

西部陆海新通道的全球“质变”

新重庆-重庆日报首席记者 杨骏

年度货运量,从3000标箱到60万标箱;
年度货值,从3亿多元到640多亿元;
货物品类,从50种到1100多种;
共建省区市,从重庆、广西、贵州、甘肃到“13+2”(西部12省区市和海南省、广东省湛江市、湖南省怀化市);
辐射范围,从33个国家和地区的59个港口到124个国家和地区的523个港口;
……

集跬步以至千里,汇溪流以成江海。

2019年8月,国家发展改革委印发《西部陆海新通道总体规划》(以下简称《总体规划》),正式将这条南向出海出境大通道上升为国家战略。

5年后的今天,从“量变”到“质变”,一场由西部陆海新通道引发的全球物流变革正在加速演进。

重要纽带,连接“一带”和“一路”

一条最初由西部省区市发起的西部陆海新通道,为何能上升为国家战略?故事要从2016年说起。

当时,西部地区货物出海,绝大部分要借助长江,“一江春水向东流”。

水运成本低,但路途遥远、时间长,严重影响了西部地区的物流效率。

能否打破瓶颈,另寻新路?

彼时,加速开放步伐的重庆,不仅率先开辟了中欧班列(渝新欧),还争取到中新(重庆)战略性互联互通示范项目落地。

重庆将目光投向了南边:西部地区唯一的沿海省区市广西。重庆同广西和新加坡三方研究磋商后决定,为西部打通一条南向出海通道。随后,重庆铁路港—广西钦州港—新加坡港这一联动路线横空出世。

2017年,重庆与广西同时开始路线测试。结果显示,这条路线比西部地区传统路线的运输时间要少15—20天。

得知此事,贵州和甘肃提出加入。2017年8月,渝桂黔陇4省区市签署共建协议,西部陆海新通道省际合作机制正式确立。

同年9月,通道实现常态化运行。此后,新疆、云南、宁夏、青海、陕西等省区市先后加入共建机制。到2019年6月底,西部陆海新通道的“朋友圈”已扩大至西部9省区市。

众多省区市的加入,让通道不到2年时间,就从起初的单一路线,拓展到北接丝绸之路经济带,南连21世纪海上丝绸之路的庞大路网格局。

也正因为此,西部陆海新通道的重要性,引起了国家的重视。

2019年全国两会期间,重庆代表团提交了关于将“西部陆海新通道”明确为国家战略性项目的全国建议。国家发展改革委仔细研究后认为:加快西部陆海新通道建设,对于充分发挥西部地区连接“一带”和“一路”的纽带作用,深化陆海双向开放,强化措施推进西部大开发形成新格局,推动区域经济高质量发展,具有重大现实意义和深远历史意义。

同年8月,国家发展改革委正式印发《总体规划》,将西部陆海新通道明确定位为“推进西部大开发形成新格局的战略通道”“连接‘一带’和‘一路’的陆海联动通道”“支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道”“促进交通物流经济深度融合的综合运输通道”。西部陆海新通道建设翻开新篇章。

