

一条铁路，连接两个“世界第一”

甬金铁路建成通车，宁波舟山港与义乌实现“世界级”握手

记者 李芮 金鹭 单玉紫枫 孙佳丽 苟雯

今天上午，甬金铁路正式建成通车。

两个“世界第一”——世界第一大港宁波舟山港和世界小商品之都义乌，实现“世界级”握手。

从空间上看，259公里的甬金铁路，横跨了义甬舟开放大通道，其与蜿蜒的东海岸线构成的形态，犹如“弦上的箭”和“拉开的弓”。这里背靠的，就是中国经济开放程度最高、综合实力最强的区域之一。

浙中的山区，吹来太平洋的海风。自此，山海同频，聚势如虹。

1 世界级的“握手”

甬金铁路寄托着一个梦想。

铁路的一头，是21世纪海上丝绸之路起点宁波，货物吞吐连续14年稳居全球首位的宁波舟山港；另一头，则是中欧班列新丝绸之路的起点，世界最大的小商品之都义乌。

甬金铁路建成前，两个“世界第一”间的货物运输以公路为主。

据市发展规划研究院交通和投资研究部副主任李东霖介绍，近年来，随着社会经济快速发展，甬金高速公路变得越来越繁忙。

2020年时，日均车流量就已超4万辆，有些路段甚至5.5万辆以上，现有的双向四车道严重超负荷，不仅难以满足义甬舟大通道物流运输需求，也影响到了交通安全。

如果想要通过铁路运输，就需绕行甬甬铁路或沪昆铁路。随之而来的，是日益

突出的“集卡围城”等生态环境问题，甬甬铁路也“不堪其重”。

甬金之间急需一条直连的铁路通道。为此，甬绍金三地密切谋划。2016年底，甬金铁路先行段率先在奉化开工；2019年10月，甬金铁路全线启动建设。

如今，呼啸而来的甬金铁路截弯取直，与经甬甬铁路、沪昆铁路的既有货运通道相比，可缩短近60公里的里程。虽然当前开行的暂时只是客运列车，但是正在加快完成双层高箱集装箱运输试验，争取尽快实现货运列车开行。

“作为一条客货共线的铁路，同时也是国内首条满足双层高箱集装箱运输条件的铁路，建设甬金铁路的目的是打通宁波

向西通道，改变过去只能通过甬甬铁路连接各地的路网格局。甬金铁路的开通将更好释放甬甬铁路运力，为下一步加密城际列车班次创造条件。”宁波市铁路和西枢纽建设中心副主任王梁慧说。

根据相关设计标准，甬金铁路开通后预计年运输集装箱可达290万标箱，将有效解决金华义乌地区集装箱运输问题，为宁波舟山港建设世界一流强港、促进海铁联运增长提供有力支撑。

不过，这条铁路并不局限于浙中地区“出海通道”的单一功能，它将被赋予更多元的价值。

“除了连接宁波与金华，甬金铁路通车后，还可进一步缩短宁波与江西、湖南、重庆等中西部区域的时空距离，吸引更多货源通过铁路运输到宁波舟山港走向国门，为宁波舟山港建设世界一流强港增添新动能。”宁波舟山港股份公司业务部海铁联运中心主任许斌说。



