

牢记嘱托
感恩奋进

奋力谱写中国式现代化重庆篇章

物流园区要积极运用先进技术,不断创新联运模式,提高科学管理水平,在建设现代物流体系中发挥更大作用。

重庆要以敢为人先的勇气,全面深化改革,扩大高水平对外开放。
——习近平总书记视察重庆时的重要讲话

不断升级 国际物流枢纽园链接全球

我们
这一年

■新重庆-重庆日报首席记者 杨骏

3月7日,重庆国际物流枢纽园区(以下简称国际物流枢纽园)内,兴隆场编组站正式“升级”——扩能改造工程顺利完工并开通运营,新增9条线路,日均办理车辆能力提升9%,解编列数提高5%。

兴隆场编组站是西南地区规模最大的铁路编组站,从重庆铁路集装箱中心站(以下简称团结村中心站)驶出的中欧班列、西部陆海新通道等国际列车,都是由这

个编组站负责组织。

兴隆场编组站的扩能改造,是国际物流枢纽园“升级”的生动诠释之一。去年4月,习近平总书记视察重庆时,第一站就是国际物流枢纽园。他强调,物流园区要积极运用先进技术,不断创新联运模式,提高科学管理水平,在建设现代物流体系中发挥更大作用。一年来,园区全面贯彻落实总书记指示,从基础设施、运营模式、物流体系等多个方面持续升级,已成为一个立足重庆、辐射全国、链接全球的内陆国际枢纽。



▲“中欧班列”第10万班列车从沙坪坝区团结村站驶出。(摄于2024年11月15日)

记者 张锦辉 摄/视觉重庆

▲沙坪坝区团结村站,整车整齐排列在集装箱旁。(摄于2025年1月22日)
记者 张锦辉 摄/视觉重庆▲沙坪坝区团结村站,渝新欧工作人员仔细检查重庆中欧班列的集装箱。(摄于2025年1月29日)
通讯员 郭晋 摄/视觉重庆

开辟“南通道”新线路

增强中欧班列的抗风险能力,完善重庆的物流体系

化。然而,“南通道”沿线涉及多个国家,难度之大,可想而知。

“总书记的指示,坚定了我们做好‘南通道’的决心。”刘太平说,随后,重庆不断在“南通道”上发力。

例如,重庆依托巴库—第比利斯—卡尔斯铁路,优化了整体路线,让“南通道”无须再跨越黑海,减少了一次铁海转运过程;再如,持续跟沿线国家和地区沟通,优化衔接机制,减少通关流程。

通过孜孜不倦的努力,去年7月,中欧班列(渝新欧)“南通道”由“跨两海”转向“跨一海”经土耳其直达欧洲腹地的线路正式开行,目前已实现常态化运行。通过这条路线,从重庆到土耳其的时间压缩至21天,到德国的时间为30多天,整体时效性大幅提升。

“客户对这条通道很满意,特别是去年夏季、秋季的时候,很多客户都选择走这条路线,以确保货物能够安全抵达。”渝新欧公司运营中心主管杨红说。

她表示,“南通道”还有不少“进步空间”。例如,里海区域在冬季不仅会有冰封等情况,还有大风,对铁路运输影响很大。目前,重庆正在与沿线国家沟通,探索备选方案,例如通过伊朗,彻底避开海运环节,实现全程铁路运输。

“通道是对外开放的基础支撑,中欧班列(渝新欧)拓展‘南通道’,能够为整个重庆构建更加四通八达的物流网络,助力重庆打造内陆开放综合枢纽。”市政府口岸物流办主任杨琳说。

美联物流集团总裁何道国对此深感认同。他表示,“南通道”最大的意义,就是为中欧班列提供了一条新的路线,从而提升班列的抗风险能力。对于从事亚欧贸易的企业,特别是高货值产品的客户而言,分散风险比单纯追求最低成本更为重要。

“鸡蛋不能放在一个篮子里。重庆物流网络越丰富完善,各开放通道的吸引力就越大,对外开放的步伐也就越快。”何道国说。

两大通道“无缝衔接”

“东盟快班”是重庆在物流联运模式上的一次创新之举

去年10月15日,一趟西部陆海新通道国际铁路班列从越南河内出发,于当月20日抵达重庆,随后在国际物流枢纽园重新编组,再经海关检验后,当天“联动”中欧班列(渝新欧)驶向波兰马拉。

这趟联动班列,名为“东盟快班”,是重庆在物流联运模式上的一次创新之举:通过中欧班列、西部陆海新通道背后两家运营公司的携手,让西、南两向大通道,在重庆实现真正意义上的无缝衔接。

“中欧班列和西部陆海新通道其实一直有联动。”刘太平介绍,仅去年上半年,中欧班列(渝新欧)就与重庆开行的陆海新通道班列联动发运1800标箱。但因两条通道背后运营公司不一样,联动过程中存在“最后一公里”不畅的问题。

