

“一带一路”上的重庆脉动

合作共赢

越南首条轻轨酷似重庆轨道交通2号线

10月底的越南河内秋高气爽，记者走进河内轻轨吉灵路站，探访越南首条城市轨道交通吉灵—河内线。该项目于2021年11月投入运营，全长13.5公里，连接河内栋多郡、青春郡和河东郡，全线共设12座车站。该项目从设计、施工、验收到移交运营，都全面采用中国城市轨道交通工程标准，是海外首条“中国化”城市轻轨，也是继中老铁路开通后，共建“一带一路”倡议催生的又一重点项目。

仔细观察可以发现，吉灵—河内线，不论是站内外设计、路线颜色，还是车厢内部布局都酷似重庆轨道交通2号线。

如今，吉灵—河内线已成为越南民众的“网红打卡地”，大量民众在车站和车辆上拍照留念，并在社交媒体平台分享乘坐轻轨的便捷和舒适体验。

不仅如此，施工方中铁六局还在项目建设环节采用了重庆大学刘汉龙教授团队的软基加固专利技术——PCC桩技术，有效解决了软土环境下的沉降变形问题。这也是PCC桩技术在越南的首次使用。目前，该技术已获得了2项国家技术发明二等奖、10项科技奖励和57项专利。

（本报首席记者 陈维灯 记者 张亦菡）

德国杜伊斯堡因中欧班列焕发新生机

11月3日上午，德国杜伊斯堡多式联运站内，龙门吊不停地进行吊装作业，集装箱卡车往来穿梭，印有“YUXINOU”（渝新欧）字样的集装箱频频出现。

渝新欧杜伊斯堡海外仓距离多式联运站不过1公里，在仓库里，德国籍员工托马斯·克拉伊尼基熟练地操作着叉车，将货物从集装箱转运到整齐排列的四层货架上。

“我是2019年9月应聘到这里工作的，4年多的时间里，见证了仓库存放的货物品类越来越多，从小的轻工产品到大的机械，琳琅满目。”托马斯·克拉伊尼基说。

杜伊斯堡是德国西部重要的工业城市，位于著名的德国鲁尔

工业区，这里以前是德国乃至欧洲重要的钢铁工业中心。现在，得益于中欧班列和共建“一带一路”倡议，杜伊斯堡的经济焕发出新的生机，逐步成为欧洲最大的内河港和重要铁路枢纽。

“我以前在书上读到过‘古代丝绸之路’，但那太过遥远；现在我能感受到共建‘一带一路’倡议给家乡带来的变化，甚至参与到对家乡的改变中，哪怕只是发挥了微小的作用，也是一件值得高兴和自豪的事。”托马斯·克拉伊尼基说，他是杜伊斯堡当地人，这份工作让他每天过得充裕而踏实。虽然今年已年满56岁，但他很愿意继续为仓库服务，参与中欧班列运行，让家乡的经济、社会、环境变得更好。

（本报记者 陈勇）

滇渝“亲兄弟”携手打造跨区域合作典范

云南昆明王家营中心站无论是大门还是内设，都和重庆团结村中心站很像，尤其是那些印有“陆海新通道”“中欧班列”的集装箱，让人感觉似乎就在重庆。

王家营中心站是中铁联集在西部地区打造的首个铁路中心站，重庆是第二个，可谓是一对“亲兄弟”。

重庆团结村中心站过去只是一个“被农田围绕的四等小站”，在重庆铁路大通建设中，中欧班列（渝新欧）、渝满俄班列、渝南班列等都以该站为主要始发点，直接让其变成了一个员工超过600人的国际化一等大站。

王家营中心站由于过去缺少铁路通道支撑，发展相对较慢。但中老铁路开通后，王家营中心站成为了中老铁路的始发站。如今，越来越多的城市通过中老铁路运输向东南亚的货物，王家营中心站已成为一个重要的集散分拨点。

未来，渝滇可以通过团结村和王家营两大中心站，实现中老铁路、西部陆海新通道、中欧班列的无缝衔接，从而打通一条欧洲与东南亚、以铁路为主体的物流路线，进一步加强两地的经贸、人文往来，打造“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”的跨区域合作典范。

（本报记者 杨璇）

川渝脚步越走越近关系越来越亲

一列列中欧班列（成渝）昼夜不停地穿梭于广袤的亚欧大陆，成渝两地的笔电、整车及零部件、通信及机械设备、家具建材、服装鞋帽、食品、医药器械、农产品、花木等货物，搭乘“钢铁驼队”出海。

