

一条通道 推动重庆迈向 开放高地

大道绵延万里，中欧如若比邻。中欧之间，有一条横贯亚洲大陆，穿越数国的铁路大通道——渝新欧国际铁路联运通道。

每天，满载货物的中欧班列(渝新欧)穿行在这条通道上，服务“一带一路”沿线货物互联互通。传统海运需要2个月才能抵达的货物，如今只需要13天左右。

10年间，中欧班列(渝新欧)累计开行近8000列；累计运输货值近3000亿元，多项累计关键指标居全国首位。

10年间，中欧班列(渝新欧)开枝散叶，形成30余条成熟运行线路，辐射亚欧26个国家近40个城市。

这条通道的成功，为重庆开放通道建设积累了经验，坚定了重庆扩大开放的信念与步伐。

2017年10月，重庆与广西、新加坡一起开拓

的西部陆海新通道正式实现常态化运营。西部陆海新通道自重庆出发，经广西钦州港出海，转运至东南亚，甚至全球。

2019年，国家发改委发布相应规划，西部陆海新通道上升为国家战略，重庆是通道的运营组织中心。同年10月，西部12省区市、海南省、广东省湛江市在重庆签署该通道的共建协议，形成“13+1”共建机制。

西部陆海新通道是继渝新欧国际铁路联运通道之后，重庆参与开辟的另一条国际货运通道，中国西部地区因此有了一条由南出海，面向世界的国际大通道。

目前，西部陆海新通道已形成铁海联运班列、公路班车、国际铁路班列三种物流组织形式。重庆累计开行西部铁海联运班列3658列、跨境东盟公路班车6373车次、国际铁路联运班

列328列。

重庆还积极推进向北、向东的通道建设。北向开行“渝满俄”货运班列，由重庆直达莫斯科，将货运时间由2个月缩短至8天；东向开行直达宁波的渝甬班列，货物抵达宁波后，在北仑港转海运，再分运至世界各地。

如今，重庆借通道之便，通江达海、贯穿欧亚，实现了“一带一路”和长江经济带无缝衔接，将重庆不靠海、不沿边的劣势，转为辐射东南西北四个方向的优势，曾经的开放“末梢”变身开放前沿。

在条条通道的加持下，“十三五”期间，重庆外向型经济持续攀升，外贸进出口年均增长7%；累计实际利用外资超过520亿美元，外商投资市场主体达到6764户，引入世界500强企业达到296家……重庆开放型经济发展持续向好。

本报首席记者 杨骏



▲重庆团结村车站，伴随着长鸣的汽笛，一趟满载着电子产品、机械零件、日用百货等物品的中欧班列(渝新欧)十周年纪念专列驶出车站，发往德国杜伊斯堡(摄于2021年3月19日)。

记者 崔力 摄/视觉重庆



▲果园港成为长江上游水铁公多式联运综合物流枢纽，是重庆加快建设内陆开放高地的重要平台(摄于2020年12月22日)。

记者 龙帆 摄/视觉重庆



▲在两江新区两路寸滩保税港区，消费者正在“一带一路”商品展示交易中心选购进口红酒(摄于2020年5月29日)。

记者 张锦辉 摄/视觉重庆



▲在重庆铁路口岸保税物流中心(B型)，重庆出入境检验检疫局铁路办事处的工作人员正在对进口葵花籽油进行查验(摄于2018年2月8日)。

记者 张锦辉 摄/视觉重庆



▲重庆自贸试验区西永片区大力发展“笔电”等新兴产业，为重庆出口贸易增添了强劲动力(本报资料图片)。

记者 巨建兵 摄/视觉重庆



▲重庆南彭公路保税物流中心(B型)，前往吉尔吉斯斯坦的重庆跨境公路班车驶出(摄于2021年6月21日)。

记者 谢智强 摄/视觉重庆



▲在新加坡智慧建筑企业IDA Technology Pte Ltd，工作人员正在展示VR技术在建筑设计中的应用。中新互联互通项目以重庆为运营中心，成为辐射西部地区乃至更广泛区域的国际合作平台(摄于2020年9月16日)。

记者 张锦辉 摄/视觉重庆