

网络涉及面广，覆盖全国18个省区市，需要各省区市之间的协同合作。重庆虽然是西部陆海新通道物流与运营组织中心所在地，也牵头组织召开西部陆海新通道省际协商合作联席会，但是依然存在协同合作不足的问题。比如，集结班列的运输定价和货物品类划分标准还没有统一，不同城市不同站点的运价就可能不同，而且相同货物在不同城市不同站点的品类划分也可能不同。

二是部门协同合作不够。西部陆海新通道多式联运进出口货物，需要多个部门的衔接配合。但是，缺失覆盖通道沿线区域的统一公共信息平台，存在跨行业和跨市场主体的数据交换障碍，导致货运系统的上下游衔接还不够顺畅。比如，铁路运输的系统网络是相对独立的，没有充分对接海关、港务、企业等不同主体的信息系统，降低了运行效率，甚至出现中途换箱开箱的极端情况。

三是港口存在同质竞争。重庆的果园港、江津珞璜港、涪陵龙头港、万州新田港都是铁公水港口，尤其是果园港和珞璜港的地理空间距离较近，存在同质竞争问题，甚至出现通道企业从一个港口转向另一个港口的情形。这需要统筹规划，界定功能差异，明确分工，推动协同合作。

（三）经贸服务价值较低

一是过道经济特征突出。未能充分挖掘发挥生产服务型 and 商贸服务型国家物流枢纽的功能价值，更多的只是货物的集散地，配套的加工、包装、贴牌等增值服务较少，通道的产业集聚效应不明显。跨区域的产业链和供应链体系还不够健全，国际化的生产制造和商贸服务发展还不够充分不够协调，作为物流枢纽中心还没有充分形成显著的枢纽经济和通道经济。

二是配套服务集群不够。通道运输货物进出口涉及金融、保险、仓储、代理、法律等众多配套服务，要求集群式服务。然而，五型国家物流枢纽的重庆，虽然被定位为西部金融中心，但是目前缺乏具备城市名片功能的金融企业，通道的经贸服务体系还不够健全，也不够高端。这使陆海联运的“一单制”不够流畅不够普遍，单证的直接应用不够广泛，单证的互认和流转不够便捷。

三是产品附加价值较低。出口的工业品以新能源车为主，《重庆市“渝车出海”行动计划》大力推动重庆汽车出口，2023年重庆中欧班列整车出口超11万台，^[3]但是平均每辆车的货值只有10.5万元，^[4]档次较低，利润值不高。农产品如城口香菇、铜梁萝卜、奉节脐橙、巫山脆李、荣昌血橙等都直接以初级产品形态出口，附加值普遍较低，而且受地理产量限制，利润值也不高。

（四）产业缺乏标志项目

一是缺乏有影响力的引领性大项目。作为西部陆海新通道物流与运营组织中心所在地，重庆在努力一体化打造大通道、大物流、大口岸和大枢纽，但是缺乏与重庆战略定位高度相匹配的大项目，对大通道大枢纽的引领性不强，对大物流大口岸的支撑度不够，与大通道大物流的互济共进性不足。

二是缺乏500强企业。重庆作为直辖市和长江上游经济中心，汇聚的世界500强和中国500强企业都偏少，远少于同处成渝双城经济圈的成都。比如，2023年成都有通威、新希望、蜀道投资和兴城投资等四家《财富》世界500强，而重庆只有龙湖一家；2024年中国品牌价值500强榜单中，四川有17个，而重庆只有5个。

三是缺乏上市公司。重庆A股上市公司只有78家，不仅远少于北京上海等其他直辖市，也比四川的175家少很多。而且，重庆的上市公司中，具有高科技属性、面向新兴产业和未来产业的公司相对较少。由于缺乏500强级的企业和上市公司，而且重大外资项目也较为短缺，重庆经济的造血功能相对比较薄弱，市场化的大产业项目投资相对乏力，导致缺乏标志性的大项目。

新阶段重庆推进西部陆海新通道建设的提升路径

（一）健全通道运输网络

一是争取国家统筹补齐扩能既有通道网络。西部陆海新通道的东线积极建设重庆到长沙的高铁，化解重庆到怀化段的运输能力制约；中线修建贵阳至南宁的高铁，扩能南宁站容量和周转能力，打通东线、中线和西线的共同堵点；西线建设黄桶至百色的铁路，真正实现铁路通达。在中欧班列线路方面，积极推进重庆到西安和兰州的高铁建设，提高综合运输能力。

二是以区域合作互联互通开拓新通道。通过西部陆海新通道省际协商联席会，促进区域合作，加强各区域枢纽节点的互联互通，逐渐消除断头路，扩展阻梗路，开发新的长程通道。比如，与贵州、四川、云南、西藏等合作，积极推进重庆经缅甸至斯里兰卡、重庆经西藏至尼泊尔等国际通道的建设和运营。

三是以市内物流枢纽建设扩展通道能力。积极推进重庆市内的物流枢纽建设，连接既有线路和在建线路，消解通道的卡点堵点，组建新的通道。优化各物流枢纽的功能划分，提高通道运输能力，推进西部陆海新通道与长江水运、中欧班列、中亚班列的接驳合作联运。

（二）优化物流组织运营

一是建立信息平台以数字通道促进跨区合作。依托