

各地新亮点

□ 本报记者 董政

广西沿边临海开放发展加速

岁末年初，一串令人振奋的数据在西部陆海新通道铁海联运班列和中越班列的日夜驰骋中传来：2024年，西部陆海新通道铁海联运班列运输货物96万标箱，同比增长11%，连续7年实现增长；广西始发中越班列全年发送货物1.97万标箱，同比增长近12倍。

西部陆海新通道铁海联运班列和中越班列赋能广西“一区两地一园一通道”建设，加快形成陆海内外联动、东西双向互济的全面开放格局。目前，广西沿边临港产业园区已承接跨境跨区域产业链项目140多个，总投资超2400亿元。

增强辐射能力

要想班列跑得快，铁路基础设施建设要先行。近年来，广西持续加快铁路基础设施建设，黎钦、南防、钦港等广西铁路出海通道干线全部实现电气化，建成投产南宁国际铁路港、钦州铁路集装箱中心站、柳州铁路港等一批现代物流基地，货运能力进一步提升。

进入新的一年，为满足区域经济发展需求，广西正加大铁路建设力度，进一步增强班列的辐射带动能力。

在百色市乐业县，新建黄桶至百色铁路老山隧道进口作业面上的防排水施工正有序开展。2024年，黄百铁路广西段完成投资18亿元。黄百铁路连接贵州安顺市和广西百色市，是西部陆海新通道西线工程，建成通车后，四川成都等地的货物通过钦州港出海的距离，将由现在的1697公里缩短至1440公里。

目光转向广西沿海地区，在南防铁路钦州至防城港段增建二线工程茅岭江特大桥施工现场，机器轰鸣，工程车辆来回穿梭。该工程将极大缓解当前通往防城港的铁路货物运输能力日趋饱和的问题。

而在沿边地区，南凭高铁崇段已全面进入铺轨、站房、“四电”施工阶段。项目预计于今年建成通车。

在西部陆海新通道骨干工程平陆运河，2万多名建设者抓住旱季施工黄金期日夜奋战。铁路部门主动对接运河经济带建设，已提前谋划连接北部湾海港、平陆运河内河的铁路主干线和配套物流场站，加快推进钦港线增建二线、中国—东盟铁海联运钦州转运中心铁路专用线等项目建设。

在加强铁路网建设的同时，广西与班列运行沿线区域密切合作，开拓货源，增强通道吸引力。2024年，西部陆海新通道铁海联运图定班列运行线由17条增至22条。

如今，西部陆海新通道铁海联运班列货物运输品类已增加到1166种，辐射我国18个省份73个城市156个站点，通达126个国家和地区的548个港口；中越班列运输货物品种拓展至出境687种、入境264种，货源辐射国内25个省份，跨境货物覆盖越南、老挝、泰国等多个东盟国家。两越班列运行线已从最初“一条线”延展成“一张网”，并无缝衔接中欧班列。

促进降本增效

在钦州港自动化码头，桥吊从数十米的高空落下“抓手”，货轮上的集装箱被精准抓起后稳稳放在自动导引车上，随后被运送到不远处的钦州铁路集装箱中心站装车，于一旁的钦州港东站通过铁路发往全国各地。

“去年年初，海关、铁路、港口等部门携手推进一体化建设，整合‘数智化’港口综合服务平台，铁海联运各环节信息实现高效互通共享，创新实现铁海联运港、站一体化智能检测秒通关，运输效率大幅提高。”国铁南宁局沿海铁路公司钦州港东站站长韦文康说。

如今，钦州铁路集装箱中心站、钦州港已形成一个个完整的铁路和码头系统的生态共生体。2024年，钦州港口岸进口整体通

2024年

西部陆海新通道铁海联运班列

运输货物

96万标箱

同比增长11%

连续7年实现增长

广西始发中越班列
全年发送货物

1.97万标箱

同比增长近12倍



广西钦州铁路集装箱中心站，自动化龙门吊正在吊装集装箱货物。 何家海摄

关时间为56.81个小时，出口整体通关时间为1.44个小时，较之过去均大幅压缩。

2024年，作为西部陆海新通道铁海联运枢纽站的钦州港东站新建1条货物线和配套堆场，每日增加4列铁海联运班列装卸能力。钦州港铁路货车最高运行时速从80公里提升至90公里，线路通过能力提升12.5%。

通过拆除物流围网、增设汽车闸口，打通物理堵点，钦州港东站作业效率得到进一步提升。此外，钦州铁路集装箱中心站敞顶箱货物摊平时间也由原来的25分钟压缩至3分钟以内。

“2024年，钦州港东站累计13次刷新单日装卸车作业次数，常态化日均作业次数在1100次以上，同比增长50%。货物在车站停留时间平均减少1天以上，每箱货物可节约运输成本150元。”韦文康说。