刘太平举例说,以前若要把东盟的产品通过铁路卖到欧洲,先要找陆海新通道公司,通过相应班列运到重庆,随后又与渝新欧公司合作,通过中欧班列运过去。这意味着同一批货物要走两次程序、办两次手续。

为打破壁垒,渝新欧公司携手陆海新通道公司,从以前配合时的“各司其职”,向共同组织运营转变。“东盟快班”由此诞生。

去年7月和9月,两家公司先后进行了两次测试,试运行从泰国经重庆,最后抵达德国杜伊斯堡的“东盟快班”。

随后,两家公司在对接客户时,都会向客户宣传“东盟快班”,并明确表示,两家公司会同时为其规划东盟—重庆及重庆—欧洲的两段路线运输方案。

值得一提的是,“东盟快班”采取全程“一单制”,客户只需一次委托、一次付费、一次下单,甚至连集装箱都可“一箱到底”。测

算下来,“东盟快班”全程耗时比以前要节约5—10天,得到客户的积极响应。

重庆市国际物流口岸服务协会秘书长蒋啸冰表示,“东盟快班”不仅让重庆西向、南向两大物流通道首次实现深度合作,也为重庆深化与东盟、欧洲地区的产业链供应链合作创造了新场景,是重庆在通道建设上的一次积极、有效的探索与尝试。

从更高的视野看,“东盟快班”还是一个示范。近年来,重庆大力推动通道建设,除了西向、南向外,还开通了北向的渝满俄班列和东向的渝南班列。为此,重庆一直在积极推动不同方向、不同物流运输方式之间的联动发展,构建了“铁公水空”多式联运体系。

例如,在2024年,重庆经西部陆海新通道与中欧班列、长江黄金水道联运14.46万标箱,同比增长56%。

“重庆探索的‘东盟快班’,为重庆解决多式联运‘无缝衔接’的‘最后一公里’,提供了新思路与操作样板。”杨琳表示,它不仅是物流模式创新的生动实践,还可以推动重庆成为一个“中心点”,加速构建面向东盟、欧洲的双向货物大通道,为整个亚欧贸易提供更便捷、高效的物流服务,提升重庆自身在国际贸易中的地位和影响力。

新设“铁路港综保区”

国际物流枢纽园的保税业务实现全面升级

4月7日,国际物流枢纽园整车口岸内,重庆国际铁路港综合保税区(以下简称铁路港综保区)的卡口、道路等主体工程已建设已结,等待着月底前向海关总署申请验收。

站在“综保区”的角度,铁路港综保区的设立其实有些在“意料之外”。

此前,重庆已有江津珞璜综保区等6个综保区,数量在中西部地区位居前列,且西永综保区距离国际物流枢纽园仅十多公里,

如此近的区域设立两个综保区的先例很少。

但站在重庆开放型经济发展的角度,这个铁路港综保区的设立又是“情理之中”。

随着中欧班列(重庆)、西部陆海新通道、渝满俄班列等铁路物流大通道在团结村中心站始发,国际物流枢纽园不断发挥开放通道的辐射带动效应,集聚了大量企业。然而,这些企业需求的保税加工、保税维修等业务形态,都是国际物流枢纽园此前不具备的,不利于实现“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”的集聚效应。

为此,沙坪坝区先与重庆海关、市商务委、市政府口岸物流办等职能部门沟通,然后向市委、市政府汇报情况,希望能从更高维度推动此事。重庆海关作为主要牵头单位全力跟进,争取海关总署的支持与指导。

作为申报主体,国际物流枢纽园不断夯实自身实力,交出了一份年开行国际班列近4000列,铁路口岸整车进出口近10万辆,药品进口量占全市近七成,口岸进出口通关货值达600亿元的成绩单。

2023年6月,重庆市政府正式向国务院申报设立铁路港综保区。2024年4月30日,铁路港综保区正式获批,从正式申报到获批仅用了10个月时间。

“铁路港综保区运行后,国际物流枢纽园的保税业务将实现全面升级。”重庆海关所属渝州海关关长邹伟表示,该园区将新增保税加工、保税研发、保税检测维修等业态,可以在扩大对外贸易等方面发挥重要作用。

如今,在“通道+口岸+保税区”联动发展下,国际物流枢纽园已成为全市开放型经济的主阵地——

截至目前,园区已引进企业超5500家,产值超1500亿元;整车口岸助力长安、赛力斯等20余个品牌出口整车6.3万辆,进口整车4629辆,位居内陆第一;医药口岸实现进口2.86亿美元、增长76%,占全市约七成;肉类口岸率先实现海运原箱进口榴莲、巴沙鱼、牛肉等高附加值货物,通过陆海新通道进口冷链产品超1000吨。