

新时代新征程新伟业·习近平总书记关切事

西部陆海新通道涌起开放发展新活力

——牢记嘱托、续写春天故事之三

新华社记者 李勇 王金涛 赵宇飞 李晓婷

广袤的世界版图上，一条全新的国际物流大通道正加速延伸，从中国西南的重庆起笔，翻山越海，通达全球120个国家和地区。

这是“一带一路”标志性项目——西部陆海新通道，以重庆为运营中心，各西部省区市为关键节点，利用铁路、海运、公路等运输方式，向南经广西、云南等沿海沿边口岸通达世界各地。

2021年4月，习近平总书记在广西考察时要求，“高水平共建西部陆海新通道”。2023年10月，在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛上，总书记进一步强调，积极推进“丝路海运”港航贸一体化发展，加快陆海新通道、空中丝绸之路建设。

近日，新华社记者记者在重庆采访调研，从地方实践故事中，感受西部地区加快建设陆海新通道，推动高水平开放、高质量发展的新态势。

从一张货单，看高水平 合作共建

【总书记嘱托】

依托陆海新通道建设，加强铁路、公路、港口、机场、电力、通信等基础设施互联互通合作，加快推进现有经济走廊和重点项目建设，积极构建中国—东盟多式联运联盟。

【发展故事】“别小看这一张张货单，这可是记录着通道发展的‘成长日记’。”

重庆团结村站——

一列满载货物的西部陆海新通道铁海联运班列发出后，副站长王乙淇将一张薄薄的货单托在手中，仔细核对单据上的内容。

2017年9月，王乙淇目睹西部陆海新通道的前身——渝黔桂新“南向通道”班列在此首发，6年多来，她经手成千上万张货单。

翻开首发班列货单，当时仅有一条物流线路，如今的货单上，记载有铁海联运班列、国际铁路联运、跨境公路班车三种物流形态，能覆盖国内18个省区市144个站点，通达120个国家和地区486个港口。

“它曾经只是一条孤立的‘线段’，现在是一张越来越密集的互联互通网络。”王乙淇说。

发展并非一路坦途。开行之初，通道由渝桂黔陇四省区市合作共建，直到2019年上半年，青海、新疆、云南、宁夏、陕西陆续加入，形成西部9省区市共建合作机制，但一直停留在地方探索阶段。

“印象中，那段时间通道线路拓展速度比较慢，加速发展是从2019年下半年开始的。”王乙淇说。

2019年8月，国家发改委印发《西部陆海新通道总体规划》，标志着通道建设从地方探索上升为国家战略，国家层面的省部际联席会议、西部12省区市与海南省合作共建等机制陆续建立。

“国家层面统筹支持力度不断加大，各省区市合作也更加顺畅，推动

通道建设全面提速。”西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮说。

不仅是物流线路，一张张货单上，通道搭载的货物种类和附加值也明显变化。

通道开行之初的货单上，货物不足50种，主要是汽配、建筑陶瓷、粮食等货物。而如今，货物已涵盖电子产品、整车及零部件、机械、医疗器械等数十个大类的近千种产品。

“西部陆海新通道海铁多式联运境内铁路运费扣减”降低企业物流成本；“一箱到底”优化运输路径和中转效率；多式联运“一单制”提升通道时效优势……一系列创新政策，持续提升通道运营质量。

西部陆海新通道，正借着“一带一路”的“东风”，向全球不断延伸。

从一辆汽车，看西部 开放发展新合力

【总书记嘱托】

要主动对接长江经济带发展、粤港澳大湾区建设等国家重大战略，融入共建“一带一路”，高水平共建西部陆海新通道，大力发展向海经济，促进中国—东盟开放合作，办好自由贸易试验区，把独特区位优势更好转化为开放发展优势。

【发展故事】赛力斯集团印尼工厂——

高度自动化的工厂集冲压、焊装、涂装、总装四大工艺于一体，产线上是来自重庆的各类汽车配件。

5年前，赛力斯集团印尼工厂正式投产运营。但企业“走出去”后，却遭遇了物流难题。

“以前，零部件出口印尼只能选择江海联运，物流周期长达30天左右。”集团海外事业部副总经理刘利颖说，配件晚一天到达，给客户的供货时间就要延长一天，产品市场竞争力就减弱。

