

成都经济
一线观察

进口榴莲。

泰国榴莲抵达成都国际铁路港。

126小时直达
市售价降至22元左右

采访当天，成都陆港新通道有限公司总经理宋凤不时低头看一眼手机。她解释，下个月是榴莲旺季，泰国宋干节马上就要到了，得赶在节前将3000万元的货款汇至泰国，确保一批榴莲能在月底顺利抵达成都。

就在不久前，一批33吨的新鲜榴莲搭乘全新的全冷链专列，从泰国林查班站一路疾驰直达成都国际铁路港，标志着中老泰铁路跨境鲜果运输再迎突破，泰国榴莲入川再提速。

过去，一颗泰国榴莲要进入成都，往往要在闷热的货车里颠簸近一周，还要祈祷旺季的关口别太拥堵。如今，这条跨国2000多公里的路程被压缩到了126小时。“这次我们把起点前移至泰国东部核心区产区，”宋凤介绍，“树上的鲜果从果园到林查班站仅需5小时陆运，随即装上冷链专列，一箱到底直达成都。”

“时效提上去了，价格也实实在在降下来了。”宋凤向记者透露，依托中老班列全冷链运输，榴莲进口成本较空运降低约50%，对比旺季易拥堵的公路运输，综合成本降幅超60%。

全程13℃恒温管控+智能监控的双重保障，让榴莲的损耗率几乎为零。从泰国尖竹汶府果园枝头摘下，到摆上成都的货架，运输时间压缩了，市场售价也从原先的每斤35元降至22元左右。

这样的物流优势，也转化成了实打实的业绩。这家由青白江区国有平台经开建发公司与四川朗浩进出口集团合资成立的新公司，自2025年6月成立以来，仅用半年时间就实现2.25亿元榴莲进口额。锚定市场潜力，公司将2026年榴莲进口额目标锁定在10亿元。

一条专线打通“堵点”
全程13℃精准恒温

能让进口榴莲搭乘班列更快更鲜地进入成都，背后离不开成都国际铁路港投资发展有限公司提供的定制化班列服务。4月10日下午，公司产业服务部主管梁丹向记者道出了其中的门道。

“要让一颗榴莲从泰国果园‘全铁贯通’抵达成都，协调成本较高——跨境国家多、海关规则不同、铁路轨距还不一致。”梁丹坦言，这些“难点”正是过去榴莲运输慢、损耗大的症结所在。

但也正是它们，催生了针对进口水果“定制化”班列的突破。

为成都陆港新通道提供运输的“林查班专列”，便是成都班列在全国率先协同中铁集、打通三段无缝衔接的精品线路：泰国境内快线、老挝至云南的“澜湄快线”、昆明至成都的站间班列定点直达。这条新线路不仅将起点前移了约1000公里，更彻底绕开了过去旺季公路拥堵、在万象排队进站的痛点。

“这不只是距离的缩短，更是供应链

稳定性的提升。”梁丹说，此前四川省政府工作报告就曾明确提到“打造三文鱼、榴莲等特色单品全国集散中心”。在她看来，一颗榴莲被写入省政府工作报告，意味着它已不再是普通水果，而是一个被寄予厚望的“单品经济”样本。

稳定性的另一重保障，还藏在技术里。

榴莲是典型的“娇贵货”，对冷链要求极高。梁丹透露了一个细节：今年年初，团队专门针对榴莲自发热的特性，对中老泰市场的主流冷藏箱做了调研测试，最终择优租赁了一批国产新型冷藏箱。下出风设计让箱内温度更均衡，双压缩机配置能快速降温，还标配新风系统。全程13℃精准恒温，加上“一箱到底”不换柜的模式，各环节温度数据实时远程监控，即便单台压缩机出现故障，另一台也能无缝接力。“我们还有应急维修团队待命，”梁丹说，“就是要守住榴莲从树上到舌尖的品质不断链。”

如今，“榴莲专列”即将实现常态化运行。以成都为核心，榴莲的触角正伸向绵阳、德阳、乐山、宜宾，以及重庆、贵阳、西安等西南西北主要城市。一条“采购-运输-仓储-分销”的完整产业链正在成都市青白江区加速成形。

不仅是舌尖上的普惠
现在有市场、配套和未来

一颗榴莲的跨国极速之旅，折射出的不只是“快”，更是成都枢纽经济的深层逻辑——通道优势如何一步步转化为产业集聚的强劲动能。

据了解，成都国际铁路港核心区域内，集散中心的冷链仓储、装卸场地及展销平台等配套基础设施正加速建设，预计今年7月建成。投用后，将直接带动500个本地就业岗位，并有效拉动包装、检测等配套产业链协同发展。

目前，作为国家骨干冷链物流基地，成都市青白江区已聚集了众多水果贸易、冷链物流企业——玉湖冷链、盒马鲜生、银犁等一批知名冷链企业都选择在此建设西部重要基地。一个更具韧性和竞争力的产业集群正在成形。