铁海联运班列释放“海”的潜力，中越班列持续做好“边”的文章。为满足快速增长的跨境运输需求，国铁南宁局持续优化中越班列运行方案，2024年实现中国南宁南站至越南河内安员站运输时效最快14小时通达，较2017年班列开行之初压缩了32个小时，并于2024年7月起实现“天天班”，大大方便了中国与东盟国家间的经贸往来。

南宁交投物流集团有限责任公司是一家从事国内外道路货物运输的公司，2024年6月起，通过中越班列发运中越跨境货物。“中越班列为我们节省了不少运输时间，有助于公司开拓海外业务。目前我们的业务已从最初的越南扩展到柬埔寨、泰国等国家。”该公司业务经理李娜说。

支撑产业发展

1月1日，一列装载纤维板的42081次中越跨境集装箱货物列车，从南宁国际铁路港出发，驶向越南河内安员站，拉开了今年中越班列木材运输的序幕。

“以前我们的纤维板通过公路运输，现在选择通过铁路方式出口，看中的就是中越班列常态化运营后，货运班列出境的稳定性、时效性、安全性和性价比。”中远广西有限公司业务经理朱世强说。

国铁南宁局南宁铁路物流中心南宁营业部副经理张君告诉记者，纤维板表面易受磨损，为防止纤维板前后移位，工作人员对货物加固，并申请使用宽体箱，每箱能多装板材6吨，可有效降低运输成本。

贴心的服务有力推动了广西木材出

口。2024年中越班列累计发运板材5010标箱。通过使用卷钢箱、硫酸箱、液碱箱、豆粕通风箱等新型集装化装备，推动专用线项目投用，扩能改造货场等措施，2024年国铁南宁局年货办能力提升900万吨。

栽好梧桐树，引得凤来栖。2024年，在全国铁路输出出口越南的重车、集装箱货物中，南宁国际铁路港发送量占比分别达到68%、84%，成为面向越南的主要铁路物流枢纽。

着眼于支撑广西产业发展和促进区域产业链供应链合作，西部陆海新通道班列也同样鸣笛奋进。

为帮助广西食糖打开销路，西部陆海新通道班列服务触角进一步延伸，2024年相继新增南宁南、六景、良江至北部湾港的食糖铁海快线线路，“班列+班轮”将食糖销往区外，全年食糖铁海快线运输食糖5170标箱，同比增长42%。

“通过铁海快线联运模式，食糖运输不

仅安全而且时效稳定，减少中途卸货‘换乘’时间3天至5天，运输成本也比过去节省约10%。”广西铁捷物流有限责任公司副总经理覃荣说。

柳州汽车配件自2019年起通过西部陆海新通道铁海联运方式出口海外。2024年7月起，国铁南宁局“客车化”开行汽车配件出口班列，柳州至钦州运输时效较之前节省5个小时以上。2024年柳州汽车配件运量达11800标箱，同比增长30%。柳州生产的汽车通过铁海联运出口海外已从最初的印尼、泰国等东南亚国家，拓展至中南美洲、中东等40多个国家和地区。

如今，沿着西部陆海新通道，更多要素资源有效流动。陕西、新疆煤炭经西部陆海新通道运至重庆等地，保障当地能源需求；青海纯碱经西部陆海新通道运至广西支持当地玻璃生产；广西玻璃又经西部陆海新通道运至川渝用于整车制造，有力带动了沿线地区经济社会发展。



1月15日，重庆市垫江县桂阳街道黎明村，汽车行驶在蜿蜒的公路上。近年来，当地以“四好农村路”建设为抓手，推动农业和乡村旅游融合发展，实现“因路而富”“因路而美”。 龚长浩摄(中经视觉)

内蒙古杭锦旗推进防沙治沙和风电光伏一体化工程——

生态向好 产业富民

本报记者 吴浩

冬日暖阳下，在内蒙古自治区鄂尔多斯市杭锦旗朔方新能源大基地，一排排蓝色光伏板在阳光照射下熠熠生辉。作为黄河“几字弯”攻坚战的主战场之一，杭锦旗全力推进防沙治沙和风电光伏一体化工程，加快库布其沙漠防沙治沙“光伏长城”建设，推动光伏与生态融合建设，实现绿色低碳发展，为沙漠种下“绿色风光”，让金色沙漠变为“绿电蓝海”。

走进中国华能鄂尔多斯市国投集团共同投资建设的库布其新能源大基地200万千瓦光伏先导工程二期工程现场，一派火热建设景象。“杭锦旗库布其沙漠南部朔方新能源大基地总装机容量1600万千瓦，其中光伏项目规划建设800万千瓦。目前，基地200万千瓦光伏先导工程二期正在加紧建设。”杭锦旗朔方新能源大基地项目现场负责人李金裕说。

