

新重庆开局第一年·高质量发展加油干②

2023

今年预计班列开行数量突破9300列，比2017年开行之初增长52倍——

西部陆海新通道加速重庆开放“叠加效应”

2023年

西部陆海新通道铁海联运班列保持了强劲的增长态势，同比增长**8%**

到2023年末

预计班列开行数量突破**9300**列，比2017年开行之初的**178**列增长**52**倍

今年1—11月

重庆经西部陆海新通道三种主要运输组织方式共运输**16.1**万标箱，同比增长**21%**，货值**245.89**亿元

其中重庆西部陆海新通道铁海联运班列运输**14.5**万标箱，同比增长**26%**，货值**184.59**亿元

如今

西部陆海新通道的辐射范围已覆盖**120**个国家和地区的**486**个港口

(数据由记者杨骏整理)



□本报首席记者 杨骏

12月14日，一趟载有印度尼西亚酥油、新加坡面粉、柬埔寨香米等货物的西部陆海新通道铁海联运班列抵达重庆团结村中心站。这是今年第9000班西部陆海新通道铁海联运班列。

汽笛声声、车轮滚滚。2023年，西部陆海新通道铁海联运班列保持了强劲的增长态势，同比增长8%。到2023年末，预计班列开行数量将突破9300列，比2017年开行之初的178列增长52倍。

抢抓共建“一带一路”机遇，开创中欧班列（渝新欧）积累下的经验，让重庆把目光投向南方——开辟一条“重庆铁路港—广西北部湾港—新加坡港”陆海联运的新路线，实现“一带”与“一路”无缝衔接。2017年9月26日，西部陆海新通道实现常态化运行，意味着一条提升中国西部地区与东盟地区互联互通水平，进一步扩大中国对外开放的南向大通道正式登上历史舞台。

作为西部陆海新通道的运营组织中心，重庆肩负重任的同时，也把握住了发展机遇，凭借推动通道建设，改变了不靠海、不沿边的地缘劣势，不仅让西部货物出海，增添一条便捷高效的物流大通道，还让内陆开放高地建设风生水起，推动重庆开放型经济高质量发展。

今年前11个月

重庆由通道铁海联运班列运输货物14.5万标箱

10月8日，江津小南垭铁路物流中心，一趟装载着氯化铵、摩托车零配件等货物的西部陆海新通道铁海联运班列缓缓驶出，经由中老铁路一路向南，最后抵达老挝万象。

“江津是融入西部陆海新通道建设最积极的区县之一。”西部陆海新通道运营组织中心主任刘玮说，自通道上升为国家战略后，江津就提出抢抓通道建设机遇，并借助珞璜港先天优势，在全市率先开行了区县班列。

今年，江津在西部陆海新通道上表现强劲——1至11月，累计开行1075列，同比增长143.76%，共运输53805标箱，累计运输货值28.8亿元，均位居全市第二。

除了江津，九龙坡、永川、合川、巴南等区县，也纷纷提速西部陆海新通道建设，西部陆海新通道上万马奔腾、百舸争流。

这是重庆打造内陆开放高地喜闻乐见的局面。

此前，受码头、铁路等基础设施条件制约，很多区县都与开放脱节，外贸相关数据也不起眼。西部陆海新通道的出现，为很多区县提供了一条“开放之路”，比如秀山就开行了西部陆海新通道武隆山班列，结束了渝东南地区没有国际班列的历史。

今年3月，重庆市建设西部陆海新通道工作推进大会后，各区县深刻意识到，融入通道建设，就是抢抓重庆打造内陆开放高地的机遇，纷纷发力开行的班列。

比如，綦江在今年首次开行了西部陆海新通道（中国—老挝）跨境公铁联运班列，将生产

的摩托车配件出口到老挝市场；奉节也在今年通过西部陆海新通道跨境班车，将50吨脐橙出口至越南。

今年以来，全市各区县陆续融入西部陆海新通道建设，如今已实现了“全员”参与，可谓八仙过海各显神通，使得重庆全域推进内陆开放高地建设氛围日益浓厚。

物畅其流、货通天下。融入西部陆海新通道建设之后，区县产品走出去的步伐明显加快。

以铜梁区为例，该区高樓萝卜去年初入选农业农村部农产品质量安全中心全国名特优新产品名单，却从未走出国门。今年6月，在重庆海关的助力下，25吨高樓萝卜通过西部陆海新通道跨境公路班车发往越南，这也是铜梁萝卜首次出口。