宁波

云龙

奉化

嵊州新昌

溪口

新昌北

东阳北

苏溪

嵊州西

2 硬核级的效能

甬金铁路彰显着一种效能。

11日上午，一列满载日用百货、服装、儿童玩具等货物的列车从义乌西站鸣笛启程，驶往宁波舟山港北仑港站。这是义乌至宁波舟山港开行的第三条海铁联运班列。

自2013年10月开通以来，“义乌—宁波舟山港”已成为全国运量最大的海铁联运线路。

长期以来，宁波舟山港三分之二以上的集疏运货物运输依赖于公路。随着铁路运输高效、大容量、低碳的优势显现，海铁联运将成为多式联运中最重要的手段。

数据显示，截至11月底，2023年“义乌—宁波舟山港”海铁联运班列已装运14.69万标箱，同比增长10.5%，位列宁波舟山港海铁联运单条线路业务量首位。

上饶市德隆纺织有限公司相关负责人金

舒芸，一直关注着甬金铁路开通的消息。她的企业平均每个月出口150个高柜集装箱，其中60%通过海铁联运的方式，从江西上饶运输至宁波舟山港出口至全球各地。

相比于公路运输，海铁联运不需要支付额外的“进提费”，最多可以节省15%的货运成本。甬金铁路开通后，意味着更多的列车班次、更短的运输距离，“双层高箱集装箱”列车的运行，将让企业有更多的集装箱可订，也能进一步降低运输成本。

300公里到500公里，是铁路运输的经济运距。过去，宁波舟山港的主要货源集中在长三角地区，达不到铁路的经济运距，中、短运距内铁路、水路低成本、低能耗的优势不能充分发挥，导致集疏运长期高度依赖公路，集装箱运输70%以上依靠公路，海铁联

运比率远低于国际成熟港口平均水平。

甬金铁路开通后，江西的上饶、九江等更广阔的长江经济带腹地，将纳入经济运距的“版图”。

随着甬金铁路的开通和北仑复线等项目的建设，“双层高箱集装箱”列车有望直通北仑港区、穿山港区、梅山港区，可望将海铁联运比率提升至12%—15%。以2020年3.5%的海铁联运比率来算，相当于提升四倍。

根据北美多式联运发展经验测算，公路中长距离运输向铁路转移1%，可减少能耗约100万吨标准煤。

“顺应物流高质化趋势，围绕临港产业集聚发展和城市间高效配送需要，健全铁路货运集疏运体系，有利于补齐宁波舟山港基础设施支撑、腹地辐射带动等硬核实力。”宁波市发展规划研究院产业研究部副主任唐秀华说。

截至今年11月，宁波舟山港海铁联运完成运量已超165万标箱，同比增长13.7%。硬核力量彰显硬核效能。

来溪口旅游的旅客不必再去宁波站或者奉化站转车！”溪口景区相关负责人喜出望外。

未来，溪口景区周边综合交通网络还将持续完善，有望开通公交专线，提供火车站到景区的接驳服务，优化游客的出行体验。此前，奉化、余姚、宁海已入选“长三角高铁旅游小城”名单。

今年5月，“奉嵊新”旅游推广联盟成立。奉化、嵊州与新昌，甬金铁路沿线三地“组团出道”，共同推介文旅资源，打造一体化文旅品牌。沿着这条崭新的铁路，义甬舟“交际圈”交通同网、产业同链、文旅同兴的崭新画卷越来越清晰。

近年来，宁波综合货运枢纽服务范围与功能不断延伸，保障了临港、临站、临空产业园区发展，支持甬金两市汽车、光伏等产业发展。根据统计，宁波舟山港有21%的货源来自金华，金华有85%的货源从宁波舟山港出海。

此外，宁波全力加强海铁联运与甬金光伏产业深度融合。宁波舟山港与义乌陆港合作，开通了义乌至宁波舟山港海铁联运光伏专列，光伏产业出口同比增长200%以上。

划中的甬金高铁、杭州湾货运铁路；东向通道则是正在加速建设中的甬舟铁路，有望在2028年底建成通车。

不仅是铁路方面，义甬舟开放大通道的规划中，还有高速公路、航空、海运和内河航运，它们将一起构筑起大通道的立体交通网络。去年10月，宁波、金华两市入选国家综合货运枢纽补链强链首批试点城市，宁波抢抓机遇，推动国家综合货运枢纽建设不断深化。

眼下，作为“一带一路”桥头堡和发挥长江经济带龙眼作用的宁波，正全力推进甬金国家综合货运枢纽补链强链城市群建设，全力加强义甬舟运输通道建设，深度融入长三角一体化发展。

