

中欧班列的始发地、西部陆海新通道的策源地——

重庆沙坪坝，开放通道在这里延伸

本报记者 邱海峰 姜峰 宋爽

“呜——”12月21日上午9时，在悠长的汽笛声中，一列满载新能源汽车的中欧班列从重庆市沙坪坝区团结村中心站缓缓发车。这是今年该站开出的第1067列中欧班列。

沙坪坝，全国第一列中欧班列（渝新欧）从这里驶出。如今，沙坪坝不仅是中欧班列的始发地，还成为西部陆海新通道的策源地，陆上通达近40个国家超100个城市，海上通达全球120个国家和地区的480个港口，形成“四向齐发”国际通道格局，外贸进出口额占重庆市四成以上，越来越多“中国造”产品从这里走向国门，抵达世界各地。

作为重庆的开放门户，沙坪坝区如何从“带头开放”到“带动开放”？在助推重庆打造内陆开放高地上做了哪些探索？



▲重庆市沙坪坝区团结村中心站内的集装箱堆场。

▶重庆铁路口岸中铁联集重庆中心站。图片均由受访者提供



变化—— 一个内陆地区发展成“四向”通道交汇点

历经8个月改造施工，团结村中心站有了新变化：向北延长货8线既有龙门吊走行轨530米，增设两台龙门吊，新建检查井8处。

“今年以来，团结村中心站货运需求旺盛。”中铁联集重庆中心站副总经理吴波说，该改造项目的完成，将进一步提升铁路货物的疏解能力和班列的开行能力，使整个沙坪坝兴隆场编组站日均办理铁路货运列车数量达到2万辆以上，总办理车辆数预计提升10%左右。

变化，在团结村中心站一直都有——曾经，这里地处田间荒野，20多名员工每天接送4趟过境火车，发出的列车最远行至广州。

现在，这里成为“一带一路”物流枢纽，员工总数超600人，年办理量达到70万标准集装箱。

变化是如何实现的？答案就在沙坪坝的开放之举中。不靠海、不沿边，沙坪坝区以及整个重庆经济发展都曾苦于缺乏开放物流通道。怎么打破这一困局？向西铁路通道成为一个选项。2011年3月19日，经过多次前期测试，中国第一列中欧班列——“渝新欧”从沙坪坝区团结村中心站发出，历经10多天，抵达德国杜伊斯堡。

2013年，共建“一带一路”倡议提出，中欧班列发展进入“快车道”。沙坪坝区的开放之门随之越开越大。

“从最初每月发送1班，到如今每天发送5至6班，团结村中心站发送中欧班列数量不断增加。”吴波说，作为全市最高等级的铁路物流基地，团结村中心站是“渝新欧”的主枢纽，全市超九成班列在这里到发，稳定运行线路近50条，已建成亚欧大陆全覆盖的集结分拨体系。

中欧班列畅通了面向亚欧大陆的陆上经贸交流，但出海难的问题如何解决？2017年9月，西部陆海新通道铁海联运常态化班列在团结村中心站实现首发，重庆打通了向南出海的最短通道。

依托这条新通道，如今，不仅是重庆本地

产品，西部地区越来越多好物走向海外市场。数据显示，今年1—11月，重庆经西部陆海新通道铁海联运班列运输货物14.5万标箱，同比增长26%。

今日的沙坪坝区，不再受限于不靠海、不沿边，而是成了西部陆海新通道策源地、中欧班列始发地，是“四向”通道交汇点：向东，渝甬班列直抵宁波舟山港，向西，中欧班列直达欧洲多国；向南，西部陆海新通道通达东南亚；向北，“渝满俄”班列跨越中蒙俄经济走廊。

“聚焦通道优势，提升通道能级、枢纽能级、合作能级，提高陆港型枢纽效能，是沙坪坝区持续保持开放经济优势、强化开放引领的基础。”沙坪坝区委书记唐小平说，沙坪坝充分发挥跨境联运大动脉起点作用，持续拓展西部陆海新通道、中欧班列“4+N”通道功能，促进铁公水空“四式联运”融合发展，打造国际铁路数据港，构建“通道+枢纽+网络”现代物流体系，让高水平开放成为沙坪坝区最具辨识度和标志性的名片。

转化——

通道带物流、物流带经贸、经贸带产业

从沙坪坝开出的中欧班列，联通越来越多的国家，也带回了更多全球好物。

12月15日，德国博速两款新车型搭乘中欧班列（渝新欧）运抵沙坪坝区，实现其G800、B50S车型的国内首次进口。

“此次进口不仅意味着中欧班列（渝新欧）线路成为博速整车与零部件进入中国市场的主要通道，丰富了班列回程货源，其模式的全国首创性也为引入其他整车品牌、车型发挥了示范带动作用。”重庆国际物流枢纽公司副总经理、整车板块负责人韩超说，2014年，沙坪坝区获批整车进口口岸，9年多的时间里，口岸进口货源持续丰富，已成为内陆口岸中进口整车数量、品牌最多的口岸，累计进口整车3.72万辆，进口品牌达17个。

