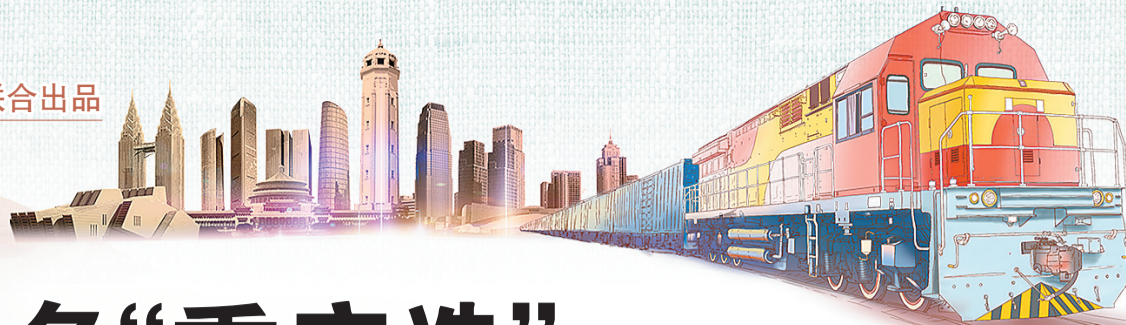


重庆日报、重庆市政府口岸物流办联合出品



陆海新通道让更多“重庆造”跨“越”山海 向“南”而行

□本报记者 张亦筑 首席记者 陈维灯

10月25日，越南海防南亭武工业园区。这片园区所在地，多年前还是一片汪洋，距离越南北部最大的港口——海防港仅有几公里。如今，经过填海造陆，这里已聚集了很多制造企业，成为投资的热土，其中不乏中资企业。园区内的越南新时代工业有限公司（下称新时代工业），正是重庆环松科技工业有限公司（下称环松工业）在越南投资的全资子公司。环松工业有底气越过山河、南向外海，得益于西部陆海新通道的建设。像这样的例子，还有很多。如今，经由陆海新通道，越来越多的“重庆造”跨越山海，向南而行，越南也成为陆海新通道在东盟运输货物最多的国家。

数读

78.67 亿元

截至2023年9月底，重庆经陆海新通道累计与越南运输40369标箱，货值78.67亿元，2023年1—9月，铁海联运运输6596标箱，货值10.66亿元。

22781 标箱

截至2023年9月底，跨境公路班车越南方向累计发运10125车次，发运国际标箱22781标箱，货值超75亿元，其中2023年1—9月发运越南1956车次，发运国际标箱4401标箱，货值超18亿元。

瞬间 1



2018年3月16日，渝新欧越南国际班列从沙坪坝区团结村中心站发出，途经广西南宁，再由凭祥口岸出境，直达越南河内。

瞬间 2



2018年8月31日，南向通道铁海联运越南国际货物集散中心成立，标志着南向通道铁海联运服务网络覆盖越南主要物流枢纽城市。这有利于进一步提升南向通道铁海联运中转分拨效率，助力南向通道铁海联运班列形成全球性物流网络。

瞬间 3



2022年3月26日，陆海新通道中越国际跨境货运班列首发。

瞬间 4



2022年5月31日，全国首趟陆海新通道中越铁路跨关区“铁路快通”出境班列开行。

零部件生产在重庆 整车组装在海防

位于长寿区的环松工业是一家专业从事ATV、UTV全地形车研发和生产的大型民营企业，整车产品以出口为主，其中出口到美国的产品比例占全部出口的90%。为了更好地发展出口业务，2019年6月，环松工业决定在越南投资建厂，当年9月便建成投产。“对于来自重庆等中国企业的投资，我们十分欢迎并提供一系列的优惠政策。”越南计划投资部外国投资局北方投资促进中心主任杜氏琼娥介绍，中资企业在越南投资能够享受前4年免除税收，之后9年税收减半等扶持政策，如今在越南投资的中资企业越来越多。当重庆日报记者来到新时代工业的车架生产车间时，只见整齐排列的机械臂正在空中挥舞，电光石火之间，一个个零部件就焊接完成，从一道工序进入下一道工序。这些零部件，正是半个多月前从重庆运输而来——

