

重慶南接北部灣 輸華歐貨轉海運 西部陸海拓新道「一帶」無縫接「一路」



《西部陸海新通道總體規劃》為沿線企業帶來不少發展機遇。圖為陸海新通道鐵海聯運出口印尼專列在重慶發車

受訪者供圖

「先將歐洲奶粉運抵重慶，再分撥到西部地區，然後通過西部陸海新通道出口菲律賓。」類似的流程已經成為西部企業藉西部陸海新通道發展外貿的常態。這條由重慶主導發起，聯動西部省區市的大通道，為他們帶來了出海發展新機遇，在促進交通物流經濟深度融合、支撐西部地區參與國際經濟合作的同時，更使「一帶」和「一路」在重慶無縫連接，達到陸海聯運的效果。

大公報記者

韓毅



烏魯木齊

連接絲綢之路經濟帶沿線，途經中亞、俄羅斯及歐洲等國至意大利威尼斯

重慶小康集團在印尼基地生產的汽車於當地上市

受訪者供圖



今年8月《西部陸海新通道總體規劃》出爐後，對於絕大部分內陸腹地、遠離出海口岸的西部城市來說，可謂是重大利好。西部陸海新通道北接絲綢之路經濟帶，南連21世紀海上絲綢之路，協同銜接長江經濟帶，在區域協調發展格局中具有重要戰略地位。規劃提出，建設自重慶經貴陽、南寧至北部灣出海口（北部灣港、洋浦港），自重慶經懷化、柳州至北部灣出海口，以及自成都經瀘州（宜賓）、百色至北部灣出海口三條通路，共同形成西部陸海新通道主通道，成為有機連接中國與東南亞、南亞、中亞、西亞及中國內陸與沿海、東西雙向的陸海貿易通道。

無紙化報關 貨到即走

規劃出爐，企業受惠不止在拓寬的市場，還有物流效率的提升。重慶對外經貿集團下屬重慶對外貿易進口有限公司總經理喻霄告訴大公報，2018年重慶對外經貿集團、慶鈴汽車集團聯合完成陸海新通道鐵海聯運班列測試，高效物流提升了市場競爭力，幫助公司開拓了菲律賓市場。「慶鈴2019年出口菲律賓各型卡車達1000餘台

，並將加大力度開闢更多海外市場。」

「以前江海聯運耗時長，現今通過陸海新通道出口菲律賓，不僅時效性強，還能加快銷售速度。」喻霄透露，「我們還積極促成客戶在重慶建分撥中心，並通過陸海新通道和中歐班列進行物流分撥。先將歐洲奶粉運抵重慶，再分撥到西部地區。」

物流操作簡便、通關順暢是陸海新通道的另一特點。重慶小康進口有限公司市場總監劉利穎表示，以前需要帶着單據由工作人員現場報關，現在實行通關一體化，直接通過系統無紙化報關；過去通關貨物須待集齊後，再統一查驗過關，現在可以實現隨到隨走。

出貨量比去年翻了一倍多

「去年陸海新通道的貨運量不到2000標箱，今年已突破4000標箱，出貨量同比去年翻了一倍多。」上海新海豐集裝箱運輸有限公司重慶分公司經理李超飛介紹稱，重慶出口貨物到印尼雅加達，江海聯運需耗時約25天，通過陸海新通道時間可縮短一半；由重慶江運至上海再到越南海防需約22天，通過陸海新通道全程6天即可抵達。

陸海新通道還拉近了中國西部與東盟的距離。李超飛透露，近期公司在測試陸海新通道和中歐班列銜接，將歐洲貨物通過中歐班列運至中國西部，再通過陸海新通道運到東南亞。「未來，『一帶』和『一路』將在重慶連接，形成閉環。」他續稱，借助西部陸海新通道，新海豐計劃明年在多式聯運產品上加大投入，積極拓展新航線。

據重慶市政府口岸和物流辦公室數據，截至今年11月30日，陸海新通道鐵海聯運班列年度開行831班，運輸約4.1萬標箱，貨值約56億元（人民幣，下同），累計開行1488班，運輸約7.5萬標箱，貨值約94億元。陸海新通道鐵海聯運班列目的地已覆蓋全球6大洲84個國家和地區的203個港口，聯通中歐班列將實現亞歐間經重慶的國際中轉，推動以重慶為國際物流樞紐的新亞歐大陸橋的形成。

西部陸海新通道總體規劃

三條主通道

重慶—貴陽—南寧—北部灣出海口

重慶—懷化—柳州—北部灣出海口

成都—瀘州（宜賓）—百色—北部灣出海口

西部陸海新通道鐵海聯運班列目的地已覆蓋全球6大洲84個國家和地區的**203個港口**

2019年開行831班，運輸約4.1萬標箱，貨值約**56億元**

累計開行1488班，運輸約7.5萬標箱，貨值約**94億元**

（截至2019年11月30日）

單位：人民幣

數讀西部陸海新通道

（記者韓毅整理）

創新跨境拼箱運輸 中小企迎新商機

陸海新通道的打通，為一眾沿線企業提供了新的發展機遇，也改進了原有運輸方式，讓中小規模客戶同享發展機遇。

今年4月26日，陸海新通道首趟出口印尼的定製專列搭載着重慶小康集團的汽車零部件，從重慶出發，用2天時間至廣西北部灣後，換裝海運貨輪抵達印尼雅加達港。重慶小康進口有限公司市場總監劉利穎表示，截至目前，小康集團通過陸海新通道運輸了2000多個集裝箱的汽車及零部件。

