

环线通陆海 大道兴边疆：“黄金大外环”构筑发展新格局

中经记者 孙丽朝 北京报道

总长近 2.7 万公里，由 G219、G331、G228 三条国道首尾衔接而

成的“黄金大外环”，正在加速从规划蓝图变为现实。交通运输部近日明确，“十五五”时期将全面贯彻上述三条沿边沿海国道骨干通道，

该环线兼具旅游观光、资源开发、稳定固边三重功能定位。

业内专家表示，“黄金大外环”这一超长陆路走廊的落地，将彻底

改写我国长期以来沿边沿海路网碎片化、末梢化的发展格局，为区域要素流通、产业升级和沿边对外开放注入全新动能。

千亿级工程承载战略使命 开启边疆发展全新篇章

“黄金大外环”并非孤立的交通工程，而是国家综合交通运输体系的重要组成部分，将与多个国家级重大工程形成协同联动效应。

作为“十五五”重点攻坚的战略性交通工程，“黄金大外环”不仅重塑区域流通格局，更肩负着稳增长、扩开放、保安全的多重国家级使命。

据央视新闻报道，交通运输部表示，预计“十五五”期间，“黄金大外环”的建设改造里程约 7400 公里，总投资约 3700 亿元。国道 G219、G331 基本达到三级及以上标准，沿海国道 G228 基本达到二级及以上标准。

在千亿级资金的支撑下，“黄金大外环”的综合价值将全方位释放。李红昌表示，国家层面推动“黄金大外环”建设，释放了多重政策信号：交通层面，我国交通网络建设从过去重点搭建干线网络逐步转向查漏补缺，“黄金大外环”通过加强边境线路联通，有效提升整个交通网络的韧性；对外开放与国际贸易层面，项目可实现国内上百个陆路口岸与沿海主要港口相互联通，改变过去北部、西部、西南部口岸孤立发展的局面，推动口岸之间一体化发展，形成分工协作格局。

卢毅也表示，“黄金大外环”是兼具经济价值与战略价值的复合型通道。在物流领域，环线将改善边疆地区物流通达性差、成本偏高的痛点，有效提升边境口岸外贸中转效率，压降跨境流通成本；在应急保障领域，多向通达的闭环路网，将改变以往边境通道单向输入、抗风险能力弱的短板，可快速开展抢险救灾、边防支援、物资投送工作，成为

守护边疆的“黄金生命线”；从历史维度来看，该通道延续古代长城戍边、通商的核心功能，是新时代守护国土安全、畅通商贸往来、赋能边疆发展的“现代化长城”。

李红昌提醒，“黄金大外环”项目建设运营也面临诸多现实挑战。首先是工程技术条件严苛，线路途经高海拔、戈壁、无人区，自然环境艰险，对工程建设技术提出很高要求；其次是投融资压力大，项目公益属性强，单纯依靠市场化模式难以筹措资金，需要中央、地方政府和企业统筹协调，共同解决资金难题；此外，项目跨越多省区、多部门，涉及多方利益协调，后续需要完善联动机制、统一建设运营标准，才能真正实现“建好、管好、运营好”的建设目标，让千亿级基建投资切实转化为沿边沿海高质量发展持久动力。

值得一提的是，“黄金大外环”并非孤立的交通工程，而是国家综合交通运输体系的重要组成部分，将与多个国家级重大工程形成协同联动效应。李红昌表示，该环线可与西部陆海新通道、中欧班列、平陆运河等重大项目深度衔接，依托沿线枢纽节点，打通公铁、公海多式联运通道，实现各类交通资源互补支撑、高效联动。通过路网、物流网、经贸网的深度融合，进一步降低跨境流通成本，培育临港经济、保税贸易、跨境产业等新业态，构建韧性更强、活力更足的全局综合交通与经济发展格局。