国内,西部12省区市“全员”参与,海南、广东湛江、湖南怀化也相继加入,西部陆海新通道形成了“13+2”的共建机制。

国外,亚洲的老挝、泰国、越南、柬埔寨,非洲的南非、埃及、喀麦隆,美洲的巴西、阿根廷,欧洲的德国、意大利……越来越多国家加入西部陆海新通道“朋友圈”。

物流网络越织越密,覆盖港口越来越多,货物也越来越丰富。

泰国榴莲,从采摘到搭乘西部陆海新通道跨境公路班车,最快6天就能摆上重庆等西部城市的货架。

南非铬矿,从非洲装载到重庆卸货,全程比传统运输快了20天。

巴西牛肉,在重庆市民的餐桌上已不是稀罕物。今年上半年,重庆自巴西进口肉类达7.3亿元,同比增长43.1%。

通道带物流,物流带经贸,经贸带产

业。

在老挝,中老两国联合打造了万象市现代农业产业园;在柬埔寨,中柬两国加快建设“中柬香蕉产业园”;在泰国,长安汽车的制造基地正抓紧施工……

西部陆海新通道,正成为一条具有澎湃开放动力的经贸通道和经济走廊。

助力西部,开放型经济持续走高

物流畅,开放兴。

位于广西的钦州港,这5年来的变化可谓日新月异。

从高处眺望,钦州港岸桥林立,船舶穿梭。昔日的散杂货码头,现在变成拥有4个10万吨至20万吨级泊位、全国首个铁海联运自动化集装箱码头的重要枢纽港。

西部陆海新通道推动了钦州港的变化。

作为西部陆海新通道最早规划的国内出海口,也是北部湾港开行通道铁海联运班列的“主力军”,钦州港每天都有大量货物进出。今年1—6月,经北部湾港海铁联运班列运输27.68万标箱,同比增长22.7%;北部湾港完成集装箱吞吐量432万标箱,同比增长19.8%。

一路通,一港荣,一城兴。

西部陆海新通道的“红利”,推动广西开放型经济持续走高:2023年,广西货物贸易进出口总值达6936.5亿元,同比增长7.3%。

除了广西,西部陆海新通道也推动着整个西部地区的开发开放。

不沿江、不沿海、不沿边的贵州,通过西部陆海新通道与中欧班列的联动,破解了口岸功能缺失、资源整合不足的难题,打造了全国首个综保型国际陆港——贵阳国际陆港。

投运不到2年,该港开通了中欧(中亚)、中老、黔粤等班车,吸引广州港、湛江港、盐田港、北部湾港、深圳蛇口、妈湾、赤湾等7个沿海港口在此设立无水港。

地处甘肃东南的陇南市,优质农产品众多,但当地山高沟深,物流环境不畅,农产品外销长期受到制约。

西部陆海新通道在陇南市西货场开行

班列后,当地的中药材、豆制品陆续“走出国门”。如今,陇南市的贸易伙伴由2021年的10个国家和地区增加到现在的31个,出口产品由7种增加到16种。

新疆番茄酱也通过西部陆海新通道,打开了国际市场。自2023年6月首次经通道出口菲律宾和葡萄牙以来,新疆番茄酱通过该通道已累计出口超过3000吨。

更重要的是,西部陆海新通道让西部省区市实现“联动”发展。

2023年底,陆海优品公共服务平台上线。截至目前,平台累计入驻合作商家200余家,商品数1100余款,产品覆盖国内16个省区市及国外13个国家和地区,推动广西柑橘、四川会理石榴、西昌葡萄、陕西苹果等陆海优品出口泰国、越南等国家,累计出口超2.7亿元。

还值得一提的是,西部之外的地区,也在享受这条通道带来的开放“红利”。

以怀化为例,它原本在全省经济靠后,成为西部陆海新通道共建机制一员后,一跃成为湖南唯一面向东盟的货运集结中心,更成为全省开放的前沿与窗口,外贸增速连续19个月位居湖南首位。

对外有效衔接“一带一路”,对内促进西部地区扩大开放,西部陆海新通道正加速推进构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

重庆转身,从内陆腹地到开放前沿

8月12日晚,沙坪坝团结村,夜晚的宁静时常被火车的汽笛声打破。

西部陆海新通道让这个“小村”,连通了“大世界”。

在重庆铁路集装箱中心站内,“重庆造”汽车整齐排列,等待通过西部陆海新通道,运往欧洲、东南亚。除了汽车,还有药品、肉类、水果……在这里,一列列国际班列出发、到达,数千种进出口货物汇集。

依托重庆铁路集装箱中心站、兴隆场特大型铁路编组站、重庆铁路口岸和重庆国际铁路港综保区,团结村已从曾经的四等小站,摇身一变成为东西南北“四向齐发”的物流枢纽。

(下转7版)



渝万高铁桥梁桩基 施工接近尾声

8月20日,渝万高铁狮子洞特大桥,中铁一局的技术工人正在进行最后几个桥墩施工。

渝万高铁是国家“八纵八横”高速铁路主通道包(银)海、京昆通道的重要组成部分,也是沿江高铁辅助通道的重要组成部分。目前,全线隧道掘进47.2%,桥梁桩基施工完成94.2%,即将全面转入架梁施工阶段。渝万高铁建成通车后,重庆中心城区至重庆万州区的运行时间将缩短至1小时以内。

重庆日报记者 罗斌摄/视觉重庆
据《重庆日报》