



重庆永川港理文码头吊集装箱

四是共建“一带一路”的内陆开放综合枢纽。重庆是多个交通要道的交点，向东有长江黄金水运出海，向南有陆海新通道出海，向西有中欧班列到欧洲、中亚班列到东南亚，向北有“渝满俄”班列到欧亚，习近平总书记2024年4月视察重庆时强调内陆开放综合枢纽的战略定位，对共建“一带一路”有带动作用。

### （二）经济雄厚开放度高

作为传统工业重镇，重庆经济实力雄厚，对外开放度高，为推进西部陆海新通道建设提供了坚实基础。

一是经济总量较大且增长较快。2024年第一季度，重庆国内生产总值7232亿元，在城市排行榜中仅次于北京、上海和深圳，但超过了广州的7161亿元；实际增长率6.2%，超过了上海的5.0%和北京的6.0%。

二是经西部陆海新通道的开放运输网络覆盖面广。向南出海三条主通道中的东线和中线都从重庆出发，向西有中欧班列和中老泰、中越、中缅班列列车等，向东连接长江水运和沪渝等班列，向北开行“渝满俄”班列，以进出口为导向的国内交通运输网络覆盖了全国主要省份。

三是经西部陆海新通道的进出口快速增长。2023年重庆经西部陆海新通道运输货物近18万标箱货值约280亿元，分别比2017年增长了60倍和87倍；2024年第一季度实现开门红，运输货物同比增长39%，货值同比增长高达54%。<sup>[1]</sup>西部陆海新通道经过七年建设发展，运输品类从最开始的陶瓷、板材等50多种初级产品，增加到现在的汽车配件、电脑配件、装饰材料等1140多种加工度和附加值更高的产品，<sup>[2]</sup>增长态势良好。

### （三）五型枢纽前景广阔

重庆是全国首个港口型、陆港型、空港型、生产服务型 and 商贸服务型国家物流枢纽城市，为推进西部陆海

新通道建设提供了动力引擎。

一是五型国家物流枢纽的内在潜力大。在主城区、江津、涪陵、万州等都有铁公水港口，陆港的中欧班列辐射全国18个省区市，空港江北机场连续10年国际货运量和货值位居西部第一，生产服务枢纽的汽摩零配件产业特色优势明显，商贸服务枢纽将推动西部地区商贸物流组织中心提档升级。

二是新时代西部大开发为五型枢纽提供了外部发展契机。习近平总书记2024年4月在重庆主持召开新时代西部大开发座谈会，要求重庆深度融入共建“一带一路”，在推动形成“陆海内外联动、东西双向互济”格局中发挥引领作用，带动西部地区现代化建设形成标志性成果，奋力书写中国式现代化的重庆新篇章。

三是百年变局引发陆权崛起为五型枢纽提供了国际经贸空间。世界正经历百年未有之大变局，俄乌、海湾冲突等摩擦不断，东盟成为我国第一大贸易伙伴，中欧贸易不断扩大，与“一带一路”沿线国家合作持续加强，传统的沿海东向贸易开始逐渐转向内陆西向、北向和南向贸易，西货从海运的东出转向陆运的西出和陆海联运的南出。

## 新阶段重庆推进西部陆海新通道建设的现实挑战

### （一）通道运输趋于饱和

一是西部陆海新通道的东线中线西线三条通道运输能力都接近上限。东线通道重庆经怀化和柳州至北部湾出海口的线路较长，而且铁路运输已经接近饱满，重庆到长沙的高铁正在修建尚未贯通，限制了重庆到怀化段的运输能力，挖掘潜力有限；中线通道重庆经贵阳和南宁至北部湾出海口的中间段铁路等级较低，贵阳至南宁的高铁建设滞后制约了通道运输能力，亟须扩能；西线通道并未畅通，黄桶至百色铁路尚在规划建设。

二是交通枢纽可能成为通道卡点堵点。大通道需要匹配具有大容量、快转运等特点的新型车站、码头、物流园区等交通枢纽设施，完善沿线枢纽与集疏运体系。这要求新建物流枢纽，前瞻性地对团结村重庆铁路集装箱中心站、涪陵龙头港等现有枢纽进行改造、扩能和升级。

三是最后一公里存在瓶颈风险。重庆陆港水港空港交错连接，铁公水港口多。虽然实现了铁路、公路和水路联运，但是不少港口在市区或市郊，最后一公里的公路运输存在道路拥堵风险，引发进港和出港较缓慢的问题，限制枢纽功能，成为通道瓶颈。

### （二）物流协同合作不够

一是区域协同合作不够。西部陆海新通道交通物流