



货船停靠在万州港。

货物往来交易频繁,企业出海落地生根,外贸“朋友圈”持续扩大……在这幅生动的开放图景背后,是一座不靠海、不沿边的三峡库区腹心城市的突破。数据显示,今年前三季度,重庆万州实现货运总量10055.4万吨,同比增长9.2%,经西部陆海新通道货运量同比增长19.2%。

万州既不靠海也不沿边,如何从内陆走向全球?答案是,依托其承东启西、连南贯北的区位优势 and “铁公水空”综合交通物流体系,加快构建现代化集疏运网络,在物畅其流、联通全球的道路上加速奔跑,不断书写内陆开放的新篇章。

多式联运

从烦琐转运到无缝衔接

和煦的阳光铺洒在万州港,一艘承载8000吨圭亚那铝土矿的货轮停靠在码头。岸上,龙门吊升降腾挪、卡车往返穿梭,一派忙碌景象。

据了解,该货轮从南美洲圭亚那出发,经国内转长江航运。这条江海联运线路全长超过14000海里,横跨半个地球、穿越12个时区,也成为“海上丝绸之路”的新节点。

再将镜头转向万州新田港,一艘来自江津珞璜港满载植物油的“千里轻舟”货运班轮缓缓靠泊。龙门吊伸展铁臂,在晨雾中有序作业,将集装箱逐一卸下。不久后,这批货物换装货车,驶向最终目的地。

“千里轻舟”货运班轮依托三峡库区1000公里高等级航道体系与多元化船舶运力,以“铁公水”多式联运枢纽为节点,衔接长江经济带、西部陆海新通道和“一带一路”共建国家。

凭借多式联运优势,万州目前已成功开辟3条“千里轻舟”货运班轮线路,助力企业降本增效。

万州多式联运体系尤为突出。例如在新田港港区内,一条连接了达万铁路、宜万铁路的进港铁路专线直通码头前沿作业区。港区后方,万忠、万利等多条高速公路直接衔接,实现“下车即上船、抵港即上车”的无缝对接,这不仅意味着物理空间的连接,更是物流效率的飞跃。

多式联运的优势,企业感受最深。达州均科石油化工有限公司每年需在万州中转大量化肥,以往货物抵达万州火车站后,需经公路接驳至码头再装船。“烦琐的卸货、转运、上船,公司为此多支出了1000多万元中转费。”公司总经理叶仕荣说。相反,在新田港火车可以直接开进港口,由吊车抓取货物放入船舱,减少转运环节以及中转费用,优势显著。

交通物流是万州的核心优势,多式联运则是推动物流发展的重要支撑。当前,万州有效衔接西部陆海新通道、长江黄金水道和中欧班列等国际物流通道,大力发

展江海直达、水水中转、铁水联运、公水联运,正加快打造向东直连海洋,向西直通欧洲,向北直达西北、东北,向南直抵东南亚的物流网络,进一步打破内陆开放地理局限。

枢纽升级

从“物理连接”到“效率革命”

作为重庆市国家综合货运枢纽补链强链的重点项目,万州新田港铁路集疏运中心散货联运作业区于今年10月开通,具备运营条件。

据介绍,该作业区依托新田港和达万、宜万铁路,以铁路水路联运、公路铁路联运方式,打造服务川渝东北及周边、辐射带动西北地区的散货运输铁水联运中心。

“项目建成后将进一步强化散货运输在铁路和水路之间的无缝衔接,助力提升长江黄金水道货物中转效率,对于完善枢纽布局,带动长江沿线城市之间货物流通,服务西部陆海新通道建设,构建成渝地区双城经济圈货运枢纽体系发挥重要作用。”中铁八局万州新田港铁路项目经理岳春表示。