“在实施光伏治沙后，我们优先推荐周边农牧民参与到项目中来，让他们通过出租沙地、安装和清洗光伏板、参与种植养殖项目等多种方式实现增收致富。”杭锦旗林业和草原局林草事业发展中心主任杨金耀说。

位于杭锦旗锡尼镇的杭锦旗风光火储热生态治

理项目，是目前国内单体最大的以生态治理为立足点规划建设的风光火储热多能互补项目。2024年11月，杭锦旗风光火储热生态治理项目光伏区首单元并网发电。

“项目建设规模为170万千瓦，其中风电建设规模160万千瓦，光伏建设规模10万千瓦。项目全容量并网投运后，年平均上网电量约34.46亿千瓦时，每年可节约标准煤约143万吨，减少二氧化碳排放量370万吨、二氧化硫排放量524吨、氮氧化物排放量749吨，烟尘排放量150吨，对于保障地区能源安全、提高清洁能源比例、促进经济社会可持续发展具有重要意义。”杭锦旗风光火储热生态治理项目工程部部长李瑞刚表示，开工在建的光伏项目顺利推进，离不开杭锦旗优质的营商环境。自项目签约起，杭锦旗就专门成立了项目组开展全程服务。

一个项目从立项到开工，审批报建环节多，前期工作耗时长，为了更好地服务新能源项目落地，杭锦旗成立了由旗属国有企业牵头，其他类型企业参与的平台公司，统一实施“五通一平”、生态治理及基础设施配套建设形成标准地，做到企业即来投资即可建设，推进新能源项目用地由“生地”

不久前，江苏省六部门联合印发实施了《江苏省提升入境旅游便捷性体验感政策措施》，推出6条政策举措，联动解决影响入境旅游的卡点堵点问题。

近年来，随着我国免签“朋友圈”有序扩容，国际航班班次不断增加，外国来华旅游人数实现平稳增长，入境旅游市场正持续升温，彰显了中国旅游市场的强大韧性和广阔潜力。

为了促进入境旅游发展，相关部门采取了一系列务实措施，通过优化口岸签证、过境免签、区域性入境免签，提升外籍人员在华出行便利度等政策，为外国游客来华旅游营造良好环境，从硬件、软件等全方位全流程提升便利度，拉近了外国游客与中国的距离。

尽管从整体上看，我国入境旅游便利化程度和服务质量均大幅提升，但在部分地区，接待服务水平不足等问题依然是制约入境旅游市场进一步发展的瓶颈，需要持续创新产品和服务，满足入境游客对个性化、高品质体验的需求。

持续提升入境游便利化程度，扩大国外游客“朋友圈”。可以进一步通过简化签证申请流程，提高签证处理效率，加强口岸服务设施建设，推进电子签证、落地签等便利措施，缩短签证审批周期，为外国游客提供更加高效、便捷的签证服务。同时，各地还应聚焦全球主要航空枢纽和重点客源国家，新开、增开和恢复航线航班，加密航班频次，提高航空出行便利度，方便境外游客入境。

优化完善旅游综合服务，让国外游客入境“玩得畅”。比如，可以在景区、酒店等文旅重点场所建立受理移动支付、银行卡、现金等所需的软硬件设施，构建包容多元的支付环境。提升文旅重点场所国际化水平，完善指引标识、多语种服务、无障碍设施等，加强文旅服务人员培训，增强专业素养与服务意识。

丰富入境旅游产品供给，让国外游客“还想去”。打造特色旅游产品也是吸引国外游客的重要手段，各地可结合自身特色，挖掘展示地域独特的自然风光、人文景观和民俗文化，设计开发入境旅游精品主题线路和旅游产品，满足国外游客多样化的旅游需求。同时，加大在国际重点网络旅游服务平台上的宣传力度，提高入境旅游咨询服务水平，不断提升境外游客满意度。比如，江苏苏州在全国地级市中较早出台促进入境旅游发展的相关措施，通过“走出去”和“请进来”、线上和线下联合的方式促进国内外文旅合作，打造满足境外游客需求的定制游产品，持续打造入境旅游城市品牌，类似经验值得借鉴。

入境旅游是衡量一个国家对外开放程度的重要标尺，也是衡量旅游业发展水平的关键因素。期待更多地区抓住机遇、主动作为，推动入境旅游市场持续繁荣。

蒋波



位于新疆昌吉国家农业高新技术产业示范区新疆农业博览园的未来农业科技馆，工作人员正在移栽菜苗。近年来，当地大力发展智慧农业，促进产业升级。陶维明摄(中经视觉)