文章编号：2097-5899(2025)06-0021-07　**中图分类号**：U292.5　**文献标识码**：A
DOI：10.16669/j.cnki.issn.2097-5899.202403130002
引用格式：林绪骞. 中哈第三铁路通道塔城至阿亚古兹段方案研究[J]. 铁路物流，2025，43(6)：21-27.
LIN Xuqian. Transport Corridor Scheme of Tacheng-Ayaguz Section of Third China-Kazakhstan Railway[J]. Railway Logistics，2025，43(6)：21-27.

中哈第三铁路通道塔城至阿亚古兹段方案研究

林绪骞

(中铁一院集团新疆铁道勘察设计院有限公司 铁道设计二处，新疆 乌鲁木齐 830011)

摘　要：针对我国阿拉山口、霍尔果斯现有铁路口岸通行能力紧张问题，亟需开辟新通道，以提升我国与中亚国家间的陆路运输能力。从国家规划符合性、口岸定位及分工、后方通道能力、新建线路工程投资、工程建设条件5个方面，经过吉木乃、巴克图、都拉塔口岸通道方案比选，认为巴克图口岸作为中哈第三铁路通道口岸最优。使用该方案将加速形成国内国际双循环新格局、加强与周边国家互联互通、保障国家能源战略、提高对外互联互通水平、强化国际战略合作支撑，有利于带动释放沿线旅游资源潜力、提高沿线交通供给水平，建设实施意义重大。

关键词：口岸能力；运输通道；“一带一路”；巴克图口岸；方案比选

0　引言

国际铁路运输通道研究是运输领域十分重要的研究课题。众多学者从运输需求[1]、口岸群概念[2-3]、后方通道[4-6]、国际物流理论[7]，国际铁路运输通道运距[8-10]、费用[11]、运营[12]、能力[13-15]等角度进行了研究。赵志强[1]预测了铁路承担的运输需求；刘建军[2]提出了二连浩特满都拉口岸群概念；陆瑶[3]分析了我国国际铁路通道运输的优势特点；吕岳[4]则探讨了如何推进内陆地区口岸后方通道建设；刘弈[5]认为，新疆国际运输大通道要建成欧亚大陆黄金通道，必须建立国际合作专项资金、设立国际双边/多边协调机构、提升边境口岸管理水平和提高口岸物流服务水平；张晓东[6]给出加强运输便利性的建议；王春芝[7]研究了图们地区运输国际开发利益冲突博弈问题；雷洋[8]从运距、运输时间、能力、费用[9-11]等角度对中巴伊土国际运输通道的运输性能进行评估。

目前中哈之间共有阿拉山口、霍尔果斯、巴克图、吉木乃、都拉塔5个已开放口岸，其中铁路口岸为阿拉山口铁路口岸和霍尔果斯铁路口岸。阿拉山口站各车场作业交叉干扰较多，效率低；车站准、宽轨场能力趋于紧张；站内无专用边检场，严重制约通关能力；车站各车场调车距离长，换装场及专用线取送距离长；换装作业区效率较低，换装能力不足。霍尔果斯站为近年新建成的口岸站，规模相对较小，且横列式站型布置取送车距离较远，机头摘挂次数较多，作业干扰多，改造困难。我国与毗邻国家基础设施互联互通的程度总体较低，目前的对外铁路通道规模还远远不足，难以满足“一带一路”倡议及区域建设“丝绸之路经济带桥头堡”的要求。随着“一带一路”建设的深入，区域独特的边疆区位优势和对外开放的重要窗口作用将充分发挥和释放。基于此，开展国际铁路运输新通道的研究十分迫切。

1　中哈口岸现状及规划概况

目前，吉木乃、巴克图、阿拉山口、霍尔果斯、

收稿日期：2024-03-13　**修订日期**：2025-04-25
基金项目：国家重点研发计划项目(71861022)

都拉塔为中哈已开放口岸，其中，吉木乃、巴克图、都拉特目前仅开通公路口岸，阿拉山口和霍尔果斯开通铁路口岸与公路口岸。中哈两国之间既有口岸概况如表1所示。中哈两国既有口岸分布图如图1所示。

