

西部陆海新通道 助力中国—东盟合作 (上)



“在维护供应链稳定方面发挥了重要作用”

在中国西部地区腹地，一条北接丝绸之路经济带，南连21世纪海上丝绸之路，协同衔接长江经济带的交通大动脉——西部陆海新通道，正涌动着强劲的活力。借助这条通道，东盟国家的水果、大米、生鲜等能迅速摆上中国超市货架，中国西部地区生产的汽车、零配件等产品也能第一时间进入东南亚市场。通达八方，货畅其流。西部陆海新通道不仅仅是物流通道，更是推动中国—东盟贸易往来的经济走廊。

西部陆海新通道建设加速

“有了西部陆海新通道，货轮从文莱的港口出发，经停新加坡，再从新加坡一路到广西钦州港。在这里换乘铁路去往云南、四川、重庆就非常方便了。”经营一家贸易公司的文莱商人郑作亮把文莱的虾片、咖啡等产品引进中国市场，同时把中国的沃柑等产品推向东盟市场，“走这条通道，物流费用很优

惠，耗时也短，成本大大降低。”

以重庆为通道物流和运营组织中心，以广西、贵州、甘肃、青海等西部省份为关键节点，利用铁路、海运、公路等运输方式，向南经广西通达东南亚以及世界各地——这，就是西部陆海新通道。

这条通道的建设拉近了中国西部与东盟的地理距离，也拉近了双方的贸易距离，它是物流的通道、贸易的通道，也是发展的通道。

2017年4月，广西成功开行钦州港—重庆测试班列；9月，重庆开通至钦州港的铁海联运常态化班列。双向班列的成功开行，拉动了南向通道高速发展的引擎。

2018年11月，南向通道正式更名为“国际陆海贸易新通道”。从每周一班到每周三班，再到“天天班”，铁海联运班列频次不断加密，成为西部地区最便捷的出海通道。

2019年8月，中国国家发展和改革委员会印发《西部陆海新

通道总体规划》，统筹推进西部陆海新通道建设。西部12省区市、海南省、广东省湛江市全面融入合作共建格局。

2021年9月，《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》发布，明确到2025年，基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道。西部陆海新通道从此有了“施工图”。

从无到有，从倡议到实体，西部陆海新通道见证了中国—东盟互联互通不断加速。截至2021年12月初，铁海联运班列已通达东盟8个国家的42个港口。仅2020年，中越跨境班列就同比增长23.2%。

新加坡南洋理工大学拉惹勒南国际问题研究院副教授李明江表示，中国西部地区和东盟的贸易往来过去主要依赖中国东部的港口进行，西部陆海新通道的建设既缩短了贸易距离，也降低了贸易成本，有助于加强中国西部地区与东南亚国家的贸易、投资和物流联系。

中国西部加快走向开放前沿

“从中国重庆到印度尼西亚雅加达，通过传统江海联运模式需要30多天，而西部陆海新通道将物流时间控制在20天以内，这不仅提高了运输效率，也为企业降低了

物流成本。”重庆小康进出口有限公司总经理张兴燕说。

2019年11月，东盟冷链(重庆)分拨中心在江津综合保税区成立。位于保税区的重庆洪九果品股份有限公司销售总监陈向感叹：“搭上西部陆海新通道的冷链‘顺风车’，成本低了近三成，从东南亚采购的水果越来越新鲜。”

有了这条大通道，越来越多的中国企业前往东盟投资兴业。位于重庆璧山区的大江动力设备制造有限公司2021年重新布局物流模式，主攻东南亚市场，现在每月出口价值400余万美元的机械产品；重庆小康工业集团股份有限公司在印尼投资设厂；宗申产业集团有限公司赴泰国布局国际供应链……

据重庆市政府口岸和物流办公室主任巴川江介绍，截至2021年10月底，重庆经西部陆海新通道面向东盟共运输82848标箱，占整个通道运输总量的32.8%，占外贸箱量的69%；运输总货值256.4

亿元人民币，占通道运输总货值的58.4%，占总外贸货值的80.4%。在西部陆海新通道的带动下，重庆与东盟的贸易增速明显，东盟目前稳居重庆第一大外贸合作伙伴地位。

数据显示，重庆、四川、云南、广西等西部四大主要外贸聚集地，对东盟的贸易额从2017年的4433亿元人民币提升至2020年的6260亿元人民币，年均复合增长率达12%。2021年前8个月，西部陆海新通道沿线地区对东盟进出口812.2亿美元，同比增长28.7%，拉动中国对东盟进出口增长4.4个百分点。数据增长的背后，是西部陆海新通道建设带动形成的巨大市场。

近年来，西部陆海新通道建设的新机制、新举措不断出台落地。设立西部陆海新通道物流和运营组织中心，综合协调通道的规划发展和区域合作；成立陆海新通道运营有限公司，统一品牌、统一规则、统一运作；