有了通道，如何实现更大效益？沙坪坝区探索“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”发展方式，不断拓展口岸经济。

近年来，沙坪坝区重庆国际物流枢纽园区先后建成内陆地区首个一类铁路口岸、首个整车进口口岸、首个首次进口药品和生物制品口岸、首个国际铁路邮件进口第一口岸和首个铁路保税物流中心，带动促进重庆开放型口岸体系日益完善。

开放口岸规模的增加、能效的提升，为沙坪坝开放型经济发展提供了更丰富更广阔的空间，沙坪坝也借此在更大范围更高层次配置资源、拓展市场，做大口岸经济，提升开放型经济质量。

“在整车临铁经济方面，目前已建成从整车贸易到新零售全产业链，推动保时捷、奥迪西南分拨中心和博速整车零部件保税分拨项目落地，并积极服务国产车借道出海，出口数量约占全市总额的20%，聚集上下游企业650家，形成了业态完整的产业圈。”韩超说，接下来，将建设汽车贸易结算中心，充分发挥

口岸进出口规模效应，打造汽车进出口贸易服务平台；建设汽车展示展销中心，引入更多品牌，打造“百亩百亿”汽车消费圈；建设汽车文化活动中，搭建新能源体验园、山地汽车公园等，提升汽车产业消费体验感。

不止汽车领域，沙坪坝区还以发展医药进出口、产品分拨分销作为切入点，引进阿斯利康药品进口中心、重药和平药房物流基地、国药、中医药健康生态产业园等项目，覆盖医药进出口、医药物流基地、医药新零售、医药研发等领域；探索跨境服务平台，集聚产业基金、物流金融、担保、保理、自贸区银行等金融业态主体32家，重点新型金融企业年营收34.6亿元。此外，服务“重庆制造”投资出海、产研共建，助力巫山脆李、荣昌血橙等地方特色产品走出国门，辐射带动周边区域集聚汽车制造、电子信息等重点企业超过8000家，每年实现工业增加值超过2000亿元。

重庆国际物流枢纽公司董事长刘金平表示，园区建成10年来，纳税企业从不足20家增加到现在的2700余家，税收从1000万元增加到2022年的55亿元，这正是沙坪坝开放型经济发展成效的体现。

唐小平说：“以开放引领示范区建设为载体，沙坪坝区系统重塑开放引领新优势，激发高质量发展新动能，全力推动开放资源优势加快变现，形成高质量发展更多新增长点。”他表示，聚焦国际物流、智慧物流、专业物流等方向，持续引进国内外知名物流企业，不断提升物流运营组织效率，打造服务国际供应链的现代物流产业集群。同时，聚集产业链、供应链、

价值链融合发展，布局物流要素交易市场，集聚国内外金融和类金融机构，搭建数字化金融服务平台，推动金融服务创新，构建供应链金融生态圈，持续做好“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”这篇大文章。

优化——

着力培育适宜开放型经济发展的土壤

从第一列到累计超8万列，中欧班列已通达欧洲25个国家200多个城市，如何让其实现更好发展？降本增效是一个关键点。

12月中旬，重庆市发布一组数据：今年1—11月，重庆企业采用中欧班列“笼车”出口汽车20771辆，货值21.86亿元。

“笼车”是什么？为何受企业青睐？在位于沙坪坝区的团结村中心站，记者打开了这些问号。

2018年，面对铁路集装箱运输能力跟不上汽车出口需求的困境，沙坪坝区联合相关部门、单位经过多次尝试，首创JSQ型车（俗称“笼车”）跨境运输模式。“与铁路集装箱式运输相比，‘笼车’专列每笼可装载汽车8至10台，每列满编为29笼，可提升出口汽车运力1.5倍左右，压缩企业成本约15%。”重庆泛欧铁路口岸经营管理有限责任公司负责人朱原说，由于单批运量更大、装卸效率更高、运输成本更低，“笼车”推出后得到越来越多认可，很多地方开出的中欧班列都开始尝试这一新模式运输出口汽车。

聚力降本增效，沙坪坝区以改革求突破，以创新谋发展，着力培育适宜开放型经济发展的土壤，取得了一个又一个新突破。

传统的国际贸易中，海运运单可以作为物权凭证（提单），还具备金融属性，可进行融资押汇，但铁路运单并不具备该功能。为改变这一格局，沙坪坝区积极探索陆上贸易规则，联动铁路、货代、银行等相关方，在全国率先开立以“铁路提单”为主要支付依据的信用证，参照海运模式中“货代单”代替“船东单”方式，赋予铁路提单物权属性，以进口整车为切入点推动“铁路提单”批量化、常态化运用，累计开单逾5000单，并入选国家第三批自贸区“最佳实践案例”，面向全国复制推广。

