

建设西部陆海新通道 重庆“渐入佳境”

新重庆-重庆日报首席记者 杨骏

一条通道,使中国西部内陆腹地通达东盟、走向全球,释放开放发展的动能。

今年全国两会期间,重庆代表团向大会提交了全团建议《关于提升西部陆海新通道综合服务能力的建议》。这已经是连续四年,重庆将西部陆海新通道的建议作为全团建议。

这是责任使然,也是决心彰显。

去年3月,重庆召开建设西部陆海新通道工作推进大会,要求把西部陆海新通道建设放在中国式现代化的宏大场景中系统谋划、整体推进。

一年来,重庆按照会议要求,以成渝地区双城经济圈建设为引领,以改革创新为动力,以数字赋能为手段,构建大通道、大枢纽、大口岸、大物流、大平台,加速让通道更好地辐射西部、服务全国、链接东盟、融入全球。

打表推进

98项年度重点任务已基本完成

去年12月16日,一批来自巴西的冻品牛肉,从广西钦州港搭乘西部陆海新通道铁海联运班列到达重庆团结村中心站。随后,这批牛肉的客户基于该批货物签发的“一单制”数字提单,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。经初步预估,该客户能获得融资约2000万元人民币,资金综合成本较原有模式下降40%左右。

一年来,重庆在西部陆海新通道数字提单上的创新还有不少。比如,重庆在老挝、越南等地推广采用“陆海链”,分别签发“一单制”数字提单108票和13票,货值分别达2225万美元和36万美元。

市政府口岸物流办相关负责人介绍,去年,我市相关部门根据市委、市政府的决策部署,梳理了西部陆海新通道的年度重点任务98项,包括提升运营组织能力、推进基础设施建设、发展多式联运、加快数字陆海新通道建设等7大类,前文提及的“数字提单”便是“推广多式联运‘一单制’”的细分内容之一。

“我们是按任务打表,逐项落实。”该负责人表示,目前已基本完成年度重点任务,

部分需要长期推进的重点任务则在加紧落实中。

不止是重点任务,重庆还根据《重庆市加快建设西部陆海新通道五年行动方案(2023—2027年)》,制定了主要年度指标、重点项目、重点改革等细化任务表。

这些“表”不仅是显示完成与否,还要说明成效如何、问题在哪、改正方向等,确保相关事项不是简单的“一锤子买卖”,而是在不断优化、健全、更新。

在此背景下,重庆也交出了一份让人满意的西部陆海新通道年度运营成绩单:2023年,重庆经西部陆海新通道三种主要运输组织方式共运输货物18万标箱,同比增长21%,货值280亿元,同比增长16%。其中,铁海联运班列运输16万标箱,同比增长26%,货值205亿元,同比增长11%。

值得一提的是,去年西部陆海新通道与中欧班列、长江黄金水道联运量增长62%,较年度目标分别提高6%、47%。

全域融入

区县、部门加速融入通道建设

2月29日上午,重庆黔江。一趟装载玻璃瓶、罐头、轮胎等商品的列车,驶出渝怀铁路重庆黔江货站场,通过广西钦州港东转海运出口至东南亚。

这是黔江首次开行西部陆海新通道铁海联运班列,结束了黔江区没有国际贸易班列的历史。

“黔江是渝东南区域的中心城市,这趟班列的开行,对带动黔江构建综合物流枢纽和对外开放新格局具有十分重要的意义。”黔江区相关负责人说。

类似的情况,一年来屡见不鲜。

去年,綦江首次开行西部陆海新通道(中国—老挝)跨境公铁联运班车;奉节通过西部陆海新通道跨境班车,将50吨脐橙出口至越南;铜梁将25吨高楼萝卜通过西部陆海新通道跨境公路班车发往越南,实现铜梁萝卜首次出口……

受区域条件的制约,过去,很多区县“走出去”并不容易。重庆市建设西部陆海新通道工作推进大会召开后,各区县意识到,这条通道便是推动自身与世界相连的重要载体。

秀山就尝到了甜头。数据显示,去年,秀山通过西部陆海新通道运输了227标箱,同比增长1161%,带动全县实现进出口总额2.8亿元,同比增长330.8%,增速位列全市第二。

