

做好通道带物流、物流带经贸、经贸带产业文章 重庆交运 打造具有国际竞争力的现代物流企业集团



重庆交运物流大事记

- 2011年**，与日本近铁物流集团合资组建及时达公司，为宏碁、华硕等品牌电脑厂商提供一体化的笔电物流服务。
- 2012年**，代表重庆与中铁、中铁、哈铁、德铁“四国五方”合资成立渝新欧(重庆)物流有限公司。
- 2013年**，开行渝德海联运班列。
- 2014年**，开行渝满俄国际铁路班列。
- 2014年**，成为全国长江水陆联运试点项目运营企业。
- 2015年**，启动建设重庆智慧物流公共信息平台。
- 2016年**，开行东盟跨境公路班车。
- 2017年**，参与组建重庆物流金融股份有限公司，推动重庆物流与金融融合发展。
- 2018年**，开行渝渝海联运班列。
- 2018年**，参股控股轻、重资产等3家中新合资公司，成为中新互联互通示范项目交通物流领域的重要推动力量。
- 2018年**，重庆智慧物流公共信息平台列为国家骨干物流信息平台。
- 2019年**，成为首批国家多式联运示范工程运营企业。
- 2019年**，控股参与组建重庆国际物流集团，更全面地参与西部陆海新通道建设。
- 2020年**，位列中国企业500强第18位。

盘点重庆交运“顶梁柱”

目前，重庆交运旗下18家二级企业中，有12家从事物流业；171家三级企业中，超半数涉足物流业务。这些物流企业参与国际物流通道建设、铁路运输、公路运输、长江航运、城乡配送、笔电物流等多个领域处于重庆物流行业领先地位。

●国际物流通道

渝新欧(重庆)物流有限公司专注于国际铁路运输，负责中欧班列(渝新欧)、渝满俄班列和越南国际铁路联运班列运营，是中欧班列开创者，创新引领多式联运、国际多式联运、国际多式联运、“关铁通”电子关锁等各领域，成为重庆走出去的靓丽“名片”。

重庆东盟国际物流有限公司专注于国际跨境公路运输，负责重庆-东盟跨境公路班车开行；班车已开行的8条运行线路覆盖中南半岛，可供客户选择使用的境外仓储分拨点近30个，实现了重庆与东盟国家的“门到门”运输。

重庆太平洋国际物流有限公司专注于长江铁水联运，负责长江铁水联运大通道的集装箱运输，业务网点覆盖长江上、中、下游沿线各省市，是西南地区最早从事长江内支线班轮运输的公司之一。

重庆集装箱联运公司专注于沿海集装箱联运，负责渝甬和渝德班列开行，可提供国内国际铁路多式联运、干线运输、集装箱堆场等“一站式”服务，多年来稳定占有重庆市铁路罐式集装箱发运领先地位。

●综合物流领域

重庆公路运输(集团)有限公司从事综合物流，提供全程物流一体化服务，拥有国家货运一级、国际货运代理一级、国际国内航空货运代理一级、A类报关企业、无船承运人、大件运输四级、危险品运输等资质，是交通部重点联系道路运输单位、中物联认证5A级物流企业。

重庆轮船(集团)有限公司从事航运物流，提供集装箱、液体危险化学品、滚装、干散货、件杂货等在内的长江干支流货物运输，是西南地区生态功能最为完整的国有综合性航运物流企业、中物联认证5A级物流企业。

重庆智慧物流产业发展平台从事物流大数据智能化应用，建设运营了重庆智慧物流公共信息平台，是“双认证”企业，作为首批鲲鹏云认证合作伙伴、重庆物流行业华为“优秀ISV合作伙伴”。

●专项物流领域

重庆及时达国际物流有限公司专注于笔电物流，为笔电品牌厂家提供VMI仓储和JIT生产物流服务，是海关高级(AEO)认证企业和海关特准监管企业、第一批无纸化通关试点企业。

重庆大件运输公司专注于大件物流，提供大型物件运输和起重吊装服务，具有600吨级的道路运输、桥梁架设、施救抢险及超长、超高、超重的特种设备运输能力，圆满完成了“神州五号返回舱”运输、三峡水利枢纽工程永久船闸及反坝门吊装等重要任务。

重庆同城配送有限公司专注于城市共同配送，提供重庆主城区全网络配送服务，创新开展城配公文化线路近20条，是“无车承运人”试点单位、中国城市配送品牌企业，2020年获得我市首家“网络货运”牌照。



渝新欧公铁物流园

智慧“大脑”+物流网络 串起国际物流大通道

物流，一端连接生产，一端连接消费。

如何让重庆及周边的货物能快速集聚，通过国际物流大通道走向全球？与此同时，又如何能让来自全球的货品快速疏运到终端？

重庆交运给出了自己的答案：依托国际物流通道，国内建立“三圈”分拨配送网络，全重庆地域布局开放型“三级”物流站场体系，打造物流全产业链云平台——智慧物流公共信息平台。