9月30日，装载了120台全地形车零部件的8个集装箱，从重庆团结村中心站出发，搭乘陆海新通道铁海联运班列，经广西钦州港，于10月9日抵达越南海防港。

陆续被送上生产线的零部件，经过焊接、喷涂、组装等工艺流程，“变身”为一辆辆酷炫的整车，然后将从海防港直接发往美国。

“接到客户订单后，重庆工厂下料生产零部件20天，将零部件从重庆运输到海防10天，然后在越南工厂进行生产组装，再分批装箱发货。前前后后只用了1个多月。”新时代工业总经理陈华锋估算道，“这个流程在过去要两个月以上。”

节省时间，正是物流方式的改变带来的。陈华锋告诉记者，起初，重庆工厂生产的零部件，大都走江海联运，从重庆果园港出发到上海，再转运到海防，运输时间在20天以上。从2020年起，所有零部件开始搭乘陆海新通道铁海联运班列，运输时间至少缩短了一半。

“虽然铁海联运和江海联运的物流成本大体相当，但运输时间大幅下降，让我们可以早生产、早发货，减少了资金占用时间。”他表示。

得益于此，新时代工业在成立一年后，决定扩大产能规模，在园区内重新选址建厂，厂房面积从1万平方米增至5万平方米，建起车架生产、车辆喷涂、车辆组装三大生产车间，拥有越南员工300余人，中方员工约30人，达到年生产10万辆全地形车的能力。

“工厂规模扩大，我们就把大部分生产环节从国内搬了过来。”陈华锋说，比如，全地形车的车架体积大，原来在重庆工厂生产好后整体发货过来，物流成本较高。如今，越南工厂配备了焊接、喷涂设备，车架零部件发过来后，再进行加工组装，物流成本降低了三四成。

2021年8月，西部陆海新通道长寿直达班列首发，让环松工业进一步享受到通道“红利”——从重庆工厂生产出来的零部件，直接从长寿上车，抵达广西钦州港，再转运至越南海防港，企业物流成本进一步降低。

即便是在新冠疫情期间，陆海新通道铁海联运班列仍然畅通运行，保障了所有零部件的持续稳定供应，极大地减少了企业的后顾之忧。“2021年，公司业务量逆势猛增，年产值达到近3亿美元。”陈华锋介绍。

截至2023年8月底，环松工业经陆海新通道发运货物13799标箱，越南工厂累计出口全地形车20余万辆。



越南海防港集装箱码头，一辆大卡车转运集装箱。

记者 周奇 摄/视觉重庆

铁海联运方便快捷 带来更多发展机遇

10月的海防港，天空与海水都是炫目的湛蓝色。新海丰集装箱运输有限公司（以下简称新海丰集运）一艘货轮停靠在海边一处码头卸货，几台巨大的桁架式岸桥正将几百个集装箱由货轮转移至码头堆场。

这些集装箱中，就包括经由重庆团结村中心站，搭乘陆海新通道铁海联运班列，经广西钦州港，最终运抵海防港的货物。

“以前来自重庆等西部内陆地区的货物，往往通过江海联运的方式运抵海防。”新海丰集运越南公司市场部经理姜子健介绍，江海联运全程时长约20—25天，“陆海新通道开通后，实现了铁海联运，货物一般一周内就能由重庆运抵海防。”

自陆海新通道开通以来，由该公司承运的越南进出口业务量逐年增长。

“特别是疫情期间，经由钦州港始发至海防港的货轮，由此前的每周2班增加到了每周5班。”姜子健介绍，为了满足货物激增的运输需求，公司与西部陆海新通道保持紧密沟通，增开重庆至钦州的货运专列，“兼顾时效性和成本的铁海联运模式，受到了顾客的一致好评。”

