资源绿色高效开发利用全国重点实验室正通过循环经济体系，将磷石中 98% 的磷元素转化为磷酸铁锂，剩余的钙

质变成高端水溶肥，实现“吃干榨尽”的产业利用。而作为母体的贵州磷化集团，则始终围绕磷资源这一核心，全力推动集团现代农业、精细化工和新能源“三大赛道”产业体系建设，真正把一块磷矿石“吃透”“用精”。

“贵州磷化集团的磷肥系列产品，滋养着全国超四分之一的土地；湿法净化磷酸制成的添加剂，被用于琳琅满目的食品中；国内每三辆磷系电池新能源汽车中，有一辆就装载着‘贵州磷’。过去每吨磷矿价值1200元，现在最高可达上亿元，真正实现了‘七十二变’。”贵州磷化集团物流中心副主任、安捷物流公司董事长张书说。

通道赋能：渝黔共建的协作范式

无论是黄金水道的复航，还是磷石从矿山到新能源的“吃透”“用精”，这场以磷为媒的产业突围背后，是西部陆海新通道的战略支撑。

2019年3月，重庆与贵州两地联合出台《渝黔合作先行示范区建设实施方案》，共同推动“通道+产业”融合发展。重庆提供内陆无水港与物流冻库，贵州输出矿产资源与农特产品，共同构建起“资源+通道+市场”的区域协作。

在构皮滩，渝黔两地从2024年8月开始共建的“乌江航运联合调度中心”正实时共享船舶、港口、航道等数据信息；在重庆江津，冻库技术已转化为农产品出口标准，帮助贵州蓝莓、西洋参打开东南亚市场。

更具前瞻性的是“运贸金”一体化创新——陆海新通道公司与银行合作，为磷化企业定制供应链金融方案。2025年一季度，贵州特色农产品经通道出口增长45%，重庆冻库分拨量突破10万吨。

一块磷石，照见西部的未来

从乌江货船到沿线港口，从遵义陆港到全球市场，一块磷石见证了西部从资源腹地向产业高地的嬗变。这条通道，不仅打通了山川阻隔，更重构了“矿产—制造—出口”的产业生态闭环。

而这仅是开始。

在构皮滩水电站，加快推动航旅融合发展项目建设的建议正在规划；在重庆沙坪坝，跨境电商产业园即将落地……渝黔合作正向“共建通道—共育产业—共享市场”纵深迈进。

“现在跑船，心里踏实。”田永斌的话质朴却有分量。在他和无数奋斗者的眼中，这条通道承载的不仅是货物，更是西部地区走向高质量发展、走向世界舞台的时代希望。

三亿年前的磷石，终将在人类文明的进程中，留下属于西部的时代注脚。

代表作3 文字稿

一条通道何以让“腹地”变“前沿”

2025年8月5日，即将结束休假、前往越南胡志明市工作的重庆小伙蒲俊，在广西壮族自治区崇左市的超市买了几大包纸巾。

“国产纸巾在越南很受欢迎，在当地是比一般产品贵得多的‘奢侈品’呢！”蒲俊自豪地说。小伙有所不知的是，他即将带往异国的纸巾，部分原材料源于他的故乡重庆。产自重庆永川的竹浆，通过西部陆海新通道专列被源源不断地发往广西制纸企业；产自广西的纸制品，又穿上越南语、泰语等包装，通过多种方式出口至东盟国家。

小小一张纸巾，竟能书写国内省区市产业协作、共谋国际经贸发展的故事。而在宏阔的西部版图上，西部陆海新通道，这条承载着时代使命的物流动脉正蓬勃跳动。

近年来，随着西部陆海新通道建设上升为国家战略，重庆、贵州、广西等通道沿线省区市以通道建设为支点，撬动区域发展破局突围，让通道从蓝图变为实景。承载着“推进西部大开发形成新格局的战略通道”、“连接‘一带’和‘一路’的陆海联动通道”、“支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道”、“促进交通物流经济深度融合的综合运输通道”使命的西部陆海新通道，正加快重塑区域经济发展格局，推动西部内陆地区从“腹地”加快转变为“前沿”，书写着新时代西部对外开放的崭新篇章。