梁丹向记者提供了一组数据：2025年，中欧班列（成渝）全年开行量超5000列，联通境内外163个城市，开行规模稳居全国首位。曾经的铁路起点，如今已是辐射全国的水果分拨枢纽——从成都出发，榴莲2小时覆盖成都市圈，4小时触达周边省会，24小时内抵达浙江嘉兴、广州等东部市场。

“这组数据背后，是成都对外开放大通道建设的一个缩影。”梁丹说，“以前我们是‘过路经济’，货从门口过，跟我们没关系；现在，这里有市场、有配套、有未来。”

在她看来，一颗榴莲带来的，不只是一场舌尖上的普惠，更是一座内陆城市从“通道”到“枢纽”的转型升级。

华西都市报·封面新闻记者 邹阿江 杨霁月 青白江区委宣传部供图

成眉线11座车站
完成主体结构施工

成都轨交多条在建线路“进度条”再刷新

近日，成都轨道交通在建线路纷纷刷新“进度条”。成都轨道交通18号线三期火车北站至骡马市站盾构区间，首节轨排精准落位；市域（郊）铁路成眉线成都段首榀箱梁顺利架设，两条线路均进入加速建设新阶段。

18号线三期
两站区间启动铺轨施工

在建线路高架段建设加速推进的同时，地下段也在持续刷新“进度条”。18号线三期火车北站至骡马市站区间，在实现盾构贯通后，于近日正式启动轨道铺设施工，这是全线第四个启动铺轨的区间。

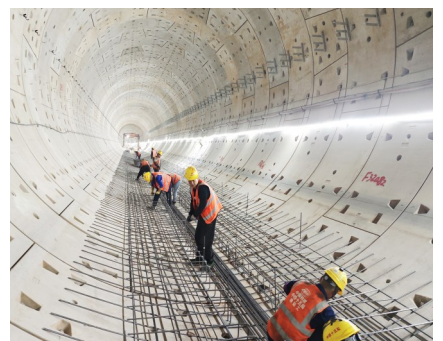
18号线作为市域快线，设计时速达到140公里，且穿越人口密集、商业繁华的中心城区，对减振降噪要求极高。

中铁十五局集团轨道工区项目部工程部部长孙剑介绍：“为了降低对周边环境的影响，部分地段采用了减振垫浮置板道床等减振降噪措施。减振垫浮置板道床施工工艺，就是在轨道道床里铺上一层‘软垫’，能大幅降低列车运行时的震动和噪音。”

相较于常规混凝土浇筑的一次成型，这种工艺需要将混凝土按步骤分3次浇筑。因此对混凝土运输的效率提出了更高要求。

孙剑说：“我们在骡马市站修建了一个临时混凝土下料口，直接将混凝土输送至施工点附近，既确保了浇筑时的混凝土性能达标，又大幅缩短运输时间，提升了轨道铺设施工的效率。”

截至目前，18号线三期4座车站已封顶，盾构累计掘进完成总量的98.5%，铺轨完成78.9%，机电安装与装修工程已完成42.5%。



施工人员在18号线三期火车北站至骡马市站盾构区间进行道床基底钢筋绑扎。

市域（郊）铁路成眉线
成都段启动架梁施工

4月14日11时32分，成眉线视高站至红碑站区间一榀长达30米、重达520吨的箱梁被架桥机缓缓吊起，施工人员紧盯着全站仪测量数据，一点点控制着落梁速度。

“现在精度没问题，慢慢落……”成眉线成都段的第一榀梁终于精准落位在桥墩上。成眉轨道公司建设事业部土建管理人员闵杰介绍：“成眉线成都段13公里多高架，施工难度较大。”

“为保证架梁施工的平稳高效推进，我们采用了步履式无轨过孔技术，让架桥机把梁垂直吊起，在半空中向前递送，然后再垂直落位，确保施工更稳定，安全更可控。”闵杰说。

截至目前，成眉线已有11座车站完成主体结构施工，盾构掘进已全部完成，轨道铺设完成40%。

华西都市报·封面新闻记者 杨芮雯 成都轨道集团供图

价格打下来了
如何「鲜」入成都？
泰国榴莲

4月初，在2000公里外的泰国东部榴莲核心区尖竹汶府，一批新鲜榴莲在果园里打包装箱，搭乘恒温13℃的定制化班列，几天后即抵达成都国际铁路港。

依托中老班列，去年成都国际铁路港启动了进口榴莲业务。随着一辆辆满载泰国原产地金枕榴莲的冷链货车驶入港区，在成都实现“榴莲自由”早已不是什么难事，进口榴莲不仅能“一箱到底”全冷链直达成都，还能通过港区分拨专线，快速辐射全国市场。

榴莲旅程的翻转，既是“外贸入川、蓉品出海、川品出川”的现实写照，也是成都国际铁路港助力四川从内陆腹地走向开放前沿的生动缩影。4月10日，记者走进成都国际铁路港，解锁一颗榴莲“鲜”入成都的秘诀。