

2025年年底,四川今年唯一建成通车的铁路——隆泸叙铁路将正式投运。

这条设计时速从原来60公里至80公里提升至120公里的铁路,不仅是西部陆海新通道西线的重要组成部分,更将成为四川乃至西南地区通往广西北部湾经济区最近、最便捷的铁路货运大通道。对区域内的众多企业而言,这条铁路的开通,意味着更高效、更经济的物流时代即将到来。

企业翘首以盼 物流成本有望降约三成

隆泸叙铁路的开通时间尽管尚未宣布,但市场的期待已悄然升温。四川泸州港务有限责任公司副总经理曹廷华透露,已有数十家企业提前对接,咨询相关业务。

曹廷华以贵州毕节的粮食运输为例:该地区需从东北或江苏调入粮食,此前货物经水运至泸州港后,只能依靠公路转运,每吨成本约130元。隆泸叙铁路通车后,这段距离可转为铁路运输,物流成本预计降低30%左右。

“原来水运转公路,成本确实偏高。”曹廷华分析说,每公里每吨的运输成本,水运约3分、铁路约2角、公路则需6角至8角。隆泸叙铁路贯通后,原本依赖公路的环节将大幅减少,整体运输效益也将真正显现。

这条铁路带来的变化,不仅仅是成本的降低,对企业而言,有了新的选择,也意味着资金周转更快、线路更灵活。

四川丝路寰宇国际贸易有限公司董事长蒋莉英对此格外关注。该公司业务涵盖老挝进口的木薯粉、出口泰国的摩托车,以及哈萨克斯坦进口的小麦粉及大麦粉等。

“铁路畅通后,我们计划将老挝的木薯粉、哈萨克斯坦的粮食通过这条线路运输。”蒋莉英算了一笔“时间账”:以往从老挝进口木薯粉,采用铁水联运至泸州,周期较长。如今全程铁路运输,不仅能压缩在途时间,还可提高资金周转效率。“这将成为我们新的发力点。”

江铁海联动 泸州迎来“黄金机遇”

隆泸叙铁路的意义,远不止于一条铁路线。在曹廷华看来,它将为更多货物提供灵活的出海路径——无论是成都的汽车零配件、眉山的元明粉,还是贵州的磷矿,到达泸州后既可向东经长江水运至上海出口,也可向南经铁路直达北部湾钦州港,进而销往东南亚。

“这条铁路对泸州乃至四川都意义重大。”泸州市交通局副局长朱晓群表示,泸州作为西部陆海新通道西线关键节点城市,长江“黄金水道”与铁路通道在此交汇,真正实现了江铁海联运的最佳结合。

未来,泸州将依托这条铁路,与泸州港、石龙岩码头、大脚石码头等水港实现铁水高效联动,进一步放大综合运输优势。同时,作为南向铁路大通道,该铁路将在泸州承担货物集散功能,泸州将发挥干线铁路作用,完善支线铁路网络,构建好干支衔接的铁线网络,为四川的铁路运输发挥重要节点作用。

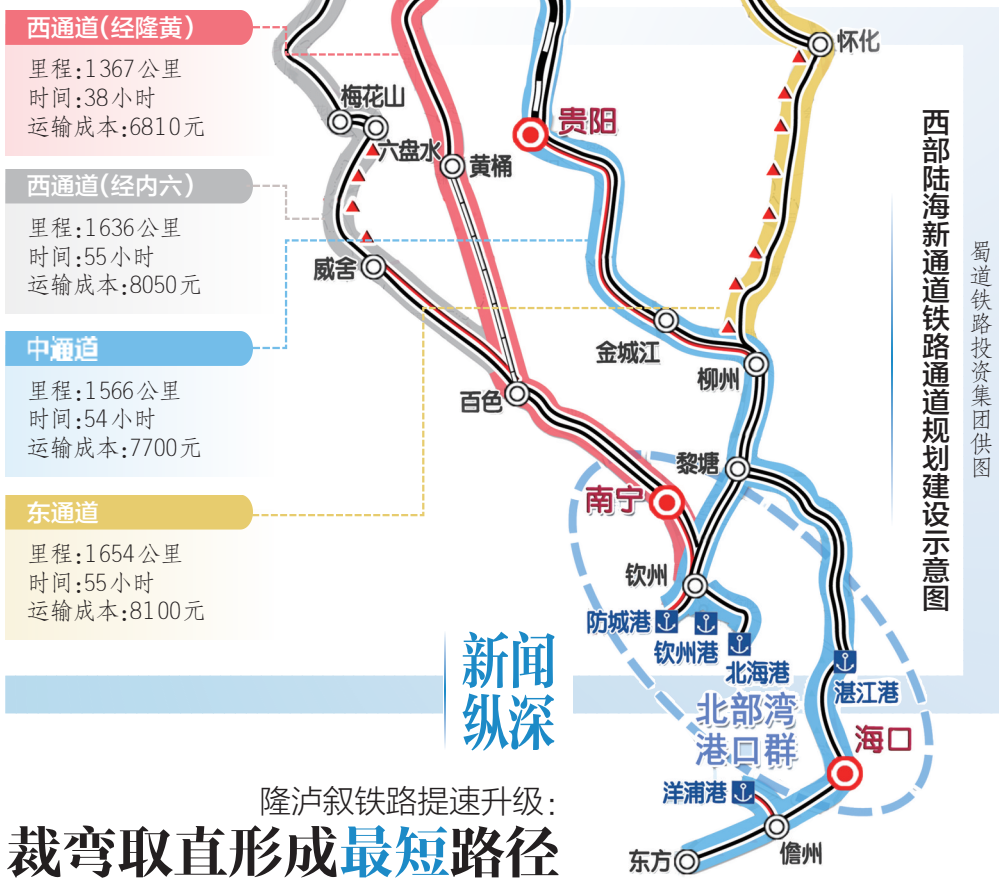
“泸州的企业都在盼着这条铁路。”朱晓群感慨。通车之后,众多企业的原材料与产品将借此通江达海,不仅推动对外贸易提速,更将为物流降本增效打开全新局面。