枢纽筑基：“中枢引擎”激发通道活力

2025年7月6日，盛夏的重庆，火辣辣的阳光洒在长江上，波光粼粼。

在重庆果园港，货船或靠岸卸货，或满载出发；码头上集装箱有序堆放，高大的场桥往来吊运，无人集装箱卡车穿梭其间。

越过码头，在距此约2公里的果园港场桥操作室，重庆果园集装箱码头有限公司操作部副部长胡万琪一手握着操作手柄，一手握着鼠标，在电脑程序的辅助下远程操作场桥，高效完成集装箱装载工作。

“过去，我们在距离地面24米高的场桥驾驶室里工作，操作场桥靠的是眼力和经验。”胡万琪说，“现在，我们坐在远程操作室里，靠的是手柄、鼠标和电脑程序。”

近年来，果园港因地制宜推动智慧港口建设，提档升级场桥远程操控系统、无人集装箱卡车等智能设备，不断提升港口运行效率。以场桥为例，过去，1名司机只能操控1台场桥；现在，1名司机可以远程操控多台场桥同时作业，轻松“拿捏”数十吨重的集装箱。

探索不只是在果园港。在重庆团结村中心站，全流程信息化追踪系统让卡车停留时间不断缩短；在重庆无水港，数字化运输“一码通”服务让企业免去办理繁杂手续……重庆枢纽的转型升级，正加速放大西部陆海新通道的“时空压缩”效应，使原本受

制于山水阻隔的生产要素碰撞出新的组合可能，为我国区域协调发展提供了新的实践路径。

西部陆海新通道的价值起点在于物流，但绝非止步于物流。重庆交通大学经济与管理学院教授、博士研究生导师刘名武认为：“一条通道既要有喜人的物流效率，也要有稳定的货源。货源越稳定，通道的物流成本越低，就能吸引更多企业参与，通道才能更繁荣。”

当前，重庆不仅当好西部陆海新通道物流组织的“中转站”，更为通道供给体系注入“重庆造”产品支撑的中枢活力。

2025年8月，重庆通过西部陆海新通道公水联运模式，将一批汽摩产品经跨境公路班车发往越南，这标志着重庆GMS（大湄公河次区域）国际道路运输实现首发。

“重庆造”以多种途径走向东盟国家的背后，是重庆现代制造业发展为西部陆海新通道提供稳定货源，注入物流活力。近年来，重庆加快推进“33618”现代制造业集群体系建设，2024年重庆规模以上工业增加值同比增长7.3%，其中“汽车”产量254.01万辆，同比增长9.4%。

与之呼应的是，今年1月至6月，西部陆海新通道班列累计运输货物74.6万标箱，同比增长76.9%。截至6月底，班列运输货物品名已由去年同期的1157种增加至1236种，涵盖电子产品、整车及零部件、机械、小家电、食品等数十个大类。

突围向新：抢抓机遇撬动“发展支点”

离开热情似火的重庆，沿着西部陆海新通道一路向南，来到“十万大山”环抱的贵州。

在贵州贵阳南编组站，只见一批来自贵州磷化（集团）有限责任公司的化肥被整齐地装载在西部陆海新通道铁海联运班列上。不久后，货物将由贵州发往广西北部湾港，并在当地换乘货船，前往菲律宾。

如此场景，对贵州磷化集团物流中心副主任、贵州安捷物流有限责任公司董事长张书来说已是常态。

贵州磷储量丰富，能广泛应用于化肥、汽车锂电池、建材、医药等多个行业。“贵州出产的磷肥不仅持续供应我国主要粮食产地，还远销东盟国家、美洲等地，是贵州最重要的出口产品之一。但过去，贵州磷肥外运面临诸多制约。”张书说。

贵州磷肥出口主要依赖铁路运输。传统的铁路运输易受车次调度、线路规划的限制，部分情况下还需经其他省区市中转。

“今年4月，我们首次以集装箱整列班列、‘图定班列’（固定时间、固定路线、固定车次）模式，将磷肥发往广西北部湾港，与传统运输方式相比，运输时间大幅缩短，还节约了10%左右的物流成本。”张书介绍道。

作为全国唯一没有平原地形的省份，建设外向大通道是贵州的夙愿。

2017年，贵州与重庆、广西等地签署中新互联互通项目南向通道（西部陆海新通道前身）框架协议。2019年，贵州又与重庆、

广西等省区市签署共建西部陆海新通道框架协议，也就是在这一年，西部陆海新通道上升为国家战略。而后，贵州遵义率先与重庆组建负责西部陆海新通道区域运营的企业，推动两地区域协同发展。紧接着，贵州省多式联运产业发展有限公司加入陆海新通道运营贵州有限公司，参与打造西部陆海新通道海铁联运班列品牌……