2019年，赛力斯集团了解到西部陆海新通道，货物可直接经铁路南下，在广西钦州港转乘海船抵达印尼，全程仅需18天左右。

“通道时效更快，成本不高于江海联运，我们果断更换了物流方式。”刘利颖说，2019年4月，赛力斯集团首趟西部陆海新通道班列发出，更快捷的物流方式让企业坚定了出海信心。

在新通道支持下，赛力斯印尼工厂生产的汽车赢得东盟国家市场青睐，最大年产能达5万辆。

不仅如此，新通道正为赛力斯集团持续拓展出海外市场新空间。2023年3月，数十辆赛力斯新能源汽车首次搭乘西部陆海新通道铁海联运班列前往欧洲，节约了运输时间、运营成本。

截至2023年6月，赛力斯集团经通道发运整车及零部件超1万标箱，货值约20亿元。

不只是赛力斯集团，记者在更多企业生产一线看到，曾经闭塞的西部地区，正依托西部陆海新通道释放出开放发展新活力。

越来越多西部特产，沿着这条便捷的大通道“走出去”——重庆火锅底料、宁夏枸杞原浆、广西螺蛳粉等端上沿线国家和地区餐桌，“西部造”新能源汽车在欧洲、东南亚等国家和地区市场拓展步伐不断加快……

优质要素资源，沿着这条便捷的大通道“走进”西部地区——康宁玻璃、海尔等龙头企业产能向重庆转移，比亚迪等作为“链主”企业落户广西……

数据显示，2022年，通道13个共建省区市与东盟10国贸易额突破1300亿美元，较2017年通道开行之初增长73.3%。

西部陆海新通道，正让更多新产业在西部生发，更多新机遇在西部开启。

从一颗龙眼，看“一带 一路”共赢新机遇

【总书记嘱托】

我们将深入对接各国和国际组织经济发展倡议和规划，加强双边和第三方市场合作，建设中欧班列、陆

海新通道等国际物流和贸易大通道，帮助更多国家提升互联互通水平。

【发展故事】泰国尖竹汶府的龙眼种植园——

农场主帕努马·普拉英正组织工人对果园加强管护，憧憬着下一个收获季的到来。

作为重庆洪九果品股份有限公司的供货商之一，普拉英种植的龙眼完成采摘后，再经西部陆海新通道从广西的口岸入关，10天之内就能摆上多个西部城市的商超柜台。

以前，泰国龙眼需先经海运抵达中国东部城市，再转运到西部地区，过长的物流时间影响果品新鲜度，高企的物流成本制约市场竞争力。

“在通道开通之前，我的龙眼很少能卖到中国去，大部分只能在本地和和其他东南亚国家销售，很多时候只能贱卖，更不敢扩大种植规模。”普拉英说。

如今，通道将泰国龙眼到中国西部地区物流时间缩短约6天，每集装箱节约成本约2000元人民币，泰国龙眼赢得共享中国市场红利的新机遇。

普拉英正是受益者之一。他拥有的龙眼种植园已从3个发展到7个，年收入从约260万泰铢增至约500万泰铢。

“因为物流便利，越来越多的中国人可以品尝到我们种植的龙眼，泰国的果农也能因此增加收入。”普拉英说，“中国是泰国龙眼最重要的市场，我们对未来很有信心。”

一颗颗泰国龙眼，见证着通道为沿线国家和地区创造出的合作新机遇。像泰国龙眼一样，越来越多的特色产品更快捷地进入中国市场。

泰国榴莲和火龙果、印尼猫屎咖啡、老挝糯米和啤酒等特色产品更多走上中国百姓餐桌；我国也依托通道与东盟国家打造特色产业项目，带动当地经济社会发展，如与老挝合作打造现代农业产业园等。

西部陆海新通道，让发展的红利惠及沿线各国人民，正是“一带一路”共商共建共享的生动例证。

新华社重庆12月31日电