从2021年起，成渝共开中欧班列，川渝携手共赴“一带一路”；如今，“一带一路”对川渝的影响，已不止于中欧班列本身。

例如，在成都青白江区的成都国际铁路港，来自东南亚的木薯粉是大宗进口货物之一。奶茶中的珍珠，其主要原料就是木薯粉。看中当地的物流优势，蜜雪冰城于今年7月在成都青白江区正式开放蜜雪冰城亚洲总部，“雪王城堡”成为热门“打卡点”。

这意味着，重庆奶茶爱好者们喝到的奶茶中，那一颗颗Q弹的珍珠，其原料很可能就来自青白江。东南亚一成都一重庆，数千公

里的距离，都“浓缩”在一杯奶茶中。

在最近印发的《强化重庆成都双城联动联建2023—2024年度合作项目清单》中，成渝将深化中欧班列（成渝）海外仓合作运营，包括深化中欧班列（成渝）德国杜伊斯堡海外仓运营共享，推进共建中欧班列（成渝）波兰马拉运控中心，加强海外服务和贸易物流资源共享。

在对外开放上，重庆和成都还将推动拓展南向通道运输功能，优化提升中欧班列与西部陆海新通道衔接水平，联动沿线城市开行铁海联运和跨境班列，探索与沿海港口拓展“无水港”功能延伸互动。

可以预见，在成渝地区双城经济圈建设中，以“一带一路”为纽带，川渝发展的脚步将越走越近，关系越来越亲。

（本报记者 申晓佳）

重庆元素

老挝地标是地道“中国建筑”

拉萨翁广场，是位于老挝首都万象市的地标建筑群。133米的高度，让其从万象众多建筑中脱颖而出。鲜为人知的是，这个老挝的地标，有不少“重庆元素”。

广场的投资者，是来自重庆长寿的樊彦。出于家乡情结，他给项目打上了不少中国甚至是重庆印记。

比如，建筑材料很多是从重庆运来的，

机电设备是重庆机电集团产品，变压器是重庆生产的，玻璃来自重庆基江……整个项目近50%的产品，都是“重庆造”或重庆品牌。

而国产品牌就更多了——空调用格力、冰箱用海尔、网络设备用华为……樊彦介绍，整个拉萨翁项目有95%的产品都是中国产。所以，它既是老挝的地标，又是一个实实在在的“中国建筑”。（本报记者 杨璇 张璐）

重庆火锅成为曼谷新“食尚”

曼谷的街头，湖南河的晚风轻轻拂面，不同肤色的人们悠闲地在河岸边的商业街区往来穿行。在各色美食中，“麻辣火锅”“重庆老火锅”的招牌分外显眼。

记者对此很诧异：“泰国人喜欢酸辣，什么时候开始也喜欢麻辣了？”黄湛声说，东南亚

渝的麻辣火锅，“泰国导游黄湛声介绍，前两年，重庆火锅大量进入曼谷，很快就占领了当地市场。

“现在曼谷街头最流行的美食，是你们川

的饮食包容性很强，而且年轻人愿意尝试新鲜事物，所以麻辣火锅已经成为了曼谷的一种新“食尚”。

饮食的传播，也带来了文化的传播。黄湛声说，麻辣火锅刚开始流行时，泰酒里还没有“麻辣”一词。随着麻辣火锅雨后春笋般冒出，泰语干脆将“麻辣”一词音译过来，成了一个新词汇。

（本报记者 杨璇 张璐）

湖南怀化有个“小重庆”

在湖南怀化采访期间，记者偶然在当地干部口中得知，当地有个地方被称为“小重庆”。这个地方就是怀化市洪江区。

因水运而兴，洪江曾是湖南、湖北、四川、广西、云南五省区的物资集散地，一度商贸繁

荣，与重庆朝天门一带有些类似。因此，沈从文在散文集《湘西》中，用“小重庆”一词来形容洪江当时的繁华景象。

依托西部陆海新通道，怀化大力发展临港产业，从东南亚进口木薯淀粉、元明粉、矿

石等原材料进行加工，再将成品销往海内外。这些进口原材料，不少都是从重庆集货分拨而来。

在怀化国际陆港经开区，湖南盟盟国际贸易有限公司负责人透露，目前，该公司最大的业务就是从东南亚进口木薯淀粉，其中30%的木薯粉销往重庆，用来加工吃火锅时所需的红薯粉。

