

探访西部陆海新通道的“最后一公里” 广西钦州港：打破“西货只能东出”的局面

口岸之行

第六站·广西钦州

华西都市报·封面新闻
记者 朱珠 马梦飞 周彬
广西钦州摄影报道

相比国内其他港口，广西钦州港有两个特殊的地方：白海豚和新通道。

俯瞰钦州港外海，一条壮观的入海公路将钦州港海域和三娘湾海域一分为二。路的东边，中华白海豚时常嬉戏遨游跃出海面；向西望去，目之所及则是钦州港码头装船卸货的一派繁忙景象。

背靠大西南，面向东南亚。钦州港作为我国西南陆路运输距离最短的出海口，也是西部陆海新通道的“最后一公里”，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，成为高质量共建“一带一路”的重要一环。由此开始，西部地区的货物得以向南就近出境。

吹沙填海、开发滩涂、疏浚航道……31年，“钦州”已过万重山，山海巨变的建设故事仍在上演。

昨日之西部 货物出海需通过江运到上海

9月7日下午4点，接待完前来参观考察的客商后，广西自贸试验区钦州港片区贸易与物流发展局局长林纲站在钦州港沙盘模型旁，手里的激光笔划过一条条航道、一个个工业园区，他如数家珍地向华西都市报、封面新闻记者介绍起钦州港的发展历史。

时间回到1997年，彼时的钦州港还是一个散杂货码头，仅有两艘拖轮和两个泊位，玉米和白糖为港口的主要货物，港口经营以内贸为主。随着中国对外开放持续深化，内陆货物的出海需求迅猛增加，钦州港迎来了进出口货运的发展机遇。

“以前，西部地区的货物想要出海，需要经过长途跋涉，通过江运抵达上海洋山港。”林纲说。

长江运输是一条常规的低成本货运路线，但近年来其运力已趋于饱和。林纲指着地图上的三峡大坝说：“现在船到了这里，排队等候过船闸，一般要3-5天，如果遇到其中一个船闸检修，排队等候的时间可能超过10天。”

事实上，作为中国内陆地区的开放高地，四川、重庆的外贸进出口值近年来持续增长，单靠空运和铁路运输已然无法支撑。因此西部地区的企业，迫切地需要找到一条更便捷的海上途径。

开辟一条新通道，建设者们将视线放在了钦州港。“他们发现，货物搭乘列车从重庆出发，运抵钦州港只需要48小时，与原来通过江运抵达东部地区再出海相比，时间成本和运输成本都大幅下降。”林纲说。

于是，西部陆海新通道雏形初现，“西货只能东出”的局面被打破。

当下之钦州 自动化海铁联运实现陆与海“双向奔赴”

广西北部湾钦州港畔，万吨巨轮往



俯瞰广西钦州港码头。

来不绝，远处汽笛声响起，“海铁联运”正在让陆与海的“双向奔赴”变为现实。

2017年4月28日，首趟“渝桂新”南向通道试运行班列从钦州港站开出，驶向重庆团结村站，这是西部陆海新通道铁海联运班列的前身。

在发车现场见证了这一历史时刻的钦州北港供应链有限公司调度主管赖梁文，想起当年列车驶出的场景仍历历在目。“那时的钦州港东边设施简陋，堆场也没有明显的箱区标识，当时我还是钦州北港供应链有限公司的一名现场指挥员，时常要顶着烈日连续作业五六个小时，清扫箱顶的杂物。”他说。

如今，随着钦州港基础设施建设不断完善，钦州港东边形成了货物上下列车、进出港口24小时不停歇的常态。在与钦州港东边接轨的钦州铁路集装箱中心站，其比邻的全国首个海铁联运自动化集装箱码头，正全力服务西部陆海新通道的建设，以数字化、自动化的应用不断增加这条新通道的生命力。

4个10万-20万吨级的泊位排列海岸边，多座蓝色巨型双小车自动化岸桥伫立在码头，智慧型引导运输车24小时在“U”型道路上穿梭往返于堆场和码头，昼夜不息地运输集装箱货物。从一旁的大楼远远看去，整个钦州港自动化集装箱码头作业片区看不到一个工作人员。

钦州自动化集装箱码头信息部网络硬件副主管龙霞斐介绍，今年6月30日，自动化码头和钦州中心站打通了物理围网，海关统一监管后初步实现区域一体化。下一步，北部湾港集团将继续推进破除生产操作信息系统的“软件隔阂”，早日实现“下船即上车，下车即上船”的无缝衔接。

6年来，西部陆海新通道铁海联运班列开行实现由线及面、形成网络，线路也从最初只有北部湾钦州港—重庆1条，发展到如今常态化开行的7条。数据显示，2023年上半年，西部陆海新通道海铁联运班列开行4500列，增长9%。从2017年首趟海铁联运班列开通以来，截至2022年，通过海铁联运到发钦州港的集装箱增长近50倍。2022年，西部陆海新通道沿线省份经钦州港进出口总值破1000亿元，创新高。