即通过重庆智慧物流公共信息平台，将国际物流大通道、“三圈”分拨配送网络和“三级”物流站场体系串联起来，实现重庆物流加速跑。

国内分拨配送网络建设。重庆交运大力推进以重庆为运营中心的分拨配送网络建设，形成了重庆本地、周边省市和全国范围3个层级的物流圈。国内铁路集装箱运输方面，重庆交运市场占有率较高；长江内河航运方面，集装箱、危化品、干散货和滚装运输业务类型齐备，各种业务在行业中均有一定影响力；公路运输方面，车辆规模重庆第一，集装箱运输网络辐射华东、华南以及重庆周边省市；城市物流配送方面，配送网络齐全，覆盖重庆各个区县。

“三级”物流站场体系建设。重庆交运持续10余年累计投资近60亿元，在中心城区及万州、江津、永

川、长寿、铜梁等区县布局了50个物流站场，乡镇综合服务站也已经启动建设。

目前，重庆交运物流仓储面积超过84万平方米，正在形成公共性、开放性、基础性、专业性“主城一区一县一乡镇”三级物流站场体系，解决了中小物流企业集中入驻、集约化经营的难题。

与此同时，随着智慧物流的广泛应用，物流业已进入新的发展阶段，智慧和高效是物流业高质量发展的关键词。重庆交运创新运输组织模式，通过智慧平台深度融合，实现与传统产业链深度融合。

为了加快物流行业的信息化发展，经市级行业主管部门批准，重庆交运启动了重庆智慧物流公共信息平台，着力打造物流全产业链云平台。目前，该平台已基本建成6朵智慧物流“云”，即TMS(运输管理)云、WMS(智慧仓储)云、共同配送云、货运信息交易云、物流园区云、多式联运云。同时，区县物流大数据平台和智慧物流园区数字孪生项目已逐步建成投用。

这6朵“云”将市内外600多家企业联系起来，快捷、高效地实现运输方式之间、园区之间、区域之间、供应链上下游之间信息互联互通，提高物流各环节协同水平。

推动高质量发展，促进产业数字化转型

未来，重庆交运将深入贯彻新发展理念，以推动高质量发展为主题，以构建内部融合协调发展、内外互惠互进发展格局为路径，以统筹线上线下，促进产业数字化转型为手段，打造中国一流的现代物流企业集团。在物流领域主要聚焦以下方面——

加快建设国内物流网络，畅通国内外物流双循环，吸引国际资源要素集聚，服务构建新发展格局，进一步做大物流产业实现企业发展的新跨越，集团力争在“十四五”末物流收入规模翻一番，成为具有国际竞争力的现代物流企业集团。

进一步强化国际物流网络。大力支持参股企业在国际物流通道沿线布局海外物流集运中心，重点推动在德国、波兰、俄罗斯、哈萨克斯坦以及越南5个国家的布局。

进一步优化国内分拨配送网络。密切与国内沿海城市群的联动，强化与大湾区的物流连接，加强成渝两地物流网络，建成公路物流行业集

货大平台，两年内网络覆盖重庆城乡和四川主要城市；利用客运站场资源，布局500个乡镇综合运输服务站，发展农村物流助力乡村振兴。

进一步提升多式联运水平。建成国际物流通道大数据平台，发展大小水、公铁、铁水、铁海等多式联运规模，促进国际与国内物流网络无缝衔接，增强重庆国际货物中转和辐射能力。

进一步加快物流数字化转型。3年内基本完成区县智慧物流大数据平台建设，尽快形成“主城一区一县一乡镇”全市一体化的物流大数据。同时，加快推动物联网和数字孪生技术在南昌、固始村等市级物流基地，以及江津和巴南等区县物流中心的建设和示范应用，建设一批智能化示范园区和示范仓库，推动我市物流行业数字化转型。

潘峰 何勤涛 湛茗 图片由重庆交运物流控股(集团)有限公司提供

应交通运输行业改革而诞生 应综合运输体系建设而壮大

2004年12月，重庆交运应交通运输行业改革而诞生。按照市委、市政府决策部署，重庆交运组建之初即整合了7家水陆运输企业，致力于优化配置国有资产及运输资源，增强国有交通在运输市场的竞争力。重庆交运牢记使命和定位，坚定不移推进重庆交通运输行业规模化、集约化、品牌化、数字化发

展，带来了行业从“散乱无序”到“集约规范”、从传统线下到“互联网+运输”“互联网+物流”的新局面，提高了重庆交通运输保障经济社会发展的能力，壮大了国有运输经济。仅仅16个年头，总资产由43亿元增至265亿元、增长5倍，经营总收入由约22亿元增至162亿元、增长6倍，在全国打造了道路运输企

业改革创新发展的“重庆样板”。重庆交运在“十四五”时期、“十二五”时期大力实施“客补货、陆补水”战略，依靠客运产业黄金发展期资金优势，不断加大对现代物流产业发展的投入，围绕“国际物流通道、国内分拨配送、物流站场、物流信息化”精准发力，构建了“四向”国际物流通道、“三圈”国