（本报记者 秦园因）

他山之石

新加坡的“有为”才“有位”

马六甲海峡的航运有多繁忙？从新加坡金沙广场空中花园向南望去，满眼尽是密密麻麻的船只，根本看不到边。

这条海峡是亚欧主要物流通道，全球海上货运量的1/4要经过这里。新加坡通过努力，把通道优势变为产业优势，以获取最大效益。

在新加坡帕西班让码头，我们看到的集

装箱堆场之大，可以用“辽阔”一词来形容。前来转运的集装箱，每年有4000万个，正在建设的大士码头，年吞吐能力逾6000万标箱，将成为全球最大码头。

其实，数十年前，新加坡的多个码头曾经暗礁密布，泊船条件并不好。但事在人为，新加坡对航道硬件和营商环境软件进行了大幅提升，尽最大努力让过往船只前来停

靠、补给、中转。经过数十年持续改进，如今，新加坡港成为了全球最大的中转枢纽港。

由此联想到重庆的内陆开放。渝新欧是中欧班列中开行频次最高、货运量最大的班列，夯实了重庆在“一带一路”上的枢纽地位；充分利用中新互联互通项目，联手新加坡开通西部陆海新通道，并建立起以自己为物流和运营组织中心的铁海联运机制……重庆也是靠着这样的开拓精神，通过“有为”换来了“有位”。

（本报记者 吴刚）

广西“开放之梦”无惧山海

广西钦州港，巨轮满载来自重庆方向的货物驶向深海；友谊关口岸，公路班车装满东盟水果源源不断发往川渝……这一切，带给记者最深的感悟就是：“开放之梦”终将跨越山海。

时间回到20世纪90年代。彼时，偏居西南边陲的广西，未能在开放的赛道上取得先发

优势；与此同时，地处西南内陆的重庆，由于不沿边、不靠海，开放之路也面临着重重障碍。

有必要在中国西部地区打通一条便捷的出海大通道！梦想的种子一旦种下，便开始不屈生根、发芽、开花。

率先进行合作签约、开行铁海联运班列……重庆与广西在共建西部陆海新通道的道

路上坚定笃行。

钦州港建成全国首个铁海联运自动化集装箱码头，平陆运河建设如火如荼……广西乘风破浪正当时。

渠园港成“世界中转站”，团结村变身联通世界的支点……重庆轻舟已过万重山。

趁着共建“一带一路”倡议的东风，搭乘西部陆海新通道的“快车”，渝桂正阔步前行，从开放末梢走向开放前沿，“开放之梦”终将跨越山海、抵达未来。

（本报记者 郭晓静 唐琴）

新疆乘着“一带一路”东风崛起

重庆和新疆，一个是长江内河港口，一个是西北边陲口岸；一个是不靠海、不沿边，位居西部腹地的内陆城市，一个是我国陆上口岸最多、边境线最长的省份。两个看似没有交集的地方，却因中欧班列、西部陆海新通道