沙坪坝区物流办主任周俊清表示，在重庆市的统筹推进下，沙坪坝区还施行铁海联运“一单制”等举措，建立“一次委托”“一次保险”“一单到底”“一次结算”的全程服务模式，提升多式联运一体化服务水平；深化数字提单试点应用并扩大互认范围，大幅提升查验、查询、流转效率，2022年成功落地首张铁路电子提单，实现区块链技术赋能、全流程信息追溯、单据信息透明化3项突破。

“养鱼先养水、养花先养土。我们坚持优化法治、政务、政策、市场等环境，构建亲清政商关系，打造国际化一流营商环境。”唐小平说，沙坪坝区将努力营造更高水平开放生态，深化多式联运“一单制”等制度创新，高水平建设陆港型国家物流枢纽，全力打造国际通道产业链供应链服务中心、东盟要素集散中心和西部国际交往中心，争当内陆开放“领头雁”。

沙坪坝区开放亮点

● 在全国率先建成西部陆海新通道无水港，形成通道运营、国际海运箱共享调拨、进出口冷链、普货集散分拨4个功能中心

● 建成内陆首个智慧铁路口岸，形成综合管理、公共服务、电商服务3个信息化平台，口岸运行效率提高10%

● 在内陆率先建成全功能整车双检测线，获准线下环视视频检测，整车保税仓储“一次检测、一次运输、一体化作业”监管模式成功实施

● 建成全国首个国际铁路邮件进口第一口岸，参与西部陆海新通道国际邮探，累计运输邮包超2800万件，货值约3.1亿美元

自动驾驶有了安全服务指南

本报记者 韩鑫

近日，交通运输部印发《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》（以下简称《指南》），首次从国家政策层面明确智能网联汽车可以用于运输经营活动，为中国自动驾驶技术的商业化应用按下“加速键”。

市场规模快速增长

在武汉经开区，点开“萝卜快跑”打车软件，只需设置好起点和终点，便能快速呼叫一辆无人自动驾驶车。乘客在后排屏幕点击“确认”后，车辆即可按既定路线行驶。

“近年来，我国自动驾驶相关产业和市场规模呈快速增长态势，自动驾驶技术由测试示范逐步迈向商业化应用。”中国汽车工程学会理事长张进华介绍。

场景级自动驾驶解决方案加速成熟，部分自动驾驶产品达到量产应用条件，并已在城市出行、物流运输等交通服务场景实现了一定规模的应用，自主代客泊车、无人配送等新业态不断涌现。

随着市场规模不断扩大，加强行业规范刻不容缓。“目前，使用自动驾驶汽车从事运输经营的基本要求还不明确，不适应自动驾驶汽车健康发展需要，且安全压力日益增加。”交通运输部运输服务司有关负责人表示，此次发布的《指南》明确了在现行法律法规框架下使用自动驾驶汽车从事运输经营活动的基本要求，在保障运输安全的同时，将有序引导自动驾驶汽车在运输服务领域健康发展、规范化应用。

六方面构建安全保障体系

“适应自动驾驶发展趋势，《指南》围绕保障自动驾驶汽车运输安全，在满足相关部门对自动驾驶汽车产品准入和上路通行要求的条件下，对运输经营生产条件与资质、车辆运行动态监管与应急处置、经营监督等提出要求，全方位、全链条指导自动驾驶汽车运输安全服务。”张进华说。

在技术标准上，《指南》明确了自动驾驶汽车需要具备的技术条件和保险要求，重点强调“从事出租汽车客运、道路旅客运输经营、道路货物运输经营的自动驾驶汽车应满足交通运输部有关经营性机动车运营安全技术标准要求”。此举实现了与工信、公安等部门自动驾驶汽车管理边界的衔接。“交通

运输部公路科学研究院副院长李斌说。

针对行驶过程中的安全问题，《指南》专门提出“安全员”概念。

“自动驾驶汽车的随车驾驶员或运行安全保障人员，即为‘安全员’。”李斌说，《指南》充分考虑了不同业态的自动驾驶运输经营商业模式，在保障安全的前提下，分类明确了从事不同运输经营活动的安全员配置、技能及资质要求。其中，针对从事出租汽车客运的完全自动驾驶汽车应用场景，特别提出远程安全员的人员保障形式，明确“经设区市人民政府同意，在指定区域运营时可使用远程安全员，远程安全员人车比不得低于1:3”。

《指南》从运营安全管理制度、安全风险识别、运行状态信息管理、车辆动态监控、安全告知、突发事件应急处置等六个方面构建了安全保障体系。”李斌说，在与现行道路运输管理一致的前提下，《指南》充分结合自动驾驶汽车运输新特点，为自动驾驶汽车安全从事道路运输经营活动提供了合规遵循。



广西壮族自治区河池市罗城仫佬族自治县农民利用“冬闲田”发展黑木耳产业等冬季农业产业，确保“冬闲田”，促进增产增收。图为12月21日，在罗城仫佬族自治县龙岸镇珠江村，农民忙着将黑木耳菌棒排田。
廖光福摄（人民视觉）