“现在各区县融入通道建设的氛围很浓。”市政府口岸物流办相关负责人介绍,一年来,很多此前与通道没有关系的区县,纷纷结合自身实际情况,陆续开行了西部陆海新通道班列、班车,而像江津、九龙坡、永川、合川等参与通道建设时间较早的区县,则不断提速建设。

以江津为例,去年开行西部陆海新通道江津班列1207列,运送货物6.04万标箱,累计运输货值67.5亿元,货运量和货值均实现三年连续翻番。

区县万马奔腾、百舸争流,各部门、机构也不甘人后,创新各类模式、举措,助力西部陆海新通道发展。

比如,重庆海关创新监管和物流通关模式,实现了西部陆海新通道首次通过铁路集装箱原箱运输方式进口矿产品。

再如,西南政法大学与陆海新通道运营公司建立校企合作,探索打造陆海新通道商事法律服务体系,通过搭建外国法查明体系,探索法律便捷服务“新路径”,助力通道企业更好地“走出去”,外国企业更好地“引进来”。

市政府口岸物流办相关负责人表示,如今,重庆在西部陆海新通道建设上已经实现了区县“全员”参与、各相关部门积极对接的格局,可谓八仙过海各显神通。

加速赋能

西部陆海新通道为产业发展提供载体

去年9月,重庆的28家汽摩及上下游配套企业齐聚一堂,与多家金融机构进行经贸投资对接。

这次活动,由西部陆海新通道金融服务联合体牵头举行,目的就是依托通道,为“渝车出海”提供助力。

仅半天时间,活动便收获满满——

印度尼西亚3家本土汽车经销商有意为“渝车出海”计划提供融资租赁服务;马来西亚森美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。

“开放型经济,往往是一个地区产业发展的外向型表现。”重庆市进出口商会副会长罗亚表示,汽车是重庆优势产业,也是重庆外贸出口的重要产品。西部陆海新通道不仅为“重庆造”汽车加速出海提供了重要的载体,也将为重庆汽车产业形成更好的生态提供助力。

赛力斯汽车海外事业部总裁张兴燕非常认可这一判断。他介绍,赛力斯汽车在印度尼西亚开设的整车工厂,曾因为零部件物流周期过长而难以提高产品市场竞争力。西部陆海新通道出现后,零部件出口印度尼西亚物流周期从30天左右缩短至18天左右,物流成本下降约50%,很多问题迎刃而解。

如今,西部陆海新通道已成为赛力斯汽车出海的重要依托。截至2023年底,赛力斯汽车经西部陆海新通道枢纽发运整车及零部件超1万标箱,货值超20亿元。

不止是汽车产业,近一年来,重庆不少产业都搭上了西部陆海新通道的“顺风车”。

梁平的预制菜产业于去年7月与西部陆海新通道“携手”。对此,梁平区相关负责人表示,西部陆海新通道为梁平预制菜提供了一条高效、便捷、经济、稳定的物流通道,也为梁平在今后的招商引资、产业集聚等方面创造了新优势,为梁平打造“中国西部预制菜之都”提供了坚实物流支撑和强力运输保障。

江津依托西部陆海新通道,正将珞璜临港产业城打造为东盟产品在重庆的集散中心。如今,泰国大米、柬埔寨啤酒、老挝咖啡……这些来自东南亚的特色产品,都能在珞璜临港产业城的进出口商品展示中心找到。“正是因为通道优势,各种物流、货代企业才愿意集聚在此。”江津区负责人说。

通道带物流,物流带经贸,经贸带产业。

随着重庆建设西部陆海新通道“渐入佳境”,重庆的产业发展将迎来更大的开放机遇,重庆的开放型经济会蹄疾步稳、不断向前。

据《重庆日报》



轨道交通15号线快速推进

3月15日,重庆轨道交通15号线一期T3航站楼站至龙骏大道站区间建设现场,多台升降机、塔吊等设备正在有序作业。

轨道交通15号线是重庆中心城区首条城轨快线。一期工程起于九曲河东站,止于两江影视城站,长约39公里,设站14座;二期工程西起曾家站,东至九曲河东站(不含),长约28公里,设站11座。全线通车后,可将大学城、井口工业园、礼嘉智慧城、欢乐谷等重要功能区以及科学城高铁站、江北机场、复盛高铁站等主要枢纽串联起来,方便市民出行。

重庆日报首席记者 龙帆 摄/视觉重庆
据《重庆日报》