的“穿针引线”，“手牵手”共同发展，最终实现“通江达海”。

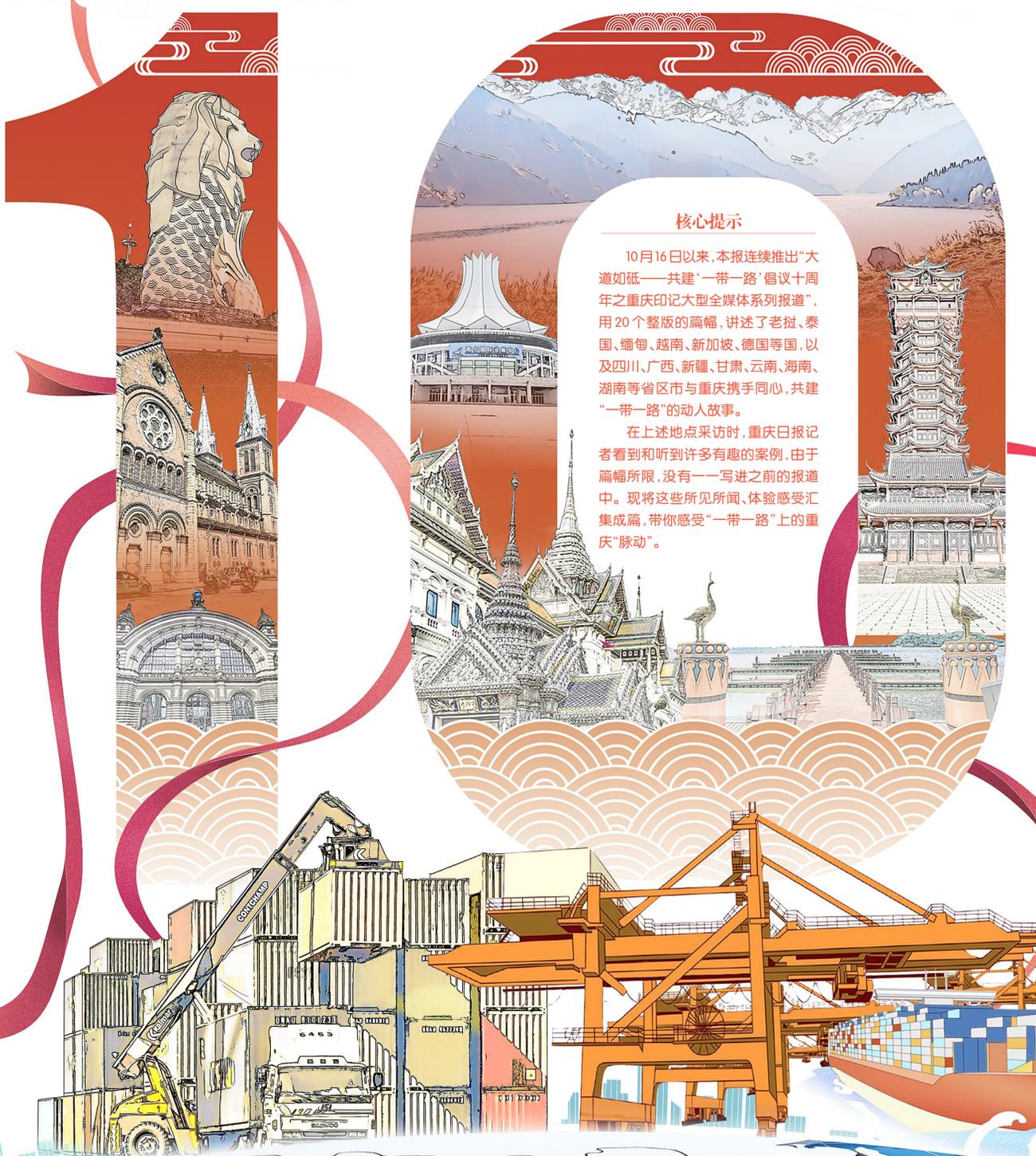
在乌鲁木齐，我感受到，乘着“一带一路”的东风，这座拥有“开放之城、引领之城、创新之城、生态之城”称号的现代化国际城市正快速崛起。

在霍尔果斯，曾经的丝路驿站正快速发展成为我国向西开放的国际都市。从空中俯

瞰，连霍高速60公里处游客络绎不绝，曾经繁忙的霍尔果斯第五代国门成为边境旅游打卡地。在口岸聚集和中欧班列的互相促进下，新疆找到了新的增长动能和发展路径，人民群众也从中得到实实在在的益处。

让人高兴的是，从“渝新欧”到中欧班列，重庆也搭上了“一带一路”快车，让自己从内陆腹地走向开放前沿，助力中国“钢铁驼队”驰骋在开放之路、繁荣之路。随着多年来各方的努力，这条路越走越宽，承载的不仅是产品，更是越来越成熟的产业链。

（本报记者 周光）



核心提示

10月16日以来，本报连续推出“大道如砥——共建‘一带一路’倡议十周年之重庆印记大型全媒体系列报道”，用20个整版的篇幅，讲述了老挝、泰国、缅甸、越南、新加坡、德国等国，以及四川、广西、新疆、甘肃、云南、海南、湖南等省市区与重庆携手同心，共建“一带一路”的动人故事。

在上述地点采访时，重庆日报记者看到和听到许多有趣的案例，由于篇幅所限，没有一一写进之前的报道中。现将这些所见所闻、体验感受汇集成篇，带你感受“一带一路”上的重庆“脉动”。