

# 陆路通 山海连 龙腾新通道

## ——西部陆海新通道大型融媒体联动报道·重庆篇



筑梦现代化 共绘新图景

·向总书记报告

### 陆海新通道构建西部开放新格局

# 以重庆为运营组织中心 通向全球490个港口



地(摄于二〇二三年十月十一日)  
出,通过陆海新通道驶向广西钦州港,所载货物将通过货轮发往世界各地  
沙坪坝区重庆国际物流枢纽园区,一列货运班列从团结村中心站发



□新重庆-重庆日报首席记者 杨骏

3月1日上午,重庆团结村,随着一声汽笛响起,一列载着化肥、化工品、摩配、新能源车等货物的列车向南驶去。这些货物将在两天后抵达广西钦州港,然后换乘货轮,运往世界各地。

由重庆到广西钦州港出海的路线,是陆海新通道铁海联运主线路,也是一条改变西部地区出海格局的南向物流大通道。2019年8月,国务院批复《西部陆海新通道总体规划》,标志这条通道正式上升为国家战略,为西部地区加快扩大开放、加速与世界接轨提供了重要载体。

如今,陆海新通道已成为沿线地区的经济大动脉,奏响了共建“一带一路”合作发展最强音。在这条路线开拓、建设、扩大的过程中,重庆一直扮演着不可或缺的重要角色。

### 牵头谋划

#### 三方开拓南向出海通道

时间的指针回到2016年3月18日,一场改变西部开放格局的三方会议,在重庆国际物流枢纽园召开。重庆国际物流枢纽园、广西北部湾国际港务集团、新加坡港务集团(PSA)三家的代表,在此谋划一条新的出海大通道。

重庆牵头组织这次会议,主要有两方面的考虑。一方面,海运是最经济的运输方式,但重庆乃至整个西部内陆地区仅靠长江黄金水道从东部出海,比较耗时不说,还常常遭遇堵塞,运输效率不高。重庆此前有开辟西向中欧班列(渝新欧)的经验,彼时希望打造一条南向出海通道。

另一方面,中新(重庆)战略性互联互通项目(简称中新互联互通项目)落户重庆后,重庆一直在探索思考如何在物流交通领域实现突破。从广西出海,比从东部出海能更快到达东南亚。

对于重庆的这一构想,广西和新加坡方面非常支持与认可。经过磋商,三方初步构思了一条由重庆铁路港—广西钦州港—新加坡港的联动路线。西部陆海新通道的雏形由此而生。

一年后,在北京召开的中新互联互通项目联合协调理事会第一次会议上,中新双方提出,此前苏州工业园、天津生态城这两个中新合作的国家级项目,均是以工业园区和城市建设为核心的“点”上合作,中新互联互通项目应该有所改变与突破。

在此背景下,中新双方都认为,渝桂三方讨论的上述“三港联动”路线很有现实意义,中新双方可以此为基础,建设通过重庆—广西北部湾—新加坡并与21世纪“海上丝绸之路”结合的海陆贸易路线,打造一条连接“一带一路”的国际大通道,充分拓展沿线合作空间。

也是在这次会议上,陆海新通道的前身——中新互联互通项目南向通道(当时简称南向通道)首次被正式提出。

重庆迅速抓住契机,与广西方面加强互动。2017年3月起,双方互派工作组到彼此的港口、口岸、工业园区进行对接。

“通过相互调研,双方迅速达成共识,随后开始了测试班列的准备工作。”陆海新通道运营有限公司董事长王渝培回忆说。

2017年4月28日,广西成功开行钦州港—重庆测试班列;5月10日,重庆开通至钦州港的铁海联运班列,实现班列双向运行。从测试结果来看,这条线路比传统运输时间缩短了15—20天。

同年9月25日,重庆从团结村中心站开行了前往广西钦州港的“南向通道”班列,标志这条线路实现常态化运行,西部内陆地区诞生了一条新的出海出境大通道。

2018年11月12日,中新两国正式签署《关于中新(重庆)战略性互联互通示范项目“国际陆海贸易新通道”建设合作谅解备忘录》,“南向通道”正式更名为“国际陆海贸易新通道”,简称“陆海新通道”。

至此,衔接“一带”与“一路”,改变西部内陆地区出海格局的陆海新通道,正式登上历史的舞台。

### 统筹协调

#### 重庆推动形成“13+2”共建机制

国务院批复的《西部陆海新通道总体规划》,对重庆的定位是:着力打造国际性综合交通枢纽,充分发挥重庆位于“一带一路”和长江经济带联结点的区位优势,建设通道物流和运营组织中心(以下简称运营组织中心)。

换句话说,重庆要在陆海新通道中担当运营组织中心的职责。在我国众多出海出境大通道建设中,堪称“独一份”。为何要设置运营组织中心,又为什么选择重庆?

一条物流大通道往往要辐射多个区域,虽然是各方共享,但也容易出现各自为政甚至恶性竞争的情况。为此,在通道开行常态化班列后,重庆提出,应该构建合作共享机制,邀请更多省区市加入到通道建设中。

2017年8月31日,在中新互联互通项目联合实施委员会第三次会议期间,渝桂黔皖4省市区政府代表签署了共建陆海新通道框架协议,标志着陆海新通道的省际合作机制正式成立。

2018年,渝桂黔皖4省市区政府在重庆召开会议,并在会上发出了合作共建陆海新通道的“重庆倡议”。后续,新疆、云南、甘肃、青海、陕西等省区陆续加入共建机制,西部陆海新通道的“朋友圈”不断扩大。

2019年10月,西部12省市区、海南省、广东省湛江市的代表汇聚重庆,共同签署了陆海新通道合作共建协议。2022年7月,在重庆举行的西部陆海新通道省际联席会议第二次会议上,湖南省怀化市正式“入席”,意味着通道形成了“13+2”省市区共建的新格局。