2026 年 7 月 23 日，新疆阿克塞钦，G219 新藏公路风光。

视觉中国/图

沿边地区资源优势长期难以转化为经济优势，与东部沿海发达地区形成明显发展落差。“黄金大外环”将打通东北、西北、西南边疆与东部沿海的联动大动脉，推动人力、资本、物产等各类生产要素自由流动、优化配置，搭建起“沿海赋能沿边、沿边反哺全国”的良性发展格局。原本地处国土边缘的“发展洼地”，借助环线通道优势变身对外开放“金边银角”，将有效激活边境贸易、跨境加工、特色产业

发展活力。除产业赋能外，‘黄金大外环’兼具生态赋能与民生赋能价值。”卢毅指出，沿线覆盖大量国家级自然保护区、风景名胜区，整合

了我国稀缺的山地、草原、沙漠、滨海等全域生态文旅资源，可打造世界级沿边文旅经济廊道。同时，以交通基建为先导，能够带动边疆地区公共服务升级、人口合理集聚、城镇化水平提升，进一步充实西部大开发国家战略内涵，筑牢国土生态安全与边疆稳定屏障。

徐成光在国新办发布会上也强调，“十五五”时期，继续推进跨区域跨流域大通道建设，已经不像过去那样简单的“铺摊子”“上项目”，而是优化空间布局、打通经济循环大动脉，推动区域均衡发展。到 2030 年，国家综合立体交通网主骨架建成率由现在的 91% 提升到 95%。

开行量同比增超八成 中欧班列南通道迈入“规模运营”新阶段

中经记者 路炳阳
西安报道

8 月 28 日，X9105 次中欧班列满载着日用百货、工业制品、汽车及配件，从西安国际港站驶出，经哈萨克斯坦阿克套港跨越里海，从阿塞拜疆阿利亚特港上岸接续铁路运输，最终抵达格鲁吉亚波季。至此，2026 年中欧班列南通道开行量突破 600 列，同比增幅达 82%，标志着南通道班列正式完成从“探索培育”到“规模运营”的关键跨越。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。

相较于传统跨境物流线路，中欧（亚）南通道链路更长、多式联运场景更复杂，跨境多方协同难度显著提高。班列出境后需历经口岸换装、里海轮渡转运、境外铁路接续运输等多重流程，单点阻滞即可引发全链路时效波动。

通道建设初期，跨里海班列境外段长期存在数据断层，货物运行轨迹无法实时回传，国内货主难以掌握货物动态，境外运维透明化、时效可控性不足，成为制约南通道品牌口碑与规模化发展的核心瓶颈。

为打通跨境运输堵点，中铁集装箱依托旗下哈萨克斯坦国际物流子公司（以下简称“中铁哈子公司”）在里海沿线搭建境外一线运维枢纽，从口岸、港口、数字化、调

度多维度补齐短板。在口岸前端运维环节，中铁哈子子公司落地阿腾科里无水港现场服务站点，联动当地车站搭建转关、换装一体化协同机制，保障口岸通行效率；港口终端衔接层面，阿克套港专属办事处常态化运营，驻场团队与当地港口园区、哈铁快运、里海航运企业、集装箱枢纽场站建立长效沟通机制，优化站内卸车、码头转运全流程衔接，实现货物到站即转场、无缝对接装船作业。

数字化赋能同步跟进。4 月 1 日，跨里海运踪信息平台正式投用，率先实现阿腾科里至阿克套路段运输、装卸、航运动态的全程可查；6 月 1 日，系统服务范围拓展至阿塞拜疆、格鲁吉亚等沿线国家，

中欧、中亚班列整体体系的战略性

破除境外运维盲区 构建全时效跨境班列体系

度多维度补齐短板。在口岸前端运维环节，中铁哈子子公司落地阿腾科里无水港现场服务站点，联动当地车站搭建转关、换装一体化协同机制，保障口岸通行效率；港口终端衔接层面，阿克套港专属办事处常态化运营，驻场团队与当地港口园区、哈铁快运、里海航运企业、集装箱枢纽场站建立长效沟通机制，优化站内卸车、码头转运全流程衔接，实现货物到站即转场、无缝对接装船作业。