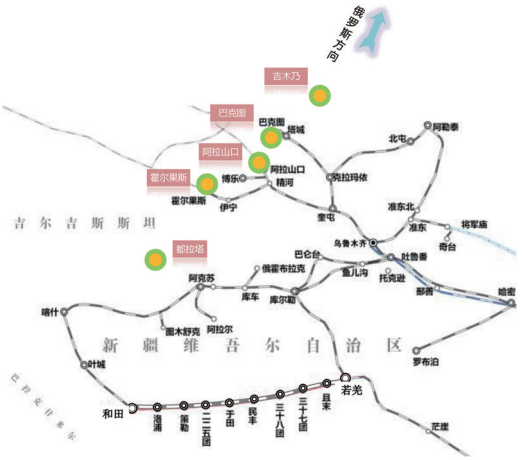


图1　中哈两国既有口岸分布图

Fig.1　Distribution map of China–Kazakhstan ports

2　中哈铁路口岸货运发展及需求分析

2.1　中哈既有口岸铁路概况

2.1.1　阿拉山口口岸铁路

中哈阿拉山口铁路线国内连接北疆铁路，在哈萨克斯坦境内多斯特克站接轨，下行至阿克斗卡站与土西铁路(巴甫洛达尔—塞梅伊—沙尔—阿亚古兹)相接。铁路过境的阿拉山口口岸，位于新疆博尔塔拉蒙古自治州东北角，距哈萨克斯坦多斯特克口岸12 km，拥有

表1　中哈两国之间既有口岸概况

Tab.1　Overview of existing ports between China and Kazakhstan

口岸名称			地理位置	后方通道	区位优势
吉木乃	中方	吉木乃	阿勒泰地区 哈巴河县	S319省道	距阿勒泰市215 km
					距乌鲁木齐市589 km
	哈方	迈哈布奇盖	东哈萨克斯坦州 斋桑区	M38	距斋桑县60 km
					距厄斯克门市500 km
巴克图	中方	巴克图	塔城地区 塔城市	S211省道	距塔城市16 km
					距乌鲁木齐市557 km
	哈方	巴克特	阿拜州 乌尔贾尔区	A356	距马侃奇市60 km
					距塞梅伊市595 km
阿拉山口	中方	阿拉山口	博尔塔拉州 博乐市	S205省道	距博乐市77 km
				兰新铁路	距乌鲁木齐市510 km
				中哈原油管道	
	哈方	多斯特克	阿拉木图州 阿拉科里区	A356	距乌恰拉尔市173 km
				阿多铁路	距阿克斗卡市305 km
				哈中原油管道	距阿拉木图市580 km
霍尔果斯	中方	霍尔果斯	伊犁州 霍城县	G312国道	距伊宁市92 km
				G30连霍高速	距乌鲁木齐市656 km
				精伊霍铁路	
				中哈天然气管道	
	哈方	霍尔果斯	阿拉木图州 潘菲洛夫区	A353	距塔迪库尔干市321 km
				热阿铁路	距阿拉木图市361 km
				哈中天然气管道	
都拉塔	中方	都拉塔	伊犁州 察布查尔县	S313省道	距察布查尔县城53 km
					距伊宁市71 km
	哈方	科里扎特	阿拉木图州	A352	距阿拉木图市250 km

亚洲最大的室内集装箱换装库，集装箱日换装能力480 TEU，年过货能力2 000万t。该口岸对内主要辐射国内各省(区、市)及沿海各主要港口，对外主要辐射哈萨克斯坦中部地区以及里海和黑海周边国家，是石油、矿产、钢材等大宗物资以及轻工、电子、机械等产品贸易的综合通道。

兰新线(兰州—阿拉山口)阿拉山口口岸段上行为重车方向，2017—2024年进口量从528万t增长至1 258万t，年均增长23.0%；2021—2024年进口量略有波动。进口货物中钢铁、金属矿石等大宗物资占比较大，约为60.8%，集装箱占比约为33.2%。

轻工、电子、机械、集装箱等出口量2022年维持在372万t左右，2024年增长至416万t。下行集装箱占比在2017—2019年较为稳定，约为45%，2020—2024年逐步上升至73%以上。

2.1.2　霍尔果斯口岸铁路

中哈霍尔果斯铁路线国内连接精霍铁路(精河—伊宁—霍尔果斯)，在哈萨克斯坦境内连接热阿铁路(热特肯—阿腾科里)，全长293 km，辐射哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、土库曼斯坦等中亚国家。霍尔果斯口岸是我国西部距中亚各中心城市运距最短的国家一类口岸，对内主要辐射国内各省(区、市)及沿海各主要港口，对外主要辐射哈萨克斯坦南部地区以及中亚和西亚等国家，是天然气、矿产、轻工、电子、机械等运输的综合通道。