数据显示，2024年，贵州进出口总额862.4亿元，比上年增长13.5%。其中，出口总额579.3亿元，增长11.3%；进口总额283.1亿元，增长18.5%。

价值赋能：“向海经济” 驱动区域变革

2025年7月17日，在广西北部湾港的重要组成部分——钦州港，远处天空湛蓝，海浪跳动；近处，1271辆产自重庆的长安汽车在码头上整齐排列。

不一会儿，这批汽车通过跳板、斜坡，依次驶入“长发隆”滚装船。接下来，船只穿越南海、印度洋，航行约4700海里，把这批汽车送达沙特达曼港、阿联酋杰贝阿里港。

长安汽车在沙特阿拉伯、阿联酋等中东市场表现亮眼，备受消费者喜爱，同款车型在当地售价显著高于国内。构建一条更高效、成本更低廉的物流线路，成为企业拓展海外市场的关键突破口。

“滚装船是业界普遍认可的汽车海运方式。相较于其他船只，滚装船装卸效率高，可通过斜坡或跳板实现车辆、集装箱等轮式

货物的直接进出。”北部湾港钦州码头有限公司业务部经理助理袁秋红介绍，“此次长安汽车依托滚装船出海，比传统运输方式节约4—10天运输时间，节省物流成本超过8%。”

事实上，为支撑长安汽车规模化出海，钦州港已于今年4月开通滚装外贸航线，7月17日的航次更创下航线单次运载量新高。

一条南向大通道，打通了“渝车出海”的新路径，为“西部造”产品出海创造了更多可能，更为广西区域发展注入无限活力。

长期以来，广西面临产业结构单一、基础设施薄弱等困境。这里虽沿边、沿海，但受周边发达地区虹吸效应影响，物流、人流、资金流往往绕道而行，致使广西经济总量在沿海省区市中居于末位。

站在新的历史起点，如何把握西部陆海新通道建设这一重大战略机遇，将通道优势转化为发展动能，成为广西在新时代的必答题。

通道的陆海转换枢纽，落子广西北部湾港。为此，广西着力提升北部湾港这一通道陆海转运枢纽的综合能力，推动建设钦州U型工艺布局的全自动化集装箱码头，推动钦州港船时效率达221.9自然箱/小时，较开港时提升227.2%。数据显示，2024年，广西北部湾港集装箱吞吐量突破900万标箱，海铁联运班列年开行量突破1万列；2025年一季度，广西纸制品、云南肥料、重庆电脑及零部件等产品经广西北部湾港出口分别增长45.9%、44.5%、232.2%。此外，2026年将开通运行的平陆运河，将再次缩短广西

南宁到钦州的出海距离，彻底改变广西临海但没有江河直通入海的现状。

重庆社会科学院国际经贸与物流研究所所长马晓燕认为：“西部陆海新通道建设不局限于物流功能单一维度，更系统考量其对沿线区域产业转型升级的辐射带动效应。”

在加速推进西部陆海新通道基础设施建设的同时，广西正以通道为轴完善沿线产业布局，发展附加值更高、产业结构更科学的“向海经济”：南宁以“人工智能+”为引擎，培育1500余家创新企业，形成人工智能产业高地；钦州借力临港优势，吸引新材料、显示科技等企业集聚，打造“向海经济”新支点；崇左深耕跨境合作，推动“广西造”加速走进东盟国家……

再次回到钦州港，海浪轻拍，骤雨在码头上留下的积水倒映着高大的、繁忙的岸桥。溯源而上，在贵州“十万大山”里，一辆辆运输磷矿的卡车在公路上奔驰，驶向铁路港；在重庆喧闹的都市街区，来自文莱的海鲜、越南的榴莲与消费者见面……

西部陆海新通道就像一条奔腾的动脉，将内陆腹地与广袤世界紧密相连。通道不仅改写了西部地区传统的出山跨海路径，让西部内陆腹地成为开放前沿，更以物流带动经贸、以通道激活产业，为区域发展注入澎湃动能，让西部地区加快追赶发展的前沿。未来，重庆、贵州、广西等通道沿线地区，将继续沿着这条开放大道延伸辐射半径，以更高效的多式联运网络、更紧密的经贸合作，在新时代西部大开发的新征程上留下浓墨重彩的一笔。

