

探路西部大开发新格局⑥

□ 本报记者 钟华林 刘畅

路网升级点燃区域经济活力

——四川加大铁路交通建设调查

借助山川间奔驰的列车，四川如今一跃成为西部地区铁路交通关键节点。一条条铁路线串起了蓬勃发展、开发开放的脉络，激活了西部地区协同“造血”的功能。以大开放促进大开发，提高西部地区对内对外开放水平。在推进西部大开发形成新格局的探索中，四通八达的铁路网络正在成为支撑城市群、经济区高质量发展的动脉。四川如何做“铁轨上的经济”？

汽笛声声，列车的每一次抵离，都是一次关于“成都”的到达与出发。今年国庆期间，成都东站旅客发送量10月5日至8日连续4天居全国各大客运站首位；截至10月20日，该站今年已累计发送旅客6223.4万人次，发送量居全国第三位。

1952年7月1日建成通车的成渝铁路是新中国成立后的第一条铁路。如今，以成都为中心，四通八达、密如蛛网的铁路网络成为支撑城市群、经济区高质量发展的动脉。今年，四川拟安排铁路基建投资685.5亿元，计划投资额居全国各省（区、市）第一位。

澎湃奔涌的客流如何带动以旅游业为主的第三产业发展？山川间奔驰的列车如何更好地服务和支撑国家战略？纵横延展的铁路出川大通道如何有效连通西部各省份？

助力旅游开新局

2011年5月8日，西南地区规模最大、设施最先进的火车站——成都东站投入运营，成都正式迈入高铁时代。十余载春秋更迭，如今，成都东站日均发送旅客21.3万人次，客流量实现近70倍的飞跃。

“今年春运期间，成都东站连续10天成为全国出发人数最多的火车站。”成都东站客运车间党总支书记曾阳说，成都东站日均接发列车350余对，高峰期平均每分钟要接发27趟列车。旅客从这里出发可直达北京、上海、广州等178座城市。“高铁成环”带来的显著效应盘活了旅游资源，为旅游业发展按下“快进键”。

8月30日，川青铁路镇江关至黄胜关段通车，从成都东站抵达黄龙九寨站最快仅需1小时39分。“简直不敢想象，400多公里外的九寨沟景区可以成为‘周末游’目的地！”成都游客付君璇告诉记者。

旅游资源丰富的川西地区曾因铁路“留白”太多，导致许多美景“藏在深闺无人识”。新近通车的川青铁路作为我国“八纵八横”高铁网中兰州、西宁至广州通道的重要组成部分，起自成都平原，终至青藏高原，填补了西部铁路“留白”的关键一笔。

中国铁路成都局集团公司绵阳车务段客运营销科科长周婷说，川青铁路镇江关至黄胜关段开通运营仅1个月，九寨沟景区接待游客约60万人次，同比增长215%。今年国庆假期期间，九寨沟景区人气火爆，连续4天达到游客承载量上限。

2022年末，历经10余年建设的新成昆铁路（成都至昆明）通车，成都到凉山彝族自治州西昌市、攀枝花市最快分别3小时、5小时可达。“坐着复兴号去大凉山”“乘坐动车享受攀枝花的阳光”成为新的出行风尚。在每年春节假期的传统旅游旺季，从成都东站、成都南站发往攀西地区的动车组，旅客上座率可达98%。

为满足旅客多样化出行需求，在节假日高峰时段，中国铁路成都局集团公司还采取加开、重联动车组列车的方式加大运力投放。“比如今年7月底，享有‘东方狂欢夜’美誉的凉山彝族火把节在西昌举行。我们确定了火把节运输‘假日周’，采取‘一日一图’动态调整运力。单日提供旅客列车席位达6.5万席，较日常增加2.8万席。”中国铁路成都局集团有限公司西昌车务段客运科科长张卫锋说。