未来之期待

西部陆海新通道辐射带动效应显现

钦州港依海而兴，正向海图强，西部陆海新通道也在不断扩大“朋友圈”，让西部货物离世界再近一点。

将视线远离钦州港码头向内延伸，

距离码头直线距离约3公里的大榄坪物流园区，一大片空地已被铲平，正在加紧施工，这里是四川港投集团下属广西自贸试验区川桂新通道发展有限公司的项目基地。

2022年底，广西川桂国际产能合作产业园迎来首批入园企业，该公司就是其中之一，由公司负责建设及运营的是西部陆海新通道综合冷链物流钦州港基地项目。“项目建成后，将有效链接东南亚与中国西部地区的货物运输通道，实现用最短距离、最优路线‘把川货送出去、把洋货引进来’。”广西自贸试验区川桂新通道发展有限公司副总经理胡磊说。

在陆海衔接的关键节点钦州港，随着中马“两国双园”、川桂国际产能合作产业园等一批跨省跨境产业园区加快落地，西部陆海新通道对外开放合作水平不断提升。

站在未来视角看西部，这一陆海新通道作为国家战略“大棋局”中的重要布局之一，到底何以“新”？西南财经大学西财智库主任、首席经济学家汤继强认为，西部陆海新通道的建设首先体现了高质量发展的新要求，即重点围绕中国式现代化下实施扩大内需战略、深化供给侧结构性改革与推动高水平对外开放深度协同，系统优化西部地区战略通道整体布局。同时，西部陆海新通道的建设联动构建形成了新的区域战略互动格局，作为我国西部地区乃至中亚地区与东盟国家之间距离最短、用时最少的陆海运输大通道，正在成为我国与东盟、中亚国家之间，以及东盟与中亚国家之间重要的经贸流通合作走廊，这也是它战略价值的重要体现。

“西部陆海新通道的建设，有助于形成向西开放战略高地和国际竞争新基地，更好发挥成渝地区国家战略大后方的‘压舱石’作用。”汤继强说。

西部潮涌奔向大海，逐梦深蓝；中华白海豚嬉戏游水，美好自由。钦州港未来的日与夜，将成为一片新光影。



三娘湾的中华白海豚在海中嬉戏。

记者手记

港口工业 与白海豚同生共美

初到广西钦州，这座仅有300多万人口的西部港口城市，扑面而来的是沿海地区特有的潮湿感。白天阳光炙热，城市稍显安宁，但临近傍晚，钦州港广场便被歌声笼罩，前来跳舞、乘凉的叔叔阿姨络绎不绝，旁边的海鲜餐馆人声鼎沸，街边的糖水铺坐满了出门遛弯的人。

9月初，华西都市报、封面新闻“丝路十年”报道组记者到访钦州，看到了这里充满烟火气的一面，而钦州的另一面，则是西部工业港口的欣欣向荣。

在钦州港码头，目之所及是各种重工设备正在运行的震撼场景。巨大轮船航海浪潮澎湃，堆场里整齐排列着五颜六色的集装箱，巨型的蓝色、橘色岸桥高耸入云，智慧型引导运输车24小时在全球首个以“U”型方案设计的道路上穿梭，海铁联运列车在中心站鸣笛等待出发……

随着西部陆海新通道的大力建设，钦州港将撑起西部出海经济的半壁江山。

这座港口的硬件设施在不断更新完善的同时，属于钦州的人文画像又在哪？

抵达钦州前我们就得知，钦州三娘湾是中华白海豚的故乡，也是全国唯一能近距离观看中华白海豚的近海区域。

2004年前后，作为国家一级保护动物的中华白海豚不足百头，钦州又在大力填海造港，中华白海豚的生存环境岌岌可危。2005年，在北京大学生命科学学院教授潘文石的建议下，钦州做出了临港工业规划的调整，为中华白海豚争取到了良好的栖息地。一条壮观的入海公路——“三墩公路”将三娘湾和钦州港海域一分为二，明确地划出了钦州工业发展的底线，路的西边留给工业，东边留给了中华白海豚。

如今，生活在三娘湾的中华白海豚达到300来头，他们在这里栖息游水，与钦州这座工业之城和谐共存。

烟火气息与口岸繁华呼应，工业生产与生态保护相融，这一趟，我们看到了一个形象饱满的钦州港——它是中国对外开放贸易发展的缩影，共建“一带一路”倡议为这里带来了发展机遇，而这座港口城市也在为西部陆海新通道的建设增添新的景气。

华西都市报·封面新闻
记者 朱珠 马梦飞