



2025年11月
21 星期五
乙巳年十月初二
第2410期
(总2511期)

今年前10月中欧班列(西安)开行超5000列

10.5%，成为联通亚欧贸易、保障国际供应链稳定的枢纽通道。

从3月21日提前8天突破年度千列大关，到7月4日较去年提前40天达成3000列，再到10月底前超5000列，中欧班列(西安)2025年的开行步伐不断加快，日均开行量超16列，平均每90分钟就有一列班列在西安国际港站开出或抵达，展现出强劲的运输保障能力。

“今年以来，我们联合园区15家单位建立‘问题联商、工作联动’机制，从需求受理、装车组织到上线发车全流程优化，班列集结分拨效率提升52.9%，返程成本降低20%。”西安铁路局西安国际港站站长李世光介绍，运输组织的持续优化让班列开行实现“质效双升”。今年以来，西安国际港站日均装车量屡创新高，先后8次刷新日装车纪录，单日最高装车达1530车，3月29日更是开行班列28列，创下单日开行最高纪录。

运量攀升的同时，货运结构不断升级。1-10月，中欧班列运输货物涵盖电子元件、汽车配件、机械设备等高端制造业产品，以及粮食、木材、矿产等大宗商品，其中高附加值产品占比持续上升，境内外全程时刻表班列平均每柜货值较常规班列提升41%。

2025年以来，西安铁路局持续拓展运输通道，构建起“干线畅通、支线延伸、多式联运”的立体网络。9月26日，首趟跨波罗的海铁海联运中欧班列(西安—汉堡)开行，采用“铁路+海运”模式，经阿拉山口口岸出境后穿越亚欧大陆，转海运横跨波罗的海抵达德国汉堡，全程时效控制在17天，为“中国智造”出海开辟新路径。同时，跨里海“铁—海—铁”联运通道持续发力，今年前10月累计开行150列，运输时间压缩至最快11天。(安闻)

首趟西安至布拉格全程时刻表中欧班列开行

陕文讯 11月19日凌晨，满载汽车配件、家电等货物的X8153次中欧班列从西安铁路局西安国际港站驶出，开往捷克布拉格。这标志着首趟全程时刻表中欧班列(西安—布拉格)开行，全程时间仅11天4小时，较普通班列运输效率提升约30%。

西安至布拉格线路是继2022年10月26日全国首趟全程时刻表中欧班列(西安—杜伊斯堡)开行后，西安新增的第二条全程时刻表中欧班列线路。此次班列的开行，是第二届中欧班列国际合作论坛成果的落地实践，将进一步发挥中欧班列西安集结中心的枢纽辐射作用，织密亚欧大陆互联互通物流网络，为服务共建“一带一路”高质量发展提供充足的运能保障。

据了解，全程时刻表中欧班列可实现中国段、宽轨段、欧洲段运行时刻表的贯通，有效控制中欧班列各环节作业时间，从而提高运输效率，为进出口企业降本增效。

11月18日，在第二届中欧班列国际合作论坛上，国铁集团发布了第四批中欧班列全程时刻表，中欧班列进一步扩容，开行数量增至年1000列以上，覆盖中国9座城市和欧洲6座城市，新增西安至布拉格等7条线路。截至目前，中欧班列(西安)全程时刻表班列累计开行654列，凭借高效稳定的运输与优质服务，赢得国内外客户好评。

西安东站普速场正线顺利开通

陕文讯 11月18日18时18分，随着上行X8611次、下行87030次列车在西安东站普速场正线顺利通过，标志着西北地区特大型铁路综合交通枢纽——西安东站西康铁路普速场正线顺利开通，为后续西渝、武西高铁场的接入开通创造了条件。

西安东站作为西北地区特大型铁路综合交通枢纽，车站建筑总规模为39.4万平方米，其中站房10万平方米，是集高铁、普铁、地铁、公交于一体的特大型综合交通枢纽，车场总规模13台27线，其中西渝高速场5台9线，西武高速场4台8线，西康普速场4台10线，预留城际场。建成投用后，旅客年发送量预计将达到3650万人次，极大缓解西安铁路枢纽客流压力，对提升西安在全国铁路网中的区位作用，支撑内陆改革开放高地建设，推进西部大开发形成新格局，助力“一带一路”高质量发展具有重要意义。

西康铁路是我国华北、西北地区进渝入川、连接大西南的干线铁路，每天客、货运列车开行密集。同时，西康铁路线路横贯西安东站整个站场，给施工带来诸多挑战。为了不影响西康铁路安全运营的情况下推进西安东站建设，工程指挥部科学制定方案，组织各参建单位采用“立体交叉”协同作战模式，仅用10天便完成5.1公里站线铺轨、11组道岔安装等关键任务，为线路开通打下了坚实基础。(安闻)



穿山的人

——安岚高速公路建设掠影

文 / 朴实

之躯与危险搏斗，而是凭借着智慧凝聚的机械延伸了自己的臂膀，在这不见天日的地方，建立起一种属于现代工程的、冷峻而庄严的秩序。

最令我动容的，是那无形的呼吸与脉搏。通风与排水，是这地下的生命维系系统，被演绎得如此富于节奏与章法。那通风的方案，竟分作三个阶段，像一首交响乐的三个乐章。从斜井口压入的新风，如同大地深处的第一缕晨曦，驱散污浊，哺育着每一个工作面；及至右洞贯通，便形成了巧妙的巷道式通风，仿佛这隧道自身终于学会了呼吸，能凭借自己的肺叶吞吐山河之气了。排水更是如此，顺坡与反坡，临时集水坑与主泵站，构成了一套精密的循环系统。