熊猫是旅游大省四川的“最强IP”之一。2024年，四川成都铁路国际商旅集团有限公司积极引入社会资本，投入铁路旅游项目，充分将地域特色、主题文化、山川美景与旅游列车相结合，积极打造“熊猫专列·成都号”，形成“熊猫专列”豪华型、舒适型、普惠型三种旅游列车模式，让其成为展示巴蜀文化的可移动载体。

越来越多的旅客通过空铁联运方式出行。中国铁路成都局集团公司客运部技术科科长白哲介绍，“天府机场站、双流机场站旅客90%是空铁换乘旅客。今年以来我们提高了这两个机场车站的列车停靠频次。国庆假期，双流机场站累计发送旅客6.9万人次，天府机场站累计发送旅客6.8万人次，与‘五一’假期相比，客流量分别增长40%、80%”。

铁路加快公文化

列车呼啸，带来的是人流、商流，串起人员往来与产业发展脉络。

9月底，国务院批复同意《成都市国土空间总体规划（2021—2035年）》，《规划》明确了成都的城市核心功能定位是“西部经济中心、西部科技创新中心、西部对外交往中心、全国先进制造业基地”。

四川省自然资源厅副厅长罗长刚说，《规划》强调充分发挥成都极核带动作用，推动成都平原经济区内圈同城化、全域一体化发展；加快铁路公文化运营，完善公路交通网络，共同打造全省高质量发展先行区。不断铺开的铁路路网建设助力成都形成“省内1小时、



四川成都国际铁路港集装箱上下起落，一列中欧班列往来穿梭。白桂斌摄

西部4小时、全国8小时”的交通经济圈。

作为我国能源装备领域的“国家队”，中国东方电气集团有限公司总部设在成都，几家核心制造子企业则设在德阳。便捷的城际铁路网让总部与子公司的沟通交流更加顺畅。中国东方电气集团有限公司科技信息部部长唐勇介绍，“我们坚持以创新为第一动力，集团2023年研发投入同比增长11.3%，已连续6年研发投入强度超过5.5%，在高端能源装备重点产业链建圈强链中发挥着关键支撑和融通带动作用，助推成德高端能源装备产业集群向世界级跃升”。

10月17日上午9点14分，记者乘坐C6111次列车由成都前往宜宾。这是一辆CRH6A型动车组，每排仅有4个座位，并加宽后排的座椅间距，车厢顶部还配有手握吊环。C6111次列车长罗力朴介绍，“CRH6A型动车组以公交化运营模式为主，也被称为城际动车组，主要承担城市群区域内以通勤、通勤为主的客流运输”。

4年前，CRH6A型动车组列车的公交化运营在成都、德阳、绵阳等城市间实现，如今的交通互联已十分紧密——日开行动车137对、日均客流4.5万人次，17条跨市公交线路稳定开行。成都都市圈人口迁徙指数整体呈现逐年递增趋势，日均流动总量达65万人次，成德眉资4市已实现240余个高频政务事项“无差别受理、同标准办理”。

以铁路为主的交通基础设施实现互联互通、产业配套“一盘棋”谋划、基本公共服务便利共享……都市圈、城市群让城与城实现“抱团”发展。有需求就有供给，CRH6A型动车组列车很快将在宜宾、泸州、自贡3座城市间实现公交化运营，助力三地从“一小时经济圈”向“半小时高铁圈”迈进，川南一体化发展将进一步提速。

川渝多城若比邻

“早晨在宜宾吃燃面，中午到重庆吃火锅。9月29日，渝昆高铁渝宜段正式通车，宜宾站到重庆西最快51分钟可达。此前，宜宾与重庆间的动车组通行，需经由成渝高铁、成贵高铁绕行，最快也要3小时10分钟左右。”中国铁路成都局集团公司宜宾车务段宜宾站站长李俊告诉记者，今年国庆假期的客流高峰出现在10月7日，宜宾站当日发送旅客1.6万人次。