内物流分拨配送网络，形成了较强的物流运营能力；布局了“三级”物流站场体系，奠定了较好的物流基础设施条件；上线了重庆智慧物流公共信息平台，致力于物流数字化转型，加快发展农村物流，不断完善城乡物流配给网络。目前，重庆交运已培育形成了具有较强竞争力的现代物流产业体系。

重庆国际物流通道运营的先行者

实现了“一带一路”和长江经济带的无缝连接。

为迎接全球第三次笔电产业转移浪潮，重庆需要一条耗时短、效率高、通达欧洲的物流通道。在国家相关部门、铁路总公司的大力支持和市物流办的积极推动下，渝新欧班列实现了“重庆造”笔电产品从团结村运往欧洲国家的国际铁路联运。为保障班列常态化运行，重庆交运集团代表重庆与中铁、中铁、哈铁、德铁“四国五方”合资成立渝新欧(重庆)物流有限公司，专门负责班列货运组织及运营。

目前，中欧班列(渝新欧)已经开展了渝新欧+公路、渝新欧+铁路(越南班列)、渝新欧+水路(果园港班列)等多种运输模式，形成了“1+N”辐射分拨体系；去回程已在我国西南、华东、华南以及境外中亚、中欧、东欧、南欧等30多个城市开通集运分拨点。

利用这条向西国际物流大通道，渝新欧公司也加快了走出去的步伐，合资成立渝新欧拼箱业务公司和欧洲分公司，整体收购位于德国杜伊斯堡港铁路站场附近的仓库，正在着力打造渝新欧班列境外集运平台。

向东：渝甬铁海联运班列，实现“陆海内外联动、东西双向互济”开放格局。

众所周知，千百年来，重庆东向物流一直采用长水运。长江，一直是重庆与外界进行交往和贸易最重要的通道，但无奈路途遥远，重庆至上海需要10天至15天时间，如遇到三峡大坝船舶检修，过坝船舶拥堵，在基础上还跨延7天至10天。不仅如此，随着建设长江经济带战略的纵深推进，三峡大坝过坝

需求量会进一步增加，过坝矛盾将愈加凸显。

为响应国家“支援长江水运、开通沿江班列”号召，2018年1月23日，渝甬铁海联运班列开行。班列在跨越6省运行约57小时后，将重庆企业生产的50个品类货物，通过宁波舟山港出口至46个国家和地区。

如今，这条东向的大通道累计开行了723列，发送集装箱54657TEU，其中外贸占比99%。渝甬班列通过与中欧班列(渝新欧)有机衔接，成为向东连接出口、向西直抵欧洲的国际物流大通道，货物到达宁波港后，将再通过海运经日韩线、北美线、南美线、欧洲线出口至美国、阿根廷、法国、日本、韩国等世界各地。同时，宁波舟山港国际联运业务首次推进德国，在途时间约20天，相比海运节省了10余天。

向南：跨境公路班车实现中南半岛全覆盖，打通了重庆与中亚地区陆运通道。

中国—东盟自由贸易区是世界上由发展中国家组成的最大的自由贸易区，也是仅次于欧盟和北美自由贸易区的全球第三大自由贸易区。东盟是与重庆时空距离最短的国际合作伙伴，然而长期以来，并没有形成点对点直达的物流通道。

为破解这一难题，重庆交运所属公司公司以打造重庆跨境公路班车货运平台为着眼点，联合巴南区政府在重庆公路物流基地内投资建设东盟国际物流园，并以此作为枢纽节点，构建以公路集装箱运输为主的国际跨境运输网络。自开通以来，重庆跨境公路班车按照“五



渝新欧十周年纪念专列



重庆交运集团物流车队

现代物流是经济全球化的产物，也是推动经济全球化的重要服务业。物流业的发达程度，是衡量一个区域核心竞争力的重要指标。

重庆地处内陆腹地，不沿边、不靠海，重庆产品出口，除空运外，主要靠走长江水运。重庆要全面融入共建“一带一路”和长江经济带发展，建设内陆国际物流枢纽和口岸高地，亟需畅通国际物流大通道，弥补短板。作为重庆物流行业的骨干企业，重庆交运责无旁贷。

多年来，在国家相关部委和市委、市政府的支持下，重庆交运紧跟国家战略部署，抢抓机遇敢为人先，开行国际铁路班列、跨境公路班车，大力发展海、公铁等多式联运，稳定运行长江集装箱班轮，积极建设重庆出海出境大通道。

目前，重庆8条国际物流通道为：西向，中欧班列(渝新欧)；东向，即重庆—上海长江集装箱班轮运输、重庆—浙江宁波港渝甬铁海联运班列；北向，渝满俄班列；南向，包括西部陆海新通道3种主要运输方式(重庆—钦州铁海联运班列、重庆—东盟跨境公路班车、重庆—河内国际铁路联运班列)和重庆—广州渝德铁海联运班列。

这8条通道，除重庆—钦州铁海联运班列外，其余均由重庆交运所属全资或控股企业负责运营。

向西：中欧班列(渝新欧)一路开行，一路创新，创下了5项“全国之最”，开行时间最早、数量最多、运输货值最大、辐射范围最广，带动产业最强的中欧班列，