尤其是在那突然涌水的危急时刻，这套系统便成了工程的命脉，它将大量的山水有序地、不屈不挠地，一升升、一方方地送出隧道。这何尝不是一种驯服？将那看似狂暴无羁的自然之力，纳入理性的规划与掌控之中。于是，那“十个大巴山”的理念，诸如生态的、智慧的、平安的……此刻想来，并非空洞的口号。它们就凝结在每一寸光洁的衬砌上，隐藏在每一道规范的排水沟里，闪耀在每一面边坡那悄然绽放的绿意中。

项目第二十合同段项目经理陈强说：“他们钻探的，是一座名副其实的‘地质迷宫’。隧道里的日子，是见不到太阳的。那里面，是另一个世界。黑暗是黏稠的，压得

人喘不过气，只有头顶的矿灯，像几颗胆怯的星，在无边的墨色里划出一道微弱的光。”

而最大的敌人，是水。那仿佛是大山体内积攒了千百年的眼泪，或是它被惊扰了好梦后发出的雷霆之怒。总在不经意间，从岩壁的缝隙里猛地喷射出来，带着阴冷的、执拗的力量。一天的涌水量，竟能灌满二十二个偌大的标准游泳池！这数字，听起来像一则遥远的传奇，可对陈强他们而言，却是每一天都要用身体去丈量、用意志去对抗的现实。那冰冷的水，浸透了他们的工装，也浸透了岁月的光阴。

他们的生活呢？生活是被简化到了最原始的状态。没有我们触手可及的水、电、气、信号。在无人区，最初是靠发电机的轰鸣声艰难地“借”来的；与外界的联系，是那山风里飘忽不定、时断时续的网络信号。山里的水，性子是烈的，含着过多的矿物质，硬邦邦的，像含着沙土。五十六名职工中，竟有多人因此患上了胆结石。这病痛，仿佛是这片土地给他们打下的另一种隐秘的烙印。出山一趟，去最近的县城，要颠簸三个小时。那条路，是如此的苛刻，苛刻到连钢铁的汽车都承受不住，轮胎常常爆裂，轮毂也一次次地变形、开裂。那条路，仿佛是一道反复的诘问：你们，究竟

为何而来，又为何而留？

是啊，为何而留？陈强说：“从北京来时，没有想到工程难度如此之大，更没有想到在这儿一干就是十个年头。”一群二十来岁的毛头小伙，将一生中最壮丽的十年青春，毫无保留地交付给这重重大山。当然，这群人里还有安岚项目负责人曹支才、十九标总工杨天赐、十四标项目经理张沐清和他们所带领的年轻团队。这需要一种怎样的沉默与坚韧？我想，答案或许就藏在那“安全第一，科学施工，交通强国”的信念里，藏在那一个个被攻克的技术难关背后。十年，足以让一个青涩的少年变得沉稳，也足以让一条条看似不可能的隧道，一座座桥梁，一寸一寸地，在大山的腹中顽强地延伸。他们不曾创造什么惊天动地的奇迹，他们只是用三千多个日夜，守护了一个最朴素的承诺：不发生一起安全事故！这平实的几个字，在这险恶的“地质迷宫”里，字字千钧，重过一切承诺和歌颂。

此刻，我仿佛看见，在秦巴山脉的深处，在星光与灯火的交界处，安岚项目上的年轻人，已不再是平凡普通的建设者，他们是一群沉默的诗人，用风稿与图纸作笔，以汗水与青春为墨，正在这无言的群山间，一字一句地，撰写着一部属于当代的、最高亢雄浑的史诗。那史诗，不在纸上，而在那即将贯通的、幽深的隧道里，在每一个平安归来的黎明里。乘客们或许只会感叹这行程的便捷与平稳，他们不会知道，脚下这短短的几分钟，曾是怎样一场历时数年的、沉默而壮阔的远征。而这，或许正是所有伟大工程最动人的品格：它将最惊心动魄的搏斗，深藏在完工后那令人安心的平静之中。

交通发展成就作家采风作品

省交通工程造价中心党支部与厅建设处党支部开展联学共建暨主题党日活动

陕文讯 11月19日，省交通工程造价中心党支部与厅建设处党支部共同开展“党建引领聚合力，护航交通新征程”联学共建暨主题党日活动，认真学习贯彻党的二十届四中全会精神，巩固深化深入贯彻中央八项规定精神学习教育成果，推动党建与业务深度融合。

活动期间，全体党员干部前往西北人民革命大学旧址博物馆参观学习，跟随讲解员的脚步，通过一幅幅珍贵的历史影像，全面了解西北民大这座“红色熔炉”的历史变迁，深刻感受中国共产党自力更生、艰苦奋斗的革命传统和为中国人民谋幸福、为中华民族谋复兴的初心使命。随后，党员干部前往渭河公轨合建桥项目进行座谈交流和现场观摩，通过对项目技术创新、施工工艺、造价控制等方面交流探讨，进一步深化对交通建设创新实践成果的认识，为下一步更加科学准确推进工程造价全过程管理提供了重要的实践参考。

此次联学共建活动依托红色教育筑牢党员干部理想信念，依靠实地调研提升业务本领，将学习成果转化为干事创业的实际行动，为推动我省交通运输事业高质量发展持续加力。

(金格)

主编 安立广 责任编辑 崔娟静

电子邮箱:sjb1b@vip.163.com