

# 万千气象看四川

## 聚焦成渝地区双城经济圈建设

# 巴南高铁开通倒计时 老区人民的“高铁梦”即将照进现实



探访点位：  
巴南高铁马鞍山站

巴南高铁马鞍山站修建现场，四川铁建巴南站房一标工程部长杨波时常看见一位老人，搬个板凳，坐在站前，凝视着工人们忙碌。

每当问及，老人总是摇头不语，仅默默地注视着这繁忙景象。

这条高铁对周边村民意义非凡。

6月6日上午，“万千气象看四川”二季度集中采访活动采访团走进南充市仪陇县马鞍山。随着一辆联调调试的高铁飞驰而过，距离巴南高铁通车又更近一步。

### 大巴山里 坐在板凳上等高铁路的老人

盛夏时节，大巴山苍翠盎然。青山绿水之间，一个红色现代化车站——马鞍山站，显得格外醒目。

作为巴南高铁巴中进入南充境的第一站，这座占地7000平方米的小型客运专线火车站，以“德耀中华，光辉马鞍”为设计理念，红色元素随处可见。

“目前，我们正在联调联试。马鞍山投用后，预计年旅客发送量将超百万人次。”站前广场，杨波指着周边的停车场、配电所、污水处理设备等配套设施，满怀信心地说，马鞍山已准备好迎接旅客了。

在这里工作一年半的杨波深知，这条高铁承载着无数人的期许。仪陇，这个曾经的国家级贫困县，如今生活日益改善，但对于许多七八十岁的老人来说，未曾近距离见过火车、高铁仍是一种遗憾。



巴南高铁马鞍山站。刘彦君摄

杨波记得，自他参与站房建设以来，总能看到一位老人带着小板凳坐在广场的坝子里，默默注视着施工进度。

老人很少说话，但每次交谈都会询问工人们：“火车什么时候通？”那双灼热、渴望的眼睛，让杨波和工友们深感责任重大，他们希望加快建设进度，让高铁早日到来。

5月21日，巴南高铁进入运行试验阶段。当天，周边不少老人来到现场，看着呼啸而过的动车，久久伫立，充满激动。

### 穿山架梁 成渝腹地小时直达的背后

过去，巴中与南充、成都等地之间的往来需要绕经达州，耗时耗力。

“南充至巴中的147公里路段，设计时速达250公里。”杨波说，高铁建成后，巴中至南充最短运行时间约35分钟，至成都

最短运行时间约145分钟，至重庆最短运行时间约105分钟，极大缩短出行时间。

不仅如此，巴南高铁将接入南充北站。南充北站处于国家“八纵八横”高速铁路网“兰（西）广通道”，是兰渝铁路和达成铁路的衔接点。这意味着，大巴山区的巴中市、南充仪陇等地，到成渝地区经济圈的通行时间均缩短至“小时”计数范围。

建设现场展板上的泛黄施工纪事表，默默诉说着高铁建设的艰辛：2023年6月15日，兰渝铁路大桥成功转体，1.2万吨主墩牵手；2024年1月23日，正线铁路全线铺轨完成；2024年5月21日，联调联试结束，进入运行试验阶段。

现场负责人介绍，巴南高铁巴中至南充段的征途上，横亘着数座难关，每一步都充满前所未有的挑战。

嘉陵江特大桥、恩阳河特大桥、东华

山隧道、千秋垆隧道、光辉隧道等，如同拦路虎，考验着建设者的智慧与勇气。

### 站起城兴 高铁经济将带来质的提升

站起，城兴。“车站建成后，将极大改善当地交通，加强区域经济联系，促进仪陇及周边地区发展，并提升城市形象，为居民提供更便捷的出行条件，推动旅游增长。”杨波说。

“巴南高铁，作为现代交通体系将给老区带来质的提升。”四川省社科院研究员盛毅，一直期待能乘坐高铁从成都到仪陇走走看看。

“现代经济必须要靠现代交通体系做支撑。”盛毅从社会经济学角度分析，仪陇已有成熟的高速和公路路网，高铁带来的高铁速度以及高铁经济，都将给沿线城市带来质的提升。

作为四川首条由地方全额出资并主导建设的高速铁路，巴南高铁列入《国家中长期铁路网规划（2015—2020年）》，是西南（川渝）地区与陇东、陕西、华北等中北部地区客运新通道的重要组成部分。

“仪陇是革命老区，线路穿越巴中、仪陇等川陕革命根据地核心地带，是一条追溯英雄足迹的红色高铁。”仪陇县发展和改革局副局长宋刚表示，巴南高铁通车后，仪陇将告别没有铁路的历史，巴南高铁通达成都、重庆，将带动人流、物流向仪陇聚集，为仪陇红色旅游发展以及更好地融入成渝地区双城经济圈建设助力。