與陸海新通道一齊出海的，還有小康集團在印尼的生產基地。據介紹，該基地投資1.5億美元，專攻汽車智能製造，其

戰略定位為「立足印尼，輻射東盟，面向全球」。劉利穎稱，「基地投產後，貨量大幅增長。2018年基地產量為1100台，今年已生產近4000台，預計全年將生產5000台SUV和微型卡車。」上海新海豐集裝箱運輸有限公司重慶分公司經理李超飛分析稱，小康運送汽車零件到印尼組裝成整車，再銷往東南亞各國，預計明年小康運貨量將翻倍。

為滿足客戶貨量不足一整櫃又想鐵路發運的需求，跨境拼箱業務為中小客戶提供了巨大便利。重慶高質行國際貨運代理有限公司總經理張志勇介紹，不足一整櫃的貨物以前需從重慶卡車運至上海再拼箱



工人在重慶小康集團印尼基地流水線上作業

受訪者供圖

，現今可直接在渝拼箱，隨到隨走。例如從重慶運貨到泰國曼谷，貨量不足時，經鐵海聯運先到新加坡，拆櫃後再分撥至巴基斯坦、孟加拉國等國家，效率更高，成本可節省15%-20%。「今年已代理約800標箱，比以前通過江海聯運多一倍。」

「一箱到底」多程聯運 省成本帶動滇黔青海出口

今年9月2日，陸海新通道鐵海聯運首次鐵路箱下海出境專列在渝發車。該班列23個櫃子全部貨物使用鐵路集裝箱裝運，抵達廣西欽州港後，再由海船出口運至越南、泰國等國家。據介紹，該專列是陸海新通道首次採用鐵路集裝箱承運外貿貨物，實現了鐵路集裝箱「一箱到底」的全程多式聯運創新模式。此次實踐也是對《西部陸海新通道總體規劃》中「探索海運和鐵路集裝箱共享管理機制」的嘗試。

上海新海豐集裝箱運輸有限公司重慶分公司經理李超飛稱，通過「一箱到底」出口到境外，可彌補西部內陸船務公司箱源不足的問題，同時為進一步開發西部創造條件，借助陸海新通道，將大力開發雲南、貴州、青海等地的出口業務並節省成本。「傳統模式要用船東自己的集裝箱，作為海船公司，在蘭州等內陸地區沒有集

裝箱，只有調撥空箱到蘭州，會產生額外運輸成本、時間成本，空箱調運至內陸，循環一週或耗時1月。」

鐵路箱「一箱到底」的全程多式聯運創新模式，極大提升了效率，解決了困擾內陸外貿集裝箱嚴重缺乏的現狀，同時減少西部地區的外貿貨物在重慶換箱所需的時間和運輸成本。

「在鐵路箱下海出境前，由於西部地區貨物進出口不均，導致海運公司在西部地區集裝箱保有量較低，長期存在海運箱短缺的情況。鐵路箱下海出境能有效解決內陸海運箱匱乏、鐵路箱過剩的問題。」李超飛透露，「現已用中歐班列的集裝箱上海輪，為中歐班列和陸海新通道銜接做準備。我們也在東南亞積極宣傳當地貨物如何通過陸海新通道運往重慶，再通過中歐班列發往歐洲。」

在海聯運首次鐵路箱下海出境專列



南美凍肉進口續升 渝拓西部冷鏈中心

眼見西部陸海新通道開通，眾多企業紛紛抓住機遇，擴充海外訂單，同時商討打造內陸凍食品供應平台。重慶錦上



重慶企業通過陸海新通道進口辣椒

旭國際貿易公司總經理、重慶市冷凍食品行業協會會長張良雲透露，公司與巴西JBS公司簽署了五年進口去骨凍牛肉約35億元人民幣的採購合同，「通過陸海新通道，可以快速從巴西、阿根廷把凍肉運抵中國西部，銷往全國。」

記者了解到，中新南向通道（重慶）物流發展有限公司在本月會與中國重慶市冷凍食品行業協會、中國肉類協會牛牛俱樂部會簽署，三方將依託陸海新通道，共同打造內陸凍食品供應平台，助

推重慶成為西部冷鏈集散分撥中心。同時，重慶市冷凍食品行業協會將從阿根廷採購1萬噸羊肉及海鮮凍品。預計明年2月，將有約5000噸羊肉運抵重慶。

重慶比格科技發展有限公司在斯里蘭卡、巴基斯坦、蒙古、尼泊爾等國設有汽車連鎖組裝投資項目。該公司董事長王偉林表示，重慶造汽配一直通過江海聯運到東南亞，得知陸海新通道運輸價格和江海聯運相當，準備嘗試通過陸海新通道從重慶運送汽車零件到南亞。