近年来霍尔果斯口岸铁路货运量逐年升高，下行为重车方向，2017—2024年，铁路出口货运量从144万t增长至670万t，年均增长率49.2%；集装箱货运量占比由81%增长至93.6%，呈现稳步上升趋势。上行货运量由2017年的10万t增长到2024年的473万t，其中集装箱货运量由5万t增长到223.5万t。2024年铁路进口货运量中集装箱占比49.2%，其余为金属矿石，占比50.8%。

2.2　班列开行分析

2.2.1　中欧班列开行现状

中欧班列东中西3条通道中，大约70%的班列数量由西通道开行，西通道车流相较其他2条通道更为密集。2020—2024年中欧班列西通道班列开行数量如表2所示。

2.2.2　中欧班列开行预测

未来，随着中欧(亚)之间贸易的不断增长，产能合作日益加深，班列运行路径、影响覆盖面逐步增加，班列数量将不断增长，但增幅将趋缓，预测研究年度

表2　2020—2024年中欧班列西通道班列开行数量　列

Tab.2　Statistics of the number of trains in the Western Corridor of CR Express between 2020 and 2024

种类	去回程	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
中欧班列	去程	3 884	4 720	5 360	5 210	5 879
	回程	2 146	2 859	2 760	3 524	3 256
	小计	6 030	7 579	8 120	8 734	9 135
中亚班列	去程	3 444	3 463	3 730	4 163	4 230
	回程	577	1 168	1 427	1 668	1 935
	小计	4 021	4 631	5 157	5 831	6 165
合计		10 051	12 210	13 277	14 565	15 300

2035年、2045年西通道开行班列将分别达到21 504列、26 543列，其中中欧班列分别为11 258列、13 147列；中亚班列分别为10 246列、13 396列。预测班列开行数量如表3所示。

表3　预测班列开行数量　列

Tab.3　Forecast table of the number of operated block trains

种类	去回程	2022年	2023年	2024年	2035年	2045年
中欧班列	去程	5 360	5 105	6 013	6 609	7 494
	回程	2 760	3 156	3 412	4 649	5 653
	小计	8 120	8 261	9 425	11 258	13 147
中亚班列	去程	3 730	3 845	5 128	6 759	8 698
	回程	1 427	2 952	2 845	3 487	4 698
	小计	5 157	6 797	7 973	10 246	13 396
合计		13 277	15 058	17 398	21 504	26 543

从增长幅度来看，2022—2024年中欧班列年均增长652列、中亚班列年均增长1 408列，从增长率来看，以2022年为基础，研究年度随着政府补贴的逐渐退出和班列规模体量的因素，西通道班列增长率逐渐趋缓，年均增长率分别为3.8%，1.4%；其中，中亚班列初期增长较快，年均增长率达到17.3%，近、远期增幅相对减缓，增长率分别为15.3%，10.8%。随着中欧(亚)班列开行数量的日益增加，有必要新增中哈第三通道。

3　中哈第三铁路通道方案研究

中哈第三铁路通道口岸接入点方案示意图如图2所示。

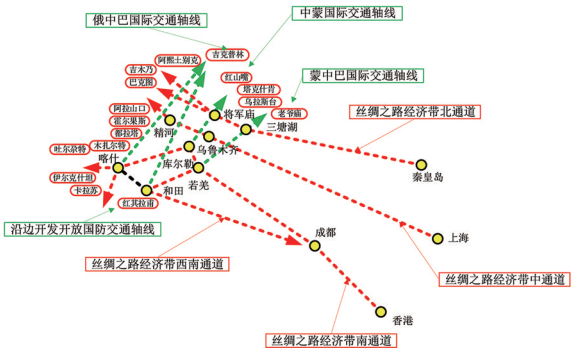


图2　中哈第三铁路通道口岸接入点方案示意图

Fig. 2　Schematic diagram of port access point scheme of the third railway passage between China and Kazakhstan

3.1　口岸铁路建设方案概况

重点比较吉木乃口岸、巴克图口岸、都拉塔口岸条件。

3.1.1　吉木乃口岸通道

该方案自在建北阿铁路(北屯—阿勒泰)阿苇滩站西侧引出后经布尔津、吉木乃至吉木乃口岸，后进入哈萨克斯坦境内接入土西铁路，线路全长666 km，其中中国境内线路长243.7 km，哈萨克斯坦境内线路长422.3 km。