华西都市报-封面新闻记者 刘彦君 谢杰

# 建设“区域物流枢纽”，内江有何优势？



探访点位：  
内江国际物流港

6月5日，“万千气象看四川”二季度集中采访活动采访团走进内江国际物流港，“国际范儿”扑面而来。

空中俯瞰，连绵的蓝灰色建筑恰似一片蔚蓝的海洋，物流车辆就像海上航行的船只，于此停泊，仰望无际天穹；于此启航，遨游无际海洋。

### 地处成渝腹心 已连通18个国家和地区

近年来，成渝地区双城经济圈建设上升为国家战略，位于成渝两大城市中心的内江市，被称为“成渝之心”。

借势扬帆，内江正瞄准“建设成渝发展主轴产业强市和区域物流枢纽”这一目标，探寻从“好区位”走向“强枢纽”，从而转化成“优发展”的“变身之道”。

建设“区域物流枢纽”，内江有何优势？在内江新区（内江国际物流港服务中心）管委会主任范长广看来，内江建设“区域物流枢纽”的优势显而易见：一是交通，二是市场，三是要素成本。

区位优势是内江引以为傲的发展优势。作为交通运输部规划的国家公路运输主枢纽，内江是西部陆海新通道西线必



采访团成员拍摄正在建设中的内江国际物流港铁路专用线项目。

经之地和四川南向开放枢纽门户，拥有全省最快捷的“出海通道”，在全省率先进入“双高铁时代”，实现“县县通高铁”。

“内江国际物流港已连通18个国家和地区。”在内江国际物流港的一块展板上，一张地图让其四通八达的物流通道体系跃然眼前。

向东，通过铁水联运可经上海港出海；向南，通过东盟班列可经广西钦州港到达东南亚，或通过内昆—中老铁路国际班列直达东南亚；向西，通过中欧（中亚）班列约15天可到达乌兹别克斯坦等中亚国家，可联通欧洲；向北，通过中欧班列约15天可到达莫斯科，可联通欧洲。

再看市场，“货品进口后，在区域配送过程中，最佳合理区间在200公里范围内。我们在这200公里范围内辐射的市场是最广泛的。”范长广说。

还有要素成本。5日，华西都市报、

封面新闻记者在内江新区蓉欧公用型保税仓库看到，当地一家企业进口的光学显微镜非镜面镜片和锂矿石正整齐存放于此。企业将货物“暂存”在这一平台有何好处？内江蓉欧投资开发有限公司副董事长王思维介绍，进口货物进入保税仓库后，企业用多少材料，就报多少关税，这样不仅可以缓解企业的资金压力和仓储困难，也让企业实现进口货物放在“家门口”，能够“随取随用”。

### 立足西部面向东盟 打造四川南向开放高地

在内江新区蓉欧公用型保税仓库旁边，正在建设的内江国际物流港铁路专用线项目。目前，该项目已完成地基强夯和站场土石方作业，货运综合楼、装卸货楼正在施工中。

“铁路专用线项目位于内江国际物

流港核心区，接轨于内昆线内江南站，紧邻绵泸高铁内自泸段白马北站，已完成投资约1.6亿元，预计2025年3月前建成投用。”内江国际物流港服务中心枢纽建设科科长周政杰说。

从功能上看，该项目具备班列发运、集装箱作业、货物集散分拨、多式联运等功能。可实现国内、国际班列的发运。具备20尺、40尺标准集装箱的装卸、转运作业及堆放、查验等功能。可满足发运货物特别是进出口货物的集货装箱、仓储物流、分拨配送等功能。同时，该项目可减少短驳，实现“铁公水空”的多式联运无缝衔接，提升综合交通运输效率。

内江国际物流港是内江建设成渝地区双城经济圈、立足西部、面向东盟的区域物流枢纽的主阵地，着力打造西部陆海新通道国际班列（内江）集结中心、中国—东盟物流贸易对接基地。

“流动”，让内江焕发活力——目前，内江国际物流港坚持常态化开行中老（内江—万象）国际直达班列、“蓉欧+”东盟国际班列，实现与东盟、中东各国国际货运班列双向开行，助力内江、川渝地区外贸企业与东南亚各国多边贸易往来。新开通中国至东南亚、印巴、中东3条货运航线，成功首发成渝主轴跨境公路班车（内江—东盟），已累计发运国际班列100列859个标箱，开行跨境班车6车12个标箱，班列班车总货值超2.2亿元。

华西都市报-封面新闻记者 贾娇 摄影报道