“重庆不仅是陆海新通道的发起者,也是通道形成共建机制的主要倡议者。”西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮表示,以重庆为运营组织中心,是国家层面对重庆工作的信任和肯定。

这是荣誉,更是责任。重庆作为通道的运营组织中心,理应服务好通道建设,促进通道共商共建共享,协商解决西部陆海新通道区域合作有关事项。

以搭建陆海新通道跨区域合作平台为例,刘玮介绍,重庆、广西提出以陆海新通道运营有限公司为跨区域综合运营平台,商请各省区市按照“统一品牌、统一规则、统一运作”的原则,成立相应的区域公司,结合自身情况来建设通道。

“‘13+2’共建机制为统一开展市场运营打下了坚实基础。对于沿线省市区来说,加入跨区域综合运营平台建设,有利于迅速实现同频共振。”王渝培说。

为了推动各方尽快加入跨区域合作平台,重庆奔走八方、广泛协调。比如2019年,重庆指派专业团队前往甘肃,在当地有关部门的大力支持下,合作成立了陆海新通道运营甘肃区域公司,由该区域公司负责甘肃区域通道运营工作。

其间,重庆团队把从建立渠道到组织货源、开拓市场等推进通道建设的经验共享给甘肃的同事们,还将重庆探索出的“铁路箱下海”和“海运箱登陆”等创新模式推广到甘肃。在双方的努力下,2020年,甘肃实现了常态化开行陆海新通道铁海联运班列。

随后,新疆、宁夏等地也成立陆海新通道区域公司。西北地区的货源也大多实现了到重庆集结,再经北部湾出海的全程常态化运输。

陆海新通道的合作范围还在持续扩大。目前,国内还有更多省市区向陆海新通道伸出橄榄枝并付诸行动。比如,湖北宜昌已经准备加入跨区域合作平台,并积极推进加入共建机制的相关事宜;河北省首发了陆海新通道的京津冀班列,推动了京津冀与西部省市区加速互联互通;安徽、河南等省也正积极与重庆对接,希望尽早参与共建陆海新通道,分享开放合作新机遇。

### 数说陆海新通道

■连通重庆铁路港—广西钦州港—新加坡港,比传统运输时间缩短15—20天

■西部地区12个省市区和海南,以及广东湛江和湖南怀化,形成“13+2”共建机制

■截至2023年底,已辐射120个国家和地区的490个港口

■运输货物种类从2017年的不到50种,增加到现在的1100多种

■2023年,重庆经陆海新通道三种主要运输组织方式(铁海联运、国际铁路联运、跨境公路运输)共运输18万标箱,同比增长21%,货值280亿元,同比增长16%,运量、货值约占陆海新通道沿线省市区总量近3成

(资料来源:西部陆海新通道物流和运营组织中心)

### 带头创新

#### 重庆争当通道发展“示范生”

2023年12月16日,一批来自巴西的冻品牛肉,从广西钦州港搭乘陆海新通道铁海联运班列到达重庆团结村,到站后提货转入陆海新通道监管冻库。随后,基于该批货物签发的“一单制”数字提单,牛肉客户获得了动产质押融资支持。

这是国内首笔陆海新通道多式联运“一单制”数字提单动产质押融资业务,标志着重庆依托陆海新通道开展多式联运“一单制”物权属性探索取得了突破性进展,为解决中小微企业融资贵、融资难问题开辟了新路径。

这些都只是重庆在陆海新通道上持续创新的“冰山一角”。随着陆海新通道形成“13+2”共建机制,沿线省市区都结合自身区位优势,推动通道建设。重庆作为通道的开拓者之一和运营组织中心,除了要做好省际协商协作的任务,更以身作则,在通道发展上当好“示范生”。

为此,重庆多维发力,不断完善通道。比如在模式、机制创新上,重庆搭建了全国唯一的跨境金融服务平台西部陆海新通道融资结算应用场景,为企业融资及支付超27亿美元;探索使用了“一箱到底”的铁路箱出海使用模式,让企业直接以铁路集装箱出海,节约了大量时间和费用。

重庆市港口岸物流办主任杨琳介绍,6年多来,重庆在通道的物流组织、通关便利、金融赋能、经贸发展和优化产业布局等多个方面进行了探索创新,为通道完善协调机制、提高运行效率、促进经贸往来提供了强劲动力。

班列开行的数量以及其可覆盖的地区,是衡量陆海新通道发展的“硬指标”。重庆要当好通道建设的“示范生”,自然也要在通道运行上争做“领头羊”。

今年2月10日,农历龙年首日,陆海新通道在重庆的三大站点——团结村中心站、鱼嘴站、小南垭站均开行了铁海联运班列,实现了重庆2024年通道运行“开门红”。

“连续几年的新年第一天,我们都在多站同时开出班列。”陆海新通道运营有限公司运营部部长贾俊介绍,在今年春节至元宵期间,重庆经陆海新通道发运的集装箱就超过4000个标箱。

数据显示,2023年,重庆经陆海新通道三种主要运输组织方式(铁海联运、国际铁路联运、跨境公路运输)共运输18万标箱,同比增长21%,货值280亿元,同比增长16%,运量、货值约占陆海新通道沿线省市区总量近3成。

在线路拓展上,重庆也是一马当先。今年2月20日,一趟从泰国发运的冷链班列抵达重庆江津小南垭,这是龙年首趟抵达重庆的陆海新通道中老泰冷链班列,也标志着重庆与东盟之间的跨境铁路冷链通道实现双向对开常态化运行。

截至2023年底,陆海新通道已辐射120个国家和地区的490个港口,越来越多的国家、地区、企业积极加入到陆海新通道“朋友圈”之中。

