重庆商报
2026年11月20日 星期五
编辑 王文渊 美编 徐剑
校审 黄颖

陆海新通道
重庆创新



一单制
重庆实践写进了联合国公约

11月17日，2026陆海新通道经济发展论坛在重庆举行。来自商务部研究院、中国宏观经济研究院等单位的专家齐聚现场，围绕“十五五”时期通道怎么建、怎么发展交流看法。

过去说起陆海新通道，大家最关心的是能不能把货顺畅运出去，线路通不通、班次够不够、运价贵不贵。而在这次论坛上，各方形成一个共识：只把通道修通、把货运走还不够，要在单证规则、产业落地、数字服务、绿色运输等方面同步发力，让这条通道不光有物流运输的优势，还能形成一整套综合竞争优势。

一张货单
一次签发全程流转 在途融资

论坛现场先亮出了一组实打实的成绩单。今年上半年，“13+2”省区市对东盟贸易额达到1024亿美元，同比增长28.2%，增速比全国对东盟贸易水平高出5个百分点；截至目前，通道已经服务近5万家市场主体，辐射全球128个国家和地区的602个港口和城市。

商务部国际贸易经济合作研究院院长王雪坤说，现在通道之间的竞争，早就不再是单纯比线路长短、比运力大小，而是比谁运行更智能、运输更绿色、面对供应链风险时更稳。

他重点讲到NCD，也就是可转让货物单证。这张单证最大的好处，就是货物还在运输途中，货主就可以凭它办理质押融资，不用等到货物抵达港口、完成结算才能拿到资金。重庆是NCD的策源地，这方面已经有不少落地实践。今年9月，一批澳大利亚粮食海运到湛江港，再经铁海联运班列运往贵州，全程签发NCD，重庆银行直接放款88万元，真正做到一次签发、全程流转、在途融资。

目前，通道大脑和NCD公共服务平台已经汇集超10亿条可调用数据，为单证全程流转、多方比对、交叉验证打下基础；累计签发“一单制”提单超7万单，覆盖国际铁路、铁海联运等六种运输场景；联合广西、新疆、四川、贵州、湖南、陕西等地测试签发NCD超600单；线上搭建18个特色融资结算场景，服务“13+2”范围内的340家金融机构、2600家市场主体，累计便利融资结算超3600亿元；联合制定NCD标准范本，21家单位签署试用协议，60多家中外企业在重庆共同发起全球倡议。

“通道大脑和公共服务平台面向沿线开放全部能力，重庆、广西等地企业已经率先使用，做到即联即用。”重庆市政府口岸物流办主任杨琳说。

统筹规划
把过路流量 变成产业留量

“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”，建设陆海新通道，最终目的不是单纯搞运输，而是让这条通道成为带动沿线发展的致富路。

中国宏观经济研究院研究员汪鸣把通道的发展路径拆成了四个层级：通道、枢纽、枢纽经济区、产业走廊。他的解释很通俗：枢纽经济区，就是把物流枢纽、产业园区和城市功能放在一起统筹规划，别让货物只是从通道上匆匆路过，要让流量落地，变成实实在在的产业。

他认为，通道经济要转向产业经济，核心是提升“物流网+产业链供应链”的协同能力，抓手就是发展枢纽经济。从通道到枢纽，再到枢纽经济区，最后形成产业走廊，是提升区域内生发展能力的重要方向。他反复提到“内生”，意思就是不搞低水平内卷，走出一条立足国内大循环、国内国际双循环，以内需为主、消费拉动、内生增长，同时强化共建、扩大开放的发展路子。

具体怎么做？汪鸣给出三个方向：一是突破枢纽设施功能和枢纽经济的发展模式；二是城市全域统筹，打造“枢纽+产业+城市”的组合；三是产业链依靠“链网”组织，搭建“产业+平台+网络”的体系。落到实际操作上，就是围绕重庆十大优势产业链，共建30条通道型产业链，梳理完善产业链图谱，推动国家物流枢纽组网运行，用真实业务场景孵化产业。

王雪坤也补充了另一条让产业留下来的思路。他建议打造全国“多国多园”合作标杆，对接东盟、欧亚地区的重点境外经贸合作区，探索“国内园区+境外合作区”的双向飞地模式，以及“总部+海外制造基地”的分工模式，把园区之间的利益分享、风险共担机制建立起来。

绿色+智慧
既要“跑得绿” 也要“用得起”

除了规则和产业，参会嘉宾还谈到，陆海新通道未来要兼顾绿色和智慧两个方向。

绿色运输方面，打造全球绿色低碳物流大通道，是“双碳”背景下的必然要求。王雪坤建议，可以把重庆、贵州、广西钦州氢能走廊的建设经验，推广到更多干线；加快建设碳追踪平台，让运输全环节的碳排放都可查、可管；试点通道货物全链路碳足迹互认，配套跨境绿色贸易贴息、碳减排收益分成，逐步构建面向东盟的绿色贸易标准体系。

智慧通道方面，打造全球首条人工智能大通道是大势所趋。按王雪坤的设想，这条通道要有全域统一的数字底座，通道大脑持续迭代，还要研发出供应链智能体，实现运力动态调度、线路智能优选、跨境断链风险提前预警。人工智能也要在智慧铁海联运、“渝车出海”等真实场景里规模化应用，同时开发轻量化、低成本的数字化服务，让中小企业也能用得起。

这些目标并不是空想，重庆已经在积极落地相关实践。

比如，陆海新通道“氢走廊”已经成型，以重庆、贵州、广西钦州为主轴，全长1150公里。从2025年4月运营到今年2月底，干支线已经开行氢能重卡近7000车次。

再比如，数字陆海新通道单证中心归集了21类、超4亿条单证数据，23类单证上链存证超150万票；铁海联运、国际铁路联运的流程分别压减34%和25%以上，单证分别精简56%和40%，累计服务运输超69万标箱，实实在在给企业减轻了流程负担。

相关新闻

26国签署NCD公约 策源地正是重庆

10月26日，加纳首都阿克拉，《联合国可转让货物单证公约》签约仪式现场，包括中国在内的26个国家成为首批签约国。这份公约的核心逻辑——可转让货物单证（NCD），策源地正是重庆。

“提单”，本质是一张物权凭证。货在海上，持有提单的人就拥有这批货，可以拿去银行押汇、融资，也可以转手卖给别人。但过去数百年，国际贸易规则被海洋主导，只有海运提单才享有这个“特权”。铁路运单只是一张运输收据，货物上了火车，在抵达终点前，既不能交易，也很难变成现金。

从一份信用证，到一纸判决，再到一套覆盖铁路、铁海联运的金融服务体系，重庆用六年多时间，把“陆上货物也能像海运一样流转、融资”从想法变成了可复制的实践。截至去年底，重庆累计签发“一单制”提单超4.7万单。这些探索最终被吸收进中国向联合国提交的立法提案，促成了《联合国可转让货物单证公约》的诞生。

百年货运，规则出新。过去，重庆是国际规则的“接受者”；如今，它用一份铁路提单，把自己写进了规则的“制定者”名单。

上游财经综合新重庆、上游新闻