数字化赋能同步跟进。4 月 1 日，跨里海运踪信息平台正式投用，率先实现阿腾科里至阿克套路段运输、装卸、航运动态的全程可查；6 月 1 日，系统服务范围拓展至阿塞拜疆、格鲁吉亚等沿线国家，

多维织密通路网络 多边机制破解协同难题

迭代升级。”作为中欧班列承运人，目前中铁集装箱针对南通道已开发四条线路：一是跨里海经 BTK 铁路至土耳其、欧洲；二是跨里海—黑海经罗马尼亚、保加利亚入欧；三是经中亚、西亚至土耳其全铁路入欧；四是跨三海经地中海至意大利、希腊入欧。一张“畅通高效、多向延伸、海陆互联”的立体国际贸易运输网络正在加速成型。

更为关键的是多边治理机制的突破。由哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚三国铁路各出资 33.33% 成立的中间走廊多式联运有限公司（MCM 公司），是统筹跨里海多式联运高效衔接的跨国协调实体。2025 年 11 月，中铁集装箱签署股份认购协议加入 MCM

全面覆盖南通道铁路、航运全链路数据。该系统彻底打破境外信息壁垒，国内客户可自主线上查询货物全流程状态，终结了长期存在的境外运维信息盲区。

组织调度层面，中铁哈子公司组建专属跨境运控团队，搭建一体化调度中枢，统筹口岸作业、港口转运、跨境运输全链条资源。中铁哈子公司人士对《中国经营报》记者称，过去班列出境后，货物状态无法精准溯源，客户咨询只能给出模糊答复，如今数字化运控体系成型，班列停靠站点、装船进度、海域气象等关键信息均可实时可视化查询，国内客户能全程掌握货物动态。数据显示，阿腾科里至阿克套港 3100 公里跨境干线运输时长压

缩至 3 天左右，哈萨克斯坦境内段运输时效实现翻倍提升。对标北通道成熟的时刻表运营模式，2026 年 7 月，行业试点在合肥、成都两地开行南通道全程时刻表测试班列。中铁哈子公司提前搭建闭环保障体系，组建中外联合专项工作组，落地现场换装盯控、海关单证预审双重保障机制，靠前化解口岸转关、港口换装各类隐患。

在中铁哈子公司人士看来，稳定可控的时效是南通道班列的核心竞争力。“目前合肥至第比利斯全程 14 天的运输时效，实现了以往难以达成的突破，稳定的交付预期，让企业客户能够精准锁定履约周期、排布生产供应链条，为跨境贸易提供了关键的确定性支撑。”

随着通道时效、服务能力与运营成熟度持续跃升，南通道已摆脱早期试验属性，运营底盘愈发扎实。依托当前稳定的运行格局，行业形成梯度开发、稳步进阶的中长期布局思路，为通道稳步提质、深耕欧亚市场划定了发展路径。

欧亚铁国际货运代理（上海）有限公司总经理杨杰认为，国内参与跨里海通道布局，需优先锚定中国与哈萨克斯坦等中亚国家经贸协作需求，遵循“深耕中亚、拓展高加索、试水欧洲”的梯度推进逻辑。以成熟稳固的中亚货运基本盘为依托，向西拓展高加索跨境贸易通路，待沿线双向货源形成规模化、常态化格局后，再依托通道优势稳步进入欧洲市场。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。

中欧班列南通道的核心即为“中间走廊”，也称跨里海国际运输走廊。与传统通道相比，这条通道无须绕行西伯利亚，是中国与欧洲之间地理距离最短的多式联运贸易路线，且有效规避了因地缘政治冲突引发的运输风险。中欧班列南通道是中国与里海沿岸、大高加索地区国家间距离最短的多式联运路线，辐射广阔，经南通道开行的班列服务网络可进一步延伸辐射至黑海、地中海及欧洲腹地。