

## 城市经济学

眉山国际铁路港国际班列迈入『千列时代』  
通江达海只需一步

内陆城市的货物想要通江达海需要几步？在眉山，答案是仅需一步。

10月8日，一列满载元明粉、三聚氰胺等“眉山造”精细化工品的国际班列，从眉山国际铁路港青龙场站平稳驶出，标志着该铁路港累计开行国际班列达到1000列。这批约1300吨的货物只需“一步”，便可轻松到达数千公里外的东南亚，直达越南海防、泰国林查班等东南亚核心港口。

“呜……”听到火车鸣笛声起，眉山港投多式联运有限公司执行董事、总经理何励成有些激动，“对眉山而言，这不只是一趟普通的货运班列，更是这座内陆城市向南突围、拥抱海洋、链接世界的一次见证。”

这，也是四川深入融入国家南向开放战略的一份答卷。

一座不通海、不靠岸的内陆城市，凭啥布局国际班列？在“高手如云”的四川物流版图上，眉山的出现，又将为四川制造的通江达海补上一块怎样的拼图？

从首发到千列  
“眉山制造”走向海外

“不要小看这第1000列班列，从0到1000列，我们花了5年。”何励成说。

时间回到2021年6月，眉山国际铁路港青龙场站，首趟眉山国际班列从这里鸣笛发车，开启眉山跨境物流的开放之路。

此后数年间，从最初试探性开行、单线运行，到如今常态化稳定开行、双向货流畅通无阻，千趟列车穿梭往来，一去一回间，织就了眉山外向型经济的鲜活图景。

“去程依托西部陆海新通道，输出元明粉、三聚氰胺等‘眉山造’化工产品，主要发往越南、泰国等东南亚国家，回程则通过西部陆海新通道、中老班列运回锂辉石、大豆、玉米、氯化钾等生产原料和农产品。”眉山港投多式联运有限公司班列运营部负责人张龙超说。

运出去的是“眉山制造”硬核实力，带回来的是产业发展的鲜活动能。一来一回的双向循环，让身处内陆的眉山深度嵌入东南亚跨境产业链、供应链。

不通海、不靠岸  
也能补位东南亚赛道

既不通海，也不靠岸，没有国际运输先天优势的眉山，为啥要花大力气布局国际运输？

如果放眼四川的“出海”版图，对眉山而言，打造国际班列是一个看似“错位”实则“补位”的决定。

作为国家顶层设计的重大开放通道，西部陆海新通道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，是我国西部内陆直达东盟市场最便捷的出海走廊。长期以来，深居内陆的四川，出海贸易依赖长江水道东向远航，运距长、时效弱、灵活度不足。随着《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）红利持续释放、中国—中南半岛经贸往来愈发紧密，就近南向出海、深耕东南亚市场，成为四川对外开放的必然选择。

实际上，四川的物流版图上早就“高手如云”。成都青白江、双流及泸州、宜宾各有强项，竞争激烈，但眉山国际班列凭借清晰的错位思路，跑出了属于自己的差异化赛道。

放眼成都市圈，青白江深耕向西开放，是国家级中欧班列核心枢纽；双流立足空港优势，主打空铁联运、通达全球。眉山地处成都市圈南向门户，将关注点放在东南亚这片蓝海，专攻西部陆海新通道、中老班列，成为省



10月8日，眉山国际铁路港开行的国际班列达到1000列。

眉山保税物流中心(B型)。

市联动班列创新试点，让四川形成“北有青白江、南有青龙港”的双枢纽开放格局。

对比省内其他物流节点，泸州、宜宾手握长江黄金水道，内河水运优势得天独厚。眉山班列没有选择和水运节点正面竞争，而是抓住时效优势。“不少外贸企业实地测算后发现，对比宜宾、泸州水运出海，选择眉山南向班列，运输时效更优，更适合抢抓东南亚市场商机。”眉山港投多式联运有限公司副总经理蔡杰说。

“不止定位精准，眉山的独特优势更体现在‘近、专、融’等多个方面。”蔡杰补充道。

眉山距成都仅40公里，是成都南向出城第一站，可稳稳承接成都产业外溢红利；作为全省首个省市联动班列首发地、首个南向专业班列基地，打破了各地零散发车的旧模式，实现资源整合、高效开行；同时紧扣眉山“1+3”主导产业，推行“一企一策”定制化物流方案，依托成昆铁路串联中老铁路，实现“眉山集货、全国分拨”，让通道真正服务产业、贴合企业。