宜宾站是宜宾市的第一座高铁站，2019年6月25日，随着成贵线开通运营，正式“开门迎客”。记者在宜宾站采访当天正值工作日，李俊

说，非节假日高峰时段，宜宾站单日发送旅客可达3500人次，从宜宾出发到重庆、成都的客流量各占一半。

“川渝产业本就‘你中有我、我中有你’，两地注重打造共生共赢的产业生态，产业协同发展的态势越来越明显。”四川省发展改革委主任代永波说，四川、重庆400余家汽车零部件企业相互服务整车配套，全域配套率达80%。

重庆百能达普什汽车零部件有限责任公司总经理蒋小峰就是往返于宜宾与重庆的“常客”。“我们与宜宾凯翼汽车有限公司有合作，以前重庆、宜宾两地往返一趟需要预留两天；如今一早从重庆出发，中午就能完成工作返回重庆了，效率很高。”此前，蒋小峰大约3个月会往返两地一趟，如今往返频率缩短至每月一趟。现在，百能达普什已经开始尝试与凯翼汽车接洽，将配套业务延伸拓展。

往返于宜宾与重庆之间的不仅蒋小峰一人，有业务往来的也不止百能达和凯翼两家企业，时空距离缩短带来的无是企业差旅成本的下降，更是业务往来的高频与深入。开车往返于重庆、宜宾一趟，约500公里，燃油费约700元；坐高铁二等座，往返车票仅需200元左右。

“随着成贵高铁、成宜高铁、渝昆高铁川渝段相继开通，宜宾已经跨入‘三高铁’时代，至成都和重庆1小时左右便能到达，到贵阳最快1小时40多分钟。”中国铁路成都局集团公司宜宾车务段客运营销科副科长李星月介绍。宜宾地处成渝贵昆四大城市“X”交汇点，正在加快建设现代化区域中心城市。与此同时，动力电池、晶硅光伏、数字经济等产业不断提质，延展的铁路路网不仅能满足人员间交流，更成为产业发展有效助力。

“比邻”的城市远不止这些。如今，川渝间已建成铁路通道6条，联合开工建设成渝中线、西渝等高铁通道4条。连点成线、连线成网，宜宾、泸州、内江、自贡……呼啸而过的列车让点状分布的城市成为邻居，串起传统产业相融共促，新兴产业集群式发展，激活了成渝地区双城经济圈发展的澎湃动能。

2021年67个，2022年160个，2023年248个，2024年300个……成渝地区双城经济圈重大项目建设持续提速，现代化产业体系加快形成。伴随这条增长曲线，成渝地区双城经济圈地区生产总值从2019年的6.3万亿元增长至2023年的8.2万

西钦州港，然后通过海运把货物发往国外目的地。”四川金象化工产业集团股份有限公司营销总监雷珂告诉记者，与公司常用的汽运加海运模式相比，“铁海联运”模式下，每吨货物运输成本可减少80元至100元。

雷珂介绍，除“铁海联运”外，公司每年有约3500吨货物通过中欧班列（成都）运往波兰、比利时等国。“最明显的优势是时间短，比海运至节省一半时间。”雷珂说，近年来政府部门围绕班列推出很多精细化改革，这成为企业选择班列运输的重要原因，实实在在为企业降低运输成本。

降本增效的举措一直在丰富和完善。中欧班列（成都）的始发站位于成都市青白江区成都国际铁路港，成都海关所属青白江海关从2019年开始开展中欧班列运费分段结算估价管理改革，将境内段运费从完税价格中扣除，帮助企业降低国际物流成本。改革推行至今，青白江海关已受理企业申报的回程运费分段申报报关单近1万票，共为企业减征税款达300万元。这项改革还入选国务院第四批自贸试验区“最佳实践案例”，在全国推广复制。