城口得益于通道畅通，突破了外贸困局。今年5月，城口干香菇首次走出深山，出口至澳大利亚，这也是该县5年来首笔外贸订单。仅两个月后，该县又实现了腊肉首次自主出口。

西部陆海新通道助力区县开放的同时，也让自己建设更进一步。

“全员”参与下，重庆建设西部陆海新通道的脚步明显加快。比如在线路拓展方面，今年以来，重庆在西部陆海新通道上新拓展了前往缅甸的跨境公铁联运班列、前往越南的跨境公路班车近10条路线。如今，西部陆海新通道的辐射范围已覆盖120个国家和地区的486个港口。

今年1至11月，重庆经西部陆海新通道三种主要运输组织方式共运输16.1万标箱，同比增长21%，货值245.89亿元。其中，重庆西部陆海新通道铁海联运班列运输14.5万标箱，同比增长26%，货值184.59亿元。

大通道联动大平台

“叠加效应”让内陆开放高地建设释放更多动能

中新多式联运基地，是中新（重庆）战略性互联互通示范项目（以下简称“中新互联互通项目”）在物流领域的重要成果之一，去年6月这个基地正式投运。

今年6月，中新多式联运基地加入到西部陆海新通道的开行队伍中，推出了由果园港出发，途经钦州、新加坡，最后抵达亚丁港的新线路。

中新多式联运基地加入西部陆海新通道建设意义重大。市中新项目管理局相关负责人表示，西部陆海新通道的快速发展，可以深化重庆和东盟的经贸合作，这是中新互联互通项目的目标之一。

中新多式联运基地与西部陆海新通道相互促进，也是大通道与大平台联动，提高开放水平的一项举措。

通道是开放的基础支撑，平台是开放的主要载体，两者各司其职，却也相辅相成，若合作得当，往往能发挥“1+1>2”的效果。

重庆汽车产业便是一个佐证。

近年来，重庆智能网联新能源汽车呈现快速发展态势，出口需求随之增加。为了让企业更方便地出海，中新多式联运基地以西部陆海

新通道为载体，配合自身的资源禀赋，为车企量身定制出海方案，让更多“重庆造”汽车走向世界。

重庆小康通过西部陆海新通道发运整车及零部件超过1万标箱，货值20亿元；赛力斯新能源汽车搭乘西部陆海新通道铁海联运班列，从重庆果园港鱼嘴站驶出，最终将销往欧洲，既节约运输时间，也降低企业运营成本。

类似的案例还有很多。

比如，在中新互联互通项目的推动下，中国、新加坡、泰国等国企业成功参与老挝万象物流园项目合作。该项目未来将作为陆海新通道在老挝的重要节点，推动老挝深度融入陆海新通道建设。

不只是中新互联互通项目，重庆还有多个开放平台都在加速与西部陆海新通道联动，释放更多“叠加效应”，为重庆内陆开放高地建设注入更多动力。

两江新区是内陆第一个开发开放新区，是重庆推动内陆开放和高质量发展的大平台。今年年初，两江新区首次开行了西部陆海新通道果园港“重庆造”专列，把轮胎、化工品、汽车零部件等产品，通过西部陆海新通道运往欧洲和北美市场。

今年1至8月，两江新区开行西部陆海新通道果园港班列404班，同比增长43%，实现了常态化发运，提升对共建“一带一路”国家及国内沿线省市辐射聚集带动能力。

今年9月，《两江新区加快建设西部陆海新通道行动方案（2023—2027年）》正式出台，明确了常态化发运，提升对共建“一带一路”国家及国内沿线省市辐射聚集带动能力。

海关特殊监管区也是改革开放的“主阵地”，集聚了全市大部分外向型企业。为此，重庆海关牵头西部陆海新通道沿线15地海关，制定49条细化措施，提升西部陆海新通道通关时效性、便捷性。

重庆海关副关关王忠文表示，目前，重庆进出口货物整体通关时间分别为25.39小时、0.66小时，均优于全国平均水平。下一步，海

最新动态>>>

关特殊监管区将依托西部陆海新通道，探索优化多式联运海关监管模式，并推动西部陆海新通道与中欧班列、长江黄金水道无缝衔接，构建内畅外联的多式联运体系。

赋能政策机制创新

56家金融机构组成“金联体”

10月12日，果园港鱼嘴站，重庆卓越实业发展有限公司贸易二部部长张熙在重庆港海关为950吨进口矿产申报报税。

由于这950吨进口矿产是经西部陆海新通道运输，重庆港海关在核算货物完税价格时，将这段线路的8.74万元运费进行了剔除。

“这是‘西部陆海新通道铁海多式联运境内铁路运费扣减’首次在全国落地。”重庆海关相关负责人说。

原来，根据规定，进口货物价款中，单独列明的运抵中国境内输入地点起卸后发生的运输及其相关费用、保险费不计入该货物的完税价格。

由于企业通过西部陆海新通道铁海联运班列进口货物时，长期难以获取单独列明的境内段运费单据，导致进口时无法以客观可量化的数据申报起卸后境内铁路运费，政策红利未能充分释放。