3.1.2　巴克图口岸通道

该方案自克塔铁路(克拉玛依—塔城)塔城站向西引出经巴克图口岸进入哈萨克斯坦境内接入土西铁路，线路全长263 km，其中准轨线路长26.5 km，宽轨线路长236.5 km，其中哈萨克斯坦境内长242.2 km，中国境内长20.8 km(新建线路13.8 km，利用既有线7 km)。

3.1.3　都拉塔口岸通道

该方案自精霍线布列开站接轨向南引出经都拉塔口岸进入哈萨克斯坦境内接入土西铁路，线路全长约537 km，其中哈萨克斯坦境内长292 km，中国境内长245 km。

3.2　通道方案比选

(1) 国家规划的符合性方面。塔城至阿亚古兹通道（该通道途经巴克图口岸）定位为中欧班列西通道的支线部分。吉木乃口岸是《丝绸之路经济带核心区综合交通发展规划(2016—2030年)》北通道的重要口岸节点，是区域性地区级综合交通枢纽。从规划层面分析，巴克图口岸通道优势显著。

(2) 口岸定位及分工方面。吉木乃口岸的发展，受口岸区位以及后方城市功能、经济总量、产业结构和交通条件等因素制约，难以形成较大规模。巴克图口岸位于新疆塔城重点开发开放试验区，将与阿拉山口和霍尔果斯口岸一样，为集公路、铁路和管道于一体的综合性运输口岸。巴克图口岸具有明显优势。

(3) 后方通道能力方面。巴克图对应后方铁路通道克塔线现状能力尚有一定程度富余。吉木乃后方现状无对应铁路通道，需新建阿勒泰至吉木乃段铁路，后方通道奎北线（奎屯—北屯）、北阿线、阿准线(阿勒泰—准东北)，其中奎北线现状能力已接近饱和，北阿线现状能力尚有一定富余，阿准线能力也有一定富余。从后方通道能力分析，巴克图口岸最优。

(4) 新建线路工程投资方面。吉木乃口岸通道新建线路长666 km(含国内部分243.7 km)，工程投资匡算289.81亿元。巴克图口岸通道新建线路长256 km(含国内部分13.8 km)，工程投资匡算134.01亿元。都拉塔口岸通道新建线路长度537 km(含国内部分245 km)，工程投资匡算286.66亿元。巴克图口岸通道工程规模最小，投资最省，优势明显。

(5) 工程建设条件方面。都拉塔口岸通道国内部分经行区域地形条件复杂，桥隧占比高，工程实施难度大。吉木乃口岸通道地形条件较好，大部分走行于丘陵区，局部走行于冲洪积平原区及山区，工程易实施。巴克图口岸通道方案走行于塔尔巴哈台山南侧冲洪积平原区，地势平坦开阔，工程易实施。巴克图、吉木乃口岸通道方案相当。

综上分析，经巴克图口岸建设中哈第三铁路通道具有优势。丝绸之路经济带核心区综合交通运输通道规划示意图如图3所示。

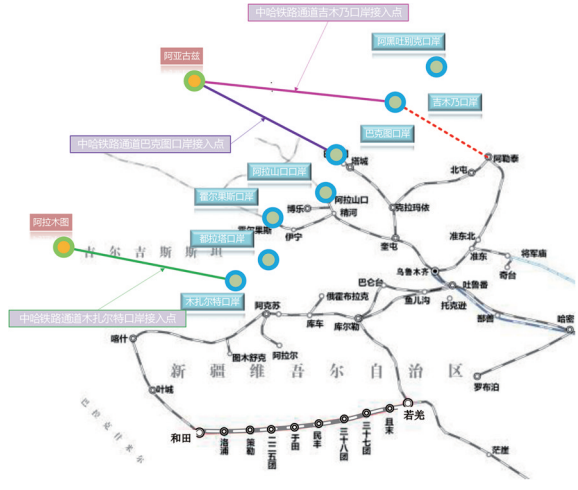


图3　丝绸之路经济带核心区综合交通运输通道规划示意图

Fig.3　Schematic diagram of comprehensive transportation corridor planning in the core area of the Silk Road Economic Belt