姜子健记得，2021年重庆至海防的货量大幅增长。新海丰集运在一周内调运货轮至钦州到海防航线，最大程度保障了客户的货运需求。

“正常情况下，货轮是定点定线定班，要在短时间内调运其余航线的货轮难度较大。”姜子健介绍，目前，新海丰集运在海防每周有10班，钦州至海防每周2班船，“我们也通过铁海联运的方式，将越南的农产品运往重庆等地，货物运输量逐年递增。”

如今，海丰已在海防港拥有了24万余平方米的集装箱堆场，也是海防港最大的集装箱堆场。

“我们期待通过陆海新通道，将更多来自重庆等中国西部内陆地区的货物运输至越南。”姜子健介绍，目前越南当地企业正与来自重庆及成都的企业展开深度合作，将会有更多货物在中国与越南之间流通。

此外，近年来越南正着力发展半导体等电子产业。姜子健相信，“接下来会有更多重庆企业通过陆海新通道投资越南，也会有更多‘重庆造’经由陆海新通道来到越南，这一切都将带给我们更多的机遇，带来更好的发展前景。”

跨境公路班车辐射东南亚 多品类货源物畅其流

10月11日上午，几辆西部陆海新通道跨境公路班车从南彭保税物流中心缓缓驶出。两天后，这几辆满载着笔记本电脑配件、发电机组等产品的公路班车抵达约1400公里外的越南。

西部陆海新通道跨境公路班车运输方式是物流不可或缺的重要一环。

重庆公运东盟国际物流公司总经理曾意介绍，跨境公路班车越南方向是最主要的运输方向之一，主要的运输线路为重庆经广西凭祥至越南河内。

“该线路在2016年4月开通后，我们的业务量直线上升。”海丰邦达国际物流有限公司河内分公司副总经理阮廷旺介绍，虽然这条线路全长约1400公里，但全程公路运输时间仅需两天，与传统物流方式相比，可为企业节约物流时间约15天，为企业降低物流成本约25%，“不仅中国的业务到越南更为便捷，越南的货物到达欧洲、中亚地区也更为便捷和快速。”

如今，越南货物经由公路运输至重庆，再通过铁路转运至欧洲，全程不超过30天，相比此前经海运至欧洲缩短了15天以上。

截至今年9月底，跨境公路班车越南方向已累计发运10125车次、22781标箱，货值超75亿元。

如今，跨境公路班车越南方向线路已覆盖越南北部、中部、南部的所有一、二、三线城市及郊区，并能通过越南过境进一步辐射柬埔寨、老挝、泰国、马来西亚、新加坡等国家。货物种类实现了单一品类货源向多品类货源的转变，由主要服务重庆的通用机械等，发展到服务社会更广大的生产和贸易企业，货源地进一步拓展到四川、陕西、湖北、江苏、广东等地，货源类型也拓展到汽车及其配件、机械设备、笔电产品、百货、包材、化工原料、纺织品等。

“特别是疫情期间，由于车次太多，跨境公路班车甚至在凭祥友谊关口岸堵了两天。”阮廷旺记得，有很多越南货物经公路运抵重庆后，通过铁路发往欧洲，“当时，因为公铁联运时间短、价格合理，选择公铁联运进行货物运输的客户大量增加，我们与重庆的合作也是日益紧密。”

目前，海程邦达集团经手的由重庆发往越南的货物主要为汽车配件及太阳能设备，且货运量呈不断上升趋势。

阮廷旺介绍，目前跨境公路班车在越南地区供客户选择使用的海外分拨仓已达11个，分布在越南岘港、海防港、平阳、胡志明、同奈、河内、顺化、海阳、北宁、凉山等城市。他希望跨境公路班车能够新增重庆至越南的线路。“比如重庆经云南天保口岸进入越南，或者重庆至广西东兴口岸进入越南，这样可以缓解凭祥口岸的通行压力，进一步缩短公路运输时间。”



更多精彩内容 扫一扫 就看到

越南