随着甬金高速铁路加快推进前期谋划，苏溪集装箱办理站建设和北仑支线复线、梅山铁路专用线建设按下“快进键”，宁波看到了更远的前景。



数说甬金铁路

- 2008年，甬金铁路纳入国家中长期铁路网规划(2008版)
- 2016年底，甬金铁路先行段在奉化开工
- 2019年10月，甬金铁路全线启动建设
- 2023年3月，全线隧道贯通
- 6月，完成全线正线架梁
- 7月，金华至宁波铁路正式定名为“甬金铁路”
- 11月，全线铺轨完成
- 12月21日，甬金铁路首次动车组试跑
- 12月31日，甬金铁路正式通车

甬金铁路全长259公里，设计时速160公里

全线架设了溪口特大桥、新昌江特大桥等一批重点桥梁，贯通了千石岩隧道、鲍村隧道等一批长大隧道。

全线新建特大、大中桥梁66座，新建隧道45座

桥隧比 81%

制图 张悦

3 “甬金圈”的憧憬

甬金铁路怀着一种憧憬。

“甬金铁路，我盼了多少年啦！”父母在东阳老家，自己在宁波工作30年的吴先生感慨万千。在吴先生看来，甬金铁路不仅承担着重要的货运功能，也着实给东阳、嵊州、新昌等沿线市（县）群众圆了火车梦。

作为衔接浙江多个重要城市的铁路干线，随着甬金铁路的建成开通，人流、物流、信息流、资金流等各种要素将在更大范围内涌动与汇集，在大幅提升沿线城市能级的同时，集聚优质资源形成重要增长轴带，辐射和带动其他区域高质量发展。

时空和心理距离接近了，新的发展机遇将如活水源源不绝。

义乌企业浙江双斯供应链管理有限公司，主要开展国际货运代理业务，每年有2万个集装箱，从义乌出发，经宁波舟山港出

口至中东地区。

“甬金铁路通车后，配套的堆场会投入使用，我们货代企业可以直接在义乌提箱，提箱效率和装柜效率大大提升，旺季拥堵等原因造成的延误也可以有效避免。”双斯供应链总经理助理章斌认为，因为运输的无缝衔接，仓库的周转率也能大大提高，且每个集装箱预计可以节约200元预进港费用。

对于文旅产业来说，交通便利的利好更是显而易见。

沿着甬金铁路一路向西，多个深受游客喜爱的国家级风景名胜区和旅游打卡地在轨道上相遇：国家5A级景区奉化溪口雪窦山、四明山国家森林公园、嵊州越剧小镇、新昌大佛寺……一条义甬舟文旅“风景线”已然勾勒出了万千景象。

“甬金铁路开通，溪口站正式运营，以后

4 “大动脉”的畅通

甬金铁路蕴含着一种力量。

在很长一段时间里，宁波一直处于国家交通路网的末端。和经济发展速度相比，宁波铁路网建设速度略显滞后。

作为义甬舟大通道的骨干线，甬金铁路的建成，填补了浙西南铁路网的空白，补齐了长三角区域货运交通向西供给短板，标志着义甬舟开放大通道主干线基本打通。

有专家表示，建设

好义甬舟开放大通道，特别是建

设好甬金铁路，如同用一条金链将这些散落的珍珠串起来，有利于加快落实国家开放战略，搭建开放型经济大走廊，构筑我国开放型经济新载体。

随着甬金铁路、甬舟铁路、通苏嘉甬高铁、甬台温高铁等万众期盼的铁路快速建设，宁波都市圈呈“扇形放射”格局的城际铁路通道分别往东、南、西、西南、北五个方向拓展延伸，全力加速融入国家高速铁路网。

眼下，向西通道除百年老铁路甬甬铁路及高铁线杭甬客专外，还包含到杭州南的城际铁路，和正在谋