4　塔城—阿亚古兹前后方通道构成及能力分析

4.1　国内段

4.1.1　通道构成

本研究国内段班列运输通道终点为塔城，分北通道和中通道，北通道区域路网以秦皇岛港口为起点，以塔城为终点，由京秦线(北京—秦皇岛)、京包线(北京—包头)、包兰线(包头—兰州)包头至临河段、临哈线(临策—哈密)、红淖线(红柳河—淖毛湖)、淖将线(淖毛湖—将军庙)、乌将线(乌西—将军庙)、克准线(克拉玛依—准东)、克塔线构成。其中京秦线、京包线、包兰线包头至临河段、临哈线、红淖线、乌将线、克塔线为既有铁路，淖将线、红淖—临哈联络线为在建铁路，克准线为规划线路；中通道区域路网以连云港为起点，以塔城为终点，由陇海线(连云港—兰州)、兰新线、奎北线、克塔线构成，均为既有铁路。国内运输通道示意图如图4所示。

4.1.2　能力分析

国内段中通道内陇海线、兰新线均为双线电气化大能力运输通道，奎北线、克塔线为单线铁路。目前陇海线、兰新线现状能力已饱和，奎北线及克塔线能力均有一定富余。考虑北通道内克准线尚未列入国家铁路规划，本线班列初期可通过中通道运输，近、远期可通过北通道运输。

研究年度中哈第三铁路通道开通后，运输需求增加，既有克塔线能力无法满足运输需求，需进行扩能改造。克塔线百口泉—塔城段既有能力适应性如表4所示。

根据克塔线现状开站并结合克塔线设计时预留会让站情况，近期需新开百口泉西、阿尔达西、吉德勒、铁厂沟东、两棵树、玛热勒苏以及恰夏7处车站，可满足近期需求；远期需在近期开站基础上新开哈图、玛依塔斯、也迷里以及塔城东4处车站，届时克塔线车站预留车站全开，可满足远期能力需求。研究年度克塔线增开车站扩能后，能力可满足运输需求。

4.2　国外段

4.2.1　通道构成

国外段通道包括土西铁路、阿斯塔纳—阿拉木图铁路、莫因特—阿克斗卡—多斯特克铁路、卡拉干达—卡拉盖雷铁路。国外段通道区域路网图如图5所示。

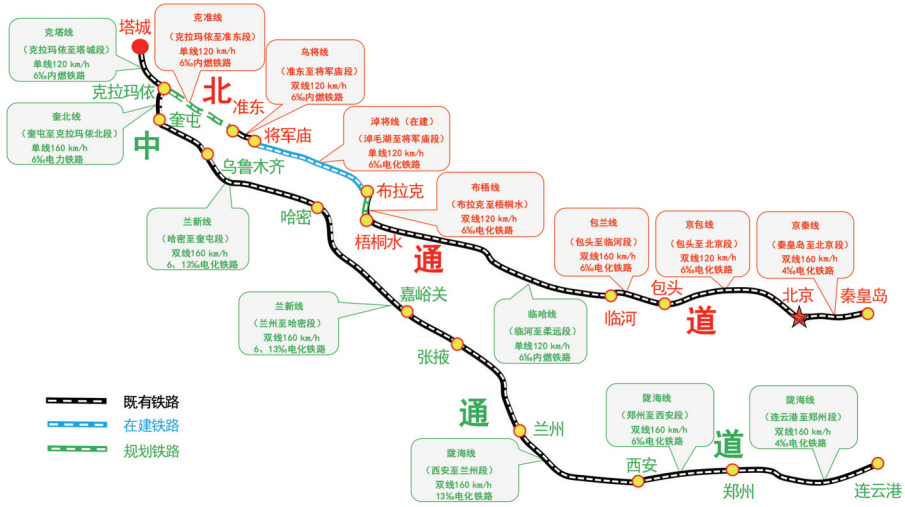


图4　国内运输通道示意图

Fig. 4　Schematic diagram of domestic transport corridor

表4　克塔线百口泉—塔城段既有能力适应性　　对/d

Tab.4　Adaptability of existing capacity of Baikouquan—Tacheng section of Keta line

研究年度	区段	列车对数					设计能力	需要能力	差值
		旅客列车	直通货物列车	集装箱列车	摘挂列车	合计			
近期	百口泉—塔城	3	4	4	1	12	12.1	20.2	−8.1
远期	百口泉—塔城	4	6	6	1	17	12.1	28.8	−16.7



