

# 建设西部陆海新通道 重庆渐入佳境

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。



一列西部陆海新通道铁海联运班列从重庆团结村中心站缓缓驶出

## 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下降40%左右。

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。

不只是重点任务，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。

过去一年来，类似的情况，屡见不鲜。

去年，黔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，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。

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”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；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。

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，西部陆海新通道出现后，公司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。

不只是汽车产业，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”。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。

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。

据新重庆-重庆日报

<<上接01版

## 稳健增效

### 更加注重体制机制协同

“国企改革改了这么多年，为何难改出成效？关键在于传统国企思维没有改变。”每谈及国企改革，不少业内人士这样感慨。

“以往国有企业领导者很多是典型投资建设思维，在如今‘拼存量’的时代，更需要精细化管理思维。”冯阳说。曾经动辄搞大投资大建设，现在国企要提高竞争力走市场化道路。

“在企业，我首先要考虑干这件事资金来源是什么，回报来源是什么。要设计真正的商业经营路径，从建设思维转向市场化思维。”由党政机关转到企业任职的重庆铝开投集团董事长向欣表示。

曾经，不少国有企业领导班子来自党政机关，浓厚的体

制内思维包裹国有企业，使得现代企业制度难以建立，部分企业集团行政化、机关化，效率低下。

如今走进重庆旅游集团，各类考核报表、评价表单摆满冯阳的办公桌，公司里再难看见“事不关己高高挂起”的工作态度。“通过推行‘分级分类’管理机制、‘赛马比拼’考核机制，以任期制契约化为刚性要求，率先形成优胜劣汰、优上劣下的长效考核机制，让公司上下鼓足干劲。”冯阳说。

国企改革中，人是最关键的环节。重庆旅游集团还集中专业人才成立财务、法律合规、人力资源三大共享中心，通过精细化、集约化、专业化管理，实现扁平化运营、管理成本压降、经营效率提升。

市属国企重庆水泵厂有限责任公司则构建了以创新价值、能力、贡献为导向的科技人才评价体系，建立了技术创新项目、专利提成、新产品开发等多种形式相结合的中长期激励机制，使科研人员“尝得着”项目收益分享的改革红利。

“国企改革不是一个部门、几个企业的事情，而是一个系统性工程，涉及方方面面。”重庆市国资委副主任刘嘉熠说。

一直以来，国资国企领域政企难分离，国有资产监管难以全覆盖，不少国有资产游离在监管之外。

“新一轮国企改革更加注重协同性，推动国企内强动力和外强监管协同。”王刚说，改革构建起管班子、管资产、管队伍、管廉政监管格局，推动政企分离攻坚和国企改革攻坚协同，推动党政机关和事业单位所属企业全面“脱钩”，形成责权利明确的政企关系。

近日，原西彭园区和九龙园区合并成立西部（重庆）科学城九龙新城园区，园区管委会6月将正式运行。“原来由重庆铝开投集团负责的部分行政职能将移交管委会，我们将把更多精力放在实现自身高质量发展上。”

啃下国企改革这块“硬骨头”，没有石头可摸，也没有退路可言。“为确保改革目标任务如期实现，市级层面成立国企改革攻坚领导小组，市国资委统筹协调，建立周调度、月调度工作机制，协助企业解决堵点卡点问题，相关目标任务纳入2024年度企业负责人经营业绩考核指标体系，激发企业改革内生动力，持续营造国资国企事业新气象。”重庆市国资委主任曾普华说。

据经济参考报、中经网