为解决这个问题，重庆多部门、单位协作，创新推出“西部陆海新通道铁海多式联运境内铁路运费扣减”举措，为企业境内铁路运费的扣减提供了可行性途径。

“以前的完税价格中包含了货物本身价格、全程运费、保险费和其他杂费，在新举措下，这批矿产减免了11362元的税款，这是真金白银的实惠。”张熙说。

上述案例，只是西部陆海新通道为重庆创新提供载体的“冰山一角”。

刘玮介绍，今年以来，重庆借力西部陆海新通道，在物流组织、通关便利、金融赋能、优化产业布局等多个方面探索创新，成效明显。

以金融赋能为例。此前，市金融监管局会

同多个部门和金融机构对西部陆海新通道建设情况和金融服务情况进行调研与分析时发现，通道沿线省市区市产业发展和升级带来的融资需求较高，基础设施建设项目投资金额较大。

同时，因为西部陆海新通道建设促进了中国和东盟的贸易发展，跨境结算、跨境投融资需求也越来越大，融资需求庞大，金融供给却略显不足。

为此，重庆提出打造通道的金融服务体系，其中重要一点就是组建西部陆海新通道金融服务联合体（以下简称“金联体”）。今年4月，在第五届中新金融峰会期间，由56家金融机构组成的“金联体”正式成立。

今年9月，“金联体”主导了一场西部陆海新通道服务“渝车出海”的经贸投资合作对接活动，邀请了汽车、摩托车整车及上下游配套企业28家参加。现场，印度尼西亚3家本土汽车销售商有意与“金联体”成员行合作为渝车出海提供融资租赁服务；马来西亚森兰工业园有意邀请长安、赛力斯投资建厂；大马银行的企业客户亚瑟进出口集团有意为长安、宗申、赛力斯等提供“出海”综合服务；泰国阿米塔科技有意与中资车企共同研究右舵车型开发，合资设立4S店，合作生产零配件等。

市商务委副主任许新成认为，西部陆海新通道不仅能推动重庆实体贸易的发展，也能赋能重庆的政策、机制创新，从而进一步推动制度型开放。目前，重庆正以西部陆海新通道为依托，进行一系列创新探索。比如加速重庆自贸试验区迭代升级，开展陆上贸易规则持续创新，推动完善多式联运单证标准规则和法律制度，探索开展基于多式联运“一单制”的单证、金融、保险服务等。

同时，重庆还将创建西部陆海新通道特色进出口数字贸易平台，推动建立数据存储、处理和传输统一标准，培育数字经济规则创新能力。此外，重庆将聚焦通道物流和产业开放，形成具有全国影响力、重庆辨识度的制度创新成果，赋能内陆开放高地建设。

持续扩大西部陆海新通道国际影响力 中国—东盟物流行业对接基地揭牌

本报讯（首席记者 陈维灯）12月18日，2023中国（重庆）—东盟物流行业合作会议暨中国—东盟物流行业对接基地揭牌仪式在巴南举行。巴南将充分发挥对接基地平台作用，与RCEP产业合作委员会开展深度合作，深化国际国内企业对接，推动重庆与东盟国家开展务实合作，促进贸易投资及产业发展，持续扩大西部陆海新通道国际影响力。

RCEP产业合作委员会是RCEP国家工商界对话合作机制，由RCEP15国（东盟10国和中国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰）有代表性的工商机构组成，于2021年4月在北京正式成

立，致力于共同推动区域各国贸易、投资、产业合作，促进RCEP区域经济建设。

重庆公路物流基地紧抓RCEP区域开放机遇，依托西部陆海新通道跨境公路班车、B型保税物流中心开放通道及平台，已形成“3向11线23口岸”国际运输体系，与东盟国家30余家境外企业在国际货代、报关报检、仓储配送、海外仓储等方面开展深度合作，在11个国家设立海外分拨仓35个，“海外朋友圈”持续扩容，为中国（重庆）—东盟物流行业对接打下坚实基础。

近年来，重庆公路物流基地聚焦建设“国家物流枢纽经济示范区和东盟贸易服务总部基地”，推动规划覆盖约15平方公里，引入京东、华南城、北京新发地、顺丰、申通等70余家商贸物流龙头企业、市场主体超6000家，大力发展专业市场、电子商务、综合物流、国际贸易、食品及农产品加工产业集群，累计实现市场交易额超5200亿元。

重庆公路物流基地相关负责人介绍，重庆公路物流基地作为中国（重庆）—东盟物流行业对接基地承载地，纳入国家《西部陆海新通道总体规划》重点培育打造，是国家示范物流园、国家骨干冷链物流基地、重庆商贸服务型国家物流枢纽、国家电子商务示范基地、中国（重庆）自由贸易试验区联动创新区。