图5　国外段通道区域路网图

Fig. 5　Railway network map of existing transport corridors in foreign countries

4.2.2　能力分析

根据巴克图口岸主要辐射哈萨克斯坦东北部、俄罗斯中部、欧洲北部地区的定位，考虑中欧班列的运输径路，分析其后方通道能力。

阿亚古兹接轨方案后方通道有2条，分别为阿亚古兹至沙尔—塞梅伊至巴甫洛达尔—阿斯塔纳段和规划阿亚古兹至卡拉盖雷铁路、卡拉盖雷至卡拉干达至阿斯塔纳段。阿亚古兹至卡拉盖雷铁路尚未纳入规划，对该通道能力不再进行深入分析。阿亚古兹至沙尔—塞梅伊至巴甫洛达尔段为单线铁路，巴甫洛达尔—阿斯塔纳铁路为双线铁路，能力较为富余，重点对阿亚古兹至沙尔至塞梅伊至巴甫洛达尔段单线铁路进行能力分析。

阿亚古兹至沙尔至塞梅伊至巴甫洛达尔段单线铁路长约710 km，开站44处，平均站间距16.5 km。其中阿亚古兹—塞梅伊段站间距小，塞梅伊—巴甫洛达尔段站间距较大，最大站间距为44.7 km，反算线路最大通过能力约为14对/d。

5　结束语

中哈既有已开放口岸有吉木乃、巴克图、阿拉山口、霍尔果斯、都拉塔，通过对既有阿拉山口、霍尔果斯口岸中欧(亚)班列运行情况的分析，中哈第三铁路通道的开辟能减轻西通道运能压力，增加中哈客货运交流。因此，从吉木乃、巴克图、都拉塔口岸3个通道方案中，选择了更符合国家规划、口岸定位较高、后方通道能力满足运输需求、工程经济性好、工程建设条件较优的巴克图口岸作为中哈第三通道口岸站；中哈第三通道塔城至阿亚古兹运输通道前后方设计能力满足运输需求，该通道的建设对推动新疆、塔城全方位对外开放，更好服务构建新发展格局具有战略意义。

参考文献：

[1] 赵志强. 陕煤入川渝铁路运输通道方案研究[J]. 铁道标准设计，2024，68(11)：12-18.
ZHAO Zhiqiang. Research on the Railway Transportation Corridor Scheme of Shaanxi Coal Entering Sichuan and Chongqing[J]. Railway Standard Design，2024，68(11)：12-18.

[2] 刘建军. 满都拉口岸国际铁路通道建设研究[J]. 综合运输，2018，40(1)：100-106.
LIU Jianjun. Study on the Formation of International Railway Corridor through Mandula Port[J]. China Transportation Review，2018，40(1)：100-106.

[3] 陆　瑶，孙洪涛. 提升我国铁路国际运输通道影响力的措施建议[J]. 铁道经济研究，2020(2)：23-27.
LU Yao，SUN Hongtao. Suggestions on Measures to Enhance the Influence of China's International Railway Corridor under the Background of the Belt and Road Initiative[J]. Railway Economics Research，2020(2)：23-27.

[4] 吕　岳. 同江铁路口岸后方通道运输能力分析与扩能改造方案研究[J]. 铁道运输与经济，2022，44(5)：14-18，38.
LYU Yue. Research on the Transport Capacity of Rear Passage of Tongjiang Railway Port and Its Capacity Expansion and Upgrading Scheme[J]. Railway Transport and Economy，2022，44(5)：14-18，38.

[5] 刘　奕. 新疆边境贸易与国际运输通道发展的思路与对策[J]. 对外经贸实务，2011(6)：7-10.

[6] 张晓东. “丝绸之路经济带” 铁路通道构成规划研究[J]. 铁道运输与经济，2016，38(5)：36-40.
ZHANG Xiaodong. Study on Composition Planning of Railway Corridor in “the Silk Road Economic Belt”[J]. Railway Transport and Economy，2016，38(5)：36-40.

[7] 王春芝. 国际物流通道优选理论方法与实证研究[D]. 长春：吉林大学，2004.

[8] 雷　洋，黄承锋，郑先勇. 铁路联通情景下中巴伊土国际运输通道运输性能评估[J]. 铁道运输与经济，2023，45(2)：19-24，32.
LEI Yang，HUANG Chengfeng，ZHENG Xianyong. Transport Performance Evaluation of China-Pakistan-Iran-Turkey International Transport Corridor under the Scenario of Railway Connection[J]. Railway Transport and Economy，2023，45(2)：19-24，32.