蜀道铁路投资集团供图
泸州金山沱江铁路大桥

助力川货出海 隆泸叙铁路预计年底通车

记者 徐庆 曹菲
华西都市报·封面新闻



隆泸叙铁路提速升级: 裁弯取直形成最短路径

2025年年底,作为西部陆海新通道西线重要组成部分的隆泸叙铁路将建成投运,成为今年四川唯一通车的铁路。该铁路设计时速从原来的60公里至80公里提高到120公里,线路货运效率将大幅提升。如何在既有铁路的基础上“画”出一条更短、更快的新线,助力川货南向“出海”?12月17日至18日,华西都市报、封面新闻记者探访一线寻找答案。

隆昌至叙永既有铁路全长161公里,由隆泸、泸纳、纳叙分段构成,属于国家路网规划隆昌至黄桶铁路的一段。三段铁路分别于1992年、2007年、2009年分段建成通车。“其中隆泸段于1988年开始建设,整体建设标准和运营速度都比较低,全线设计时速60公里至80公里,实际运营时速只有40公里左右。”中铁设计院隆泸叙铁路总体设计负责人赵健壹说。

隆泸叙铁路如何在既有线路基础上提质提速?建设者采用了裁弯取直的线路优化策略。赵健壹解释说,所谓

裁弯取直,就是把原有铁路的S形曲线变成更平顺的直线。

其中,隆昌至双加段在既有线基础上改造完成,这一段共有9处裁弯取直,线路缩短了约600米;双加至叙永北段则是新建线路,设计曲线半径更大,自然更加顺直。

如今,隆泸叙铁路从成渝铁路隆昌站引出,途经泸州市泸县、龙马潭区、江阳区、纳溪区、叙永县,终至叙永北站,运营里程全长约138公里,比既有线路缩短23公里。

不仅如此,为提高货物运输安全性以及乘客乘坐舒适度,设计者将线路无砟轨道线型质量按高速铁路标准控制在2毫米,远高于普速铁路12毫米的国家标准;同时通过电气化改造等措施,让线路设计时速达到120公里。

如果把视野扩大到全线,隆泸叙铁路的建成则打通了川南地区衔接西部陆海新通道西线的关键节点。

西部陆海新通道是我国打造的国际物流大通道,位于我国西部腹地,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。

其中铁路通道共有3条,东线为成都经重庆、怀化、柳州至钦州港通道,总里程1654公里;中线为成都至重庆、贵阳、柳州、至钦州港通道,总里程1566公里;西线为在建的成都经内江、泸州、毕节、黄桶、百色、南宁至钦州港通道,总里程1367公里,为3条通道中最短的,与既有西线通道相比也缩短了约300公里。

目前西线通道毕织段、黄织段、南百段、南钦段、钦港段、叙毕段已先后建成通车,待隆泸叙铁路通车后,全线仅剩黄百段约314公里未通,预计2028年12月全线可建成投运。届时,按照铁路货运平均时速80公里计算,全线货运时间可节约近4个小时。

作为西部陆海新通道总体规划西线铁路通道的关键组成部分,隆泸叙铁路通车的意义重大。待全线通车后,这条铁路将成为四川通往广西北部湾经济区最近、最便捷的出海铁路货运大通道。

华西都市报·封面新闻记者 曹菲 徐庆