一列列车  
带来一本经济账

出海，曾是不少眉山企业的难题：中转环节繁琐、运输周期冗长、物流成本居高不下。一点点市场波动，都可能让企业海外订单承压。

眉山国际班列的出现，补齐了内陆进出口物流短板，持续优

化了本地外贸营商环境。“一方面缓解了企业跨境物流压力，稳定企业海外订单，助力本土产品出海、上游原料稳定进口，赋能锂电、精细化工、粮油加工等重点产业；另一方面持续吸引外贸、货代、供应链相关市场主体集聚，带动口岸、仓储、多式联运配套产业发展，不断壮大外向型经济，为眉山开放兴市注入持久动能。”何励成说。

在何励成看来，从0开始到迈入千列时代，眉山国际铁路港靠的不只是简单的通道畅通，更是市场需求、通道建设、联运体系三方同频共振、合力突围的必然结果。

班列想要越跑越稳，核心动力在于外贸订单。近年来，眉山本土企业海外市场持续拓展，出口需求节节攀升。同时，四通八达的通道网络，推动出海规模实现跨越式增长。从最初单线首发，到如今多条通道覆盖，眉山成为区域性跨境物流枢纽，南向通道稳定开行，打开双向畅通的格局，让班列运量持续攀升。

不仅如此，公、铁、水、空多式联运，叠加省市协同机制、数智化运营赋能，让物流效率更高、成本更低、运营更稳，为千列突破筑牢体系保障。

最好的通道，永远是让企业得实惠的通道。四川金象赛瑞化工的出海故事，就是最生动的样本。

“现在我们发往越南、泰国的三聚氰胺，可以直接从厂里运出来后送到广西钦州，再上船出海，

每吨货物可以节省约200元的物流成本。”四川金象赛瑞化工有限公司销售部长陈琴说，相较绕道上海等城市再次中转，成本更低，运输受台风等不稳定因素的影响更小。

成本降下来、订单稳下来，企业深耕东南亚市场的信心大幅增强。截至千列节点，眉山国际班列累计运输货物总量约128万吨，货值超110亿元。通道打通，直接为进出口企业节约10%至15%的综合物流成本。

差异化打法  
实现南向运输再突围

从眉山出发，国际铁路港将会为这座内陆城市带来什么？

“眉山正在向新兴工业城市迈进，推动工业品走向国内外市场，不仅是企业产品销售的需要，而且是提升城市发展水平的需要，国际班列正好提供了一个走出去的通道。”四川省社会科学院研究员盛毅说。

往更远处看，眉山国际铁路港的意义更为深远。“目前，眉山国际铁路港已成为链接东南亚国际陆路大通道的重要一环。”四川省委省政府决策咨询委员会委员、西南交通大学教授戴宾表示，目前四川以成都为中心的国际枢纽延伸至不同方向，眉山国际铁路港丰富了通往东南亚沿线的通道，正成长为连通东南亚的重要节点。

眉山国际铁路港将全力打造“铁海联运+跨境班列”双引擎，持续完善多式联运网络，不断优化开放营商环境，全力推动通道经济向产业经济迭代升级。

亮眼成绩之下，眉山依旧保持清醒。“对标省内成熟大型物流枢纽，眉山班列在往返货源结构平衡、高附加值货源培育、高端物流业态集聚上，仍有不小提升空间。”何励成说。

差异化打法依然是眉山实现出海再突围的核心方式。“相较于青白江、双流、泸州等地，眉山瞄准东南亚市场是一个正确的选择。”戴宾建议，对外通道具有开放性，眉山可打造和完善具有保税功能、海关检验等相应的配套设施平台，来支撑并提高贸易效率。

“下一步，眉山可按照‘南向枢纽、北向节点’的定位，加强与青白江铁路港的合作，扩大集货范围，增加线路，发展多式联运，提高管理的智能化水平，将眉山国际铁路港建设成为支撑眉山经济发展的重要战略通道。”盛毅说。

华西都市报-封面新闻记者 罗石芊 眉山港投多式联运有限公司供图



2025年4月15日，眉山国际铁路港，首列省市联动川桂铁海联运班列和中老国际联运班列鸣笛启程。