同样在新田港,以建设大型化、现代化智慧物流港为目标,新田港二期项目已经进入联调联试阶段,预计今年底整个港区将全面建成运营。

在新田港二期项目现场,技术人员利用智慧港口数字孪生平台远程发出指令,与码头前沿的浮式起重机、带式输送机和后方的堆取料机操作人员联动,检验设备运行状态。这个数字平台运用三维模型展示,实现了港区生产数据、设备状态数据、物流信息数据的归集和实时动态查询。

“新田港二期运用物联网、大数据、智能控制等信息技术,搭建数智化调度管理平台,实现了设备全流程自动控制,自动化率达到99%。”万州新田港二期川渝公司副总经理陶野介绍,“预计设备整体能耗将降低10%以上,劳动力成本降低50%以上,从而大大提高物流效率,降低物流成本。”

新田港的升级,在一定程度上彰显了货运枢纽从“物理连接”到“效率革命”的转变。其核心不再仅仅是多式联运,而是通

过物联网、大数据等技术构建的“智能中枢”,通过自动化大幅降本增效。

“凭借铁公水集疏运体系,万州新田港将高效衔接西部陆海新通道和长江黄金水道,构建起‘国际网络+区域枢纽’的物流体系。”万州港口集团副总经理张世杰表示,“未来,新田港将加强多式联运服务体系建设、完善集疏运生态链、降低物流成本以及提升物流效率,让集疏运体系在新时代西部大开发和西部陆海新通道建设中发挥更加显著作用。”

运营赋能

从“物流通道”到“生态平台”

硬件通了,如何让物流、商流、信息流在此高效汇聚与辐射?答案在于运营与服务。

就在新田港作业区繁忙运转的同时,位于万州经开区的陆海新通道渝东北运营中心内,同样是一片火热景象。电脑屏幕上,实时显示着班轮、班列的运行轨迹、舱位利用率和货类信息;工作人员正通过电话、视频,为来自万州、梁平、开州等区县的企业客户定制“一票制”“门到门”的物流解决方案。

“这个运营中心,是我们融入陆海新通道的‘区域总部’和‘神经中枢’。”运营中心负责人介绍,它的核心功能不是管理,而是服务与赋能。

以往,渝东北地区的企业想通过陆海新通道进出口货物,常常需要多头对接、流程复杂。如今,运营中心作为统一窗口,开行西部陆海新通道江铁海联运、铁海联运、国际铁路联运、公铁海联运等班列/班车,为企业制定通道服务方案提供“一站式”服务。

“陆海新通道渝东北运营中心将立足万州,辐射渝东北。通过为区域内企业定制通道服务方案,帮助企业实现降本增效,服务带动渝东北片区产业发展。”陆海新通道运营重庆有限公司市场部经理周启琳说。

短评

货物跨洲越洋,企业落地生根,位于三峡库区腹地的万州,正从望洋兴叹转为扬帆远航。在这幅生动的开放图景中,万州的实践证明,在互联互通的时代,地理的边界可以被重塑,内陆地区完全有能力从开放的末梢转变为前沿。其关键在于,要以系统思维推动交通、物流、商贸、产业的深度融合,构建富有韧性与活力的开放生态。

其一,以硬联通重塑区位价值。不沿边、不靠海,曾是内陆开放的天然屏障。万州的破题之道,在于以铁公水空多式联运强力破壁,加快构建现代化集疏运体系,将自身从地理腹地转变为联通四方的十字路口,为内陆开放奠定了坚实的物理基础。

其二,以软实力驱动效率革命。连通之后,更需畅通。万州通过物流节点枢纽的不断升级改造,积极拥抱大数据、物联网等新技术,推动物流节点从物理连接向效率革命转变,让物流成本显著下降、效率提升。

其三,以生态圈赋能区域发展。陆海新通道运营中心作为区域服务中枢,为企业提供一站式、定制化的物流解决方案,促进物流、商流、信息流高效汇聚与辐射,推动平台从货物中转站向能够优化区域供应链、降低整体运营成本的生态平台演进,更好地服务区域发展。

□本版文图由重庆三峡融媒体中心提供