在四川，有货运“出川”需求的企业并不在少数。地处西部陆海新通道腹地的四川，也正在加快构筑向西开放战略高地和参与国际竞争新基地。

“随着新能源新材料、电子信息、装备制造、医药食品等产业不断发展，在眉山，有适铁运输需求的企业越来越多，对班列开行的需求越来越迫切，今年我们摸排了近50家相关需求企业。”眉山国际铁路港投资集团有限公司董事长吴东告诉记者，截至今年9月，眉山国际铁路港今年已开行班列200列，同比增长199%，累计运送超26万吨眉山本土货物，连运德国汉堡、白俄罗斯明斯克等31个国外节点城市。

泸州港是四川第一大港，进港铁路专用线在这里直通码头。1月29日，四川西部陆海新通道江铁海联运首趟班列在泸州港发车，25组集装箱“乘坐”班列经贵州贵阳到广西钦州，再走海出口至东南亚等地。

四川威玻新材料集团有限公司是一家主营高性能玻璃纤维及相关产品的企业，公司销售经理魏彬介绍，1月29日当天，公司两个货柜、价值约3万美元的货物通过班列在泸州港发车；截至10月20日，已通过泸州港发送约50个货柜，近1000吨货物，主要运往越南和印度。政府部门还会按照企业的年度进出口总量给予一定运费补贴，帮助企业降低运输成本。

数据显示，今年前8个月，四川货物贸易进出口总值6700.5亿元，规模创历史同期新高，同比增长12.6%。

四川的铁路版图仍在延伸。今年国庆假期，成达万高铁全线近600个作业工点、近3万名作业人员坚守岗位。历经1277个日夜建设，四川东向出川的重要通道成达万高铁全线控制性工程——华蓥山隧道出口顺利贯通。新征程上，一个充满繁荣发展活力的四川正在奔腾向前。

出川通道更便捷

西部大开发正在向更高水平、更大开放力度方向发展。以中欧班列、西部陆海新通道为代表的“大通道”建设正不断激活经济活力，让西部地区从开放“末梢”走向开放“前沿”。

四川金象化工产业集团股份有限公司是一家以生产化工原料与化肥产品为主的企业，近40%的产品用于出口。“铁路历来是公司货物出口的常用渠道，对于发往越南、泰国、印度的订单，在确保货物交付时效的前提下，我们会通过汽运将集装箱运到成都国际铁路港，再通过班列发往广

今年前8个月

四川省货物贸易进出口总值 6700.5亿元，规模创历史同期新高，同比增长12.6%

2024年

拟安排铁路基建投资685.5亿元，计划投资额居全国各省（区、市）第一位

铁轨上绘就流动画卷

刘畅

从前，千里便是天涯；如今，万里也作咫尺。随着交通基础设施建设不断完善，以“国之动脉”为代表的铁路建设为推动西部地区协同发展，更好地融入全国经济发展格局注入强劲动能。

四川是我国西部重要省份，不断拓展的铁路网络让四川与临近的重庆、贵州、陕西等省市联系更为紧密，进而带动区域间资源共享、产业协同发展与市场一体化进程。正在建设的成达万高铁、西渝高铁等项目，还将进一步缩短四川与东部地区的时空距离。路网加密，流动起来的是人流、物流、资金流和技术流，是经济发达地区与经济相对落后地区的资源交流与共享。

加快西部地区

铁路建设，还是沉向下的民生工程。以四川凉山彝族自治州为例，“出门靠走、过河靠溜”，物流靠人背马驮曾是当地写照。如今，凉山州已建成铁路272公里。尤其是2022年1月10日，从西昌西开往昆明的D843次“复兴号”动车组发车，标志着凉山州迈入“动车时代”。动车开进大凉山，极大便利了人员往来，成为凉山州内畅外联交通体系建设的重要一环。

展望未来，不断织密的铁路路网还将继续助力西部地区加快发展，为“流动的中国”留下浓墨重彩的一笔。



一队旅行团游客抵达川青铁路镇江关站后，在站台上与动车合影。费思童摄