[9] 邓晓义. 中巴经济走廊铁路通道ML-1线哈维连陆港方案研究[J]. 铁道运输与经济，2020，42(5)：86-91.
DENG Xiaoyi. A Study on the Havilian Land Port Scheme of the China-Pakistan Economic Corridor Railway ML-1 Line[J]. Railway Transport and Economy，2020，42(5)：86-91.

[10] BANOMYONG R. Multimodal Transport Corridors in South

East Asia: A Case Study Approach [EB/OL]. (2000-01-01) [2022-03-10]. http://www.bus.tu.ac.th/usr/ruth/thesis/chapter1.pdf.

[11] REGMIM B, HANAOKAS. Assessment of Intermodal Transport Corridors: Cases from North-East and Central Asia[J]. Research in Transportation Business & Management, 2012, 5: 27-37.

[12] LU M Q, CHEN Y, MORPHET R, et al. The Spatial Competition between Containerised Rail and Sea Transport in Eurasia[J]. Palgrave Communications, 2019, 5(1): 122.

[13] 赵振刚. 巴基斯坦ML-1线罗赫里站升级改造方案研究[J]. 铁道运输与经济, 2020, 42(3): 100-104.
ZHAO Zhengang. A Study on the Upgrading Scheme of Rohri Station on Main Line-1 in Pakistan[J]. Railway Transport and Economy, 2020, 42(3): 100-104.

[14] ZASIADKO M. PKP Cargo Increases Capacity of Małaszewicze Terminal[EB/OL]. (2020-08-07) [2022-03-10]. https://www.railfreight. com/intermodal/2020/08/07/pkp-cargo-to-increase capacity-of-malaszewicze-terminal/?gdpr=deny&gdpr=accept.

[15] 十年“钢铁驼队”实现高效梦[EB/OL]. (2021-03-31) [2022-03-10]. http://www.alsk.gov.cn/info/1012/38566.htm.

（责任编辑：汪沁萱）

Transport Corridor Scheme of Tacheng-Ayaguz Section of Third China-Kazakhstan Railway

LIN Xuqian

(Railway Design Division No. 2, Xinjiang Railway Survey and Design Institute Co., Ltd., China Railway First Survey and Design Institute Group Co., Ltd, Urumqi 830011, Xinjiang, China)

Abstract: In response to the congestion at the existing railway ports of Alashankou and Horgos in China is an urgent need to open new corridors to effectively enhance land transportation capacity between China and Central Asian countries. Based on five factors namely national planning compliance, port positioning and division of labor, hinterland corridor capacity, investment in new rail line projects, and construction conditions, this study compared the schemes for the Jeminay, Baktu, and Dulata ports. The Baktu port is identified as the optimal choice for the third railway corridor between China and Kazakhstan. Adopting this proposal will accelerate the formation of a new domestic and international dual circulation pattern, strengthen connectivity with neighboring countries, safeguard the national energy strategy, improve international connectivity, and reinforce international strategic cooperation. Additionally, it will help unlock the potential of tourism resources along the corridor and improve transportation supply in the region, making its construction and implementation highly significant.

Keywords: Port Capacity; Transportation Corridor; “Belt and Road Initiative”; Baktu Port; Scheme Comparison

（上接第11页）

Optimization of Transportation Production Organization in Nanningnan Marshalling Station

TANG Lu

(Nanning Depot, China Railway Nanning Group Co., Ltd., Nanning 530029, Guangxi, China)

Abstract: Nanningnan Railway Station is a major transportation node along the western land-sea new corridor. In recent years, with the continuous increase in freight volume of China Railway Nanning Group Co., Ltd., insufficient transportation capacity at Nanningnan Railway Station has become increasingly prominent. During the peak period of freight volume increase, its handling, decoding capacity, and receiving and dispatching capacity have all been saturated. It is extremely urgent to tap the potential and improve the efficiency of transportation organizations. Based on the current situation of the transportation organization at Nanningnan Railway Station, this paper analyzed the main factors restricting the improvement of the station's transportation capacity. It was suggested that measures such as enhancing the overall traffic flow diversion capacity, optimizing the dispatching and production organization, improving the incentive and assessment mechanism, deepening the joint labor cooperation within the station area, and implementing capacity expansion and renovation be innovatively optimized to achieve a continuous improvement in the transportation organization efficiency of Nanningnan Hub.

Keywords: Railway; Marshalling Station; Transportation Optimization; Traffic Flow Organization; Through Transportation