

湛江高水平參與共建西部陸海新通道 共念“新山海經” 一路“繁花”相伴



2022年1月30日上午，陸海新通道（廣東湛江—重慶）首班列車在湛江港霞山港區發車。



列車駛入高鐵湛江西站。

搭橋梁：激活經濟“一江春水”，企業樂享“買全球、賣全球”

2022年7月，廣東金嶺糖業集團的一批2600噸、貨值約1158萬元的成品白砂糖，通過中歐班列首次出口至烏茲別克斯坦。至此，湛江制糖加工貿易企業搭乘中歐班列的快車出口中亞國家的名單上再添一員。

廣東是中國三大食糖產區之一，而湛江占了全省蔗糖產業的八成，享有“甜市”的美譽。食糖加工貿易是湛江傳統加工貿易產業之一，近年來湛江糖企不斷推出新產品，通過中歐班列的新方式，不斷拓展中亞市場。

“在開拓中亞市場期間，公司在食糖加工貿易業務運行上遇到了很多新情況，像新的出口成品白砂糖、中歐班列新的運輸方式等等，這些業務的辦理往往是頻次多、時間緊。”廣東金嶺糖業集團有限公司副總裁鄭小玲表示。

得知情況後，湛江平臺公司主動與中國鐵路南寧局持續協調，在箱源緊張的情況下爭取到南寧局湛江貨運中心給予集裝箱箱源和運力的充分保障。特別是在中歐班列“一倉難求”的情況下，該公司員工持續奔走走鐵路現場、車隊及貨主之間，隨時解決出現的問題，通過“新通道+中歐班列”模式為湛江糖企爭取運力保障。同時，湛江海關所屬霞海海關組織專班跟進、持續跟蹤指導，讓“甜蜜”跨越山海順利送到中亞人民手中。

如今，湛江港碼頭的裝卸作業運轉不停，鐵路貨運班列迎來送往。白糖、不幹膠、小家電、白紙等“湛品”，正在通過中歐班列源源不斷走向世界。

湛江平臺公司積極拓寬新通道貨源組織開發及“一口價”產品落實，統籌平臺建設及組織運營，開展全程供應鏈服務等，積極參與西部陸海新通道“13+2”共建格局。自2022年6月至今，湛江共開通運行中歐接續班列4趟、直發（試運行）1趟，終點到達烏茲別克斯坦塔什幹、白俄羅斯明斯克和俄羅斯莫斯科。這些班列連接的不僅是“湛江造”和國外的商品，也是連接中外的“橋梁”。

湛江平臺公司負責人認為，這是一條激活經濟的合作“大動脈”，貨物吞吐量逐年攀升，對外貿易額不斷增長，越來越多的企業選擇通過湛江“買全球、賣全球”。“通過‘新通道+中歐班列’模式，企業可以更加便捷地開拓歐洲市場，加強與歐洲企業在技術、品牌、市場等方面的互動交流，促進國際貿易增長。”

面朝大海，春暖花開。隨着交通動脈迎來大提速，物流產業進入黃金發展期，一系列重大項目加快推進，湛江將與西部陸海新通道沿線成員攜手念好“新山海經”，共促這條全新的國際物流大通道“一路繁花”！

來源：湛江日報 文/記者陳彥 通訊員鄧鈞 劉雪 關睿 圖/記者張鋒鋒 歐陽澤 通訊員陳藝忠



湛江港一角。



湛江吳川機場。

南海之濱，濤聲依舊，陣陣海風講述着千年的“海絲”故事。

這裏孕育着古代海上絲綢之路的始發港——“港城”廣東湛江。這個在中國歷史上因港口優勢而承擔着國際貿易與經濟往來重要使命的港口城市，經過2000年的輪回，如今已成為“一帶一路”合作支點城市，正發揮着國家戰略聯動與融合發展的重要連接點和支撐點作用，把獨特区位优势更好轉化為開放發展優勢。

而“一帶一路”標志性項目——西部陸海新通道，從中國西南的重慶起筆，以西部省（區、市）為關鍵節點，翻山越海，通達全球120個國家和地區。作為這條國際物流大通道上的其中一個關鍵節點、廣東省唯一參與西部陸海新通道建設的地級市，湛江夯基礎、強組織，優環境、造樞紐，加快與西部聯動互濟、陸海雙向開放，融入和服務西部陸海新通道蹄疾步穩。

硬聯通：搭建外聯“骨架”，暢通城市“血脈”

今年春節期間，1200噸進口橡膠在海濱城市湛江卸船上岸後，立即搭乘海鐵聯運列車，沿着西部陸海新通道運往1000公里以外的貴州。這批原產於非洲科特迪瓦的橡膠，途經海上絲綢之路和新通道，跨越萬裏山海，將在西南腹地的工業中心被製造成一條條卡車輪胎，馳騁在祖國的公路上。

這是湛江港忙碌的日常，也是湛江深度融入西部陸海新通道建設的一個縮影。

時間指針回撥到2019年8月，國家發展改革委印發實施《西部陸海新通道總體規劃》，標志着西部陸海新通道建設上升為國家戰略，廣東湛江便以其獨特的優勢積極布局，迅速加入西部陸海新通道“朋友圈”，以海納百川之勢擁抱這一歷史性機遇。

西部陸海新通道，旨在通過鐵路、公路、水路等多種運輸方式，連接我國西部與東南亞、南亞等地區的經貿合作，打造一條高效、便捷的國際貿易大通道。

湛江，這座位於祖國大陸最南端的海濱城市，因其得天獨厚的地理位置和豐富的海洋資源而備受矚目。而深水良港、“五龍入湛”、“機”遇無限，是湛江成功“出圈”的“密碼”之一，也是推動西部陸海新通道建設再提速的關鍵所在。

高效完成龍年首艘鉀肥船“楊樹”輪卸船作業，鐵礦石加工量同比提升550%……龍年春節假期，華南地區唯一通航40萬噸船舶的世界級深水港口——湛江港貨如輪轉，格外繁忙。近年來，隨着東海島港區航道、湛江港泊位港池維護疏浚工程完成交工驗收，湛江港拆裝箱一期工程主體工程基本完工，寶滿港區集裝箱碼頭一期擴建工程全面動工建設，湛江的港口能級持續提升，港口集疏運體系建設不斷完善，打通了多式聯運“最後一公里”。

廣湛鐵路湛江北站建設項目首樁順利開鑽、吳川段鑿江2號特大橋連續梁進入施工衝刺階段……廣湛鐵路多個節點的順利突破，奏響了一曲“開年紅”。與此同時，合湛高鐵、湛海高鐵的前期工作如期推進，“五龍入湛”格局加速成形。

夜色漸深，粵西首個4E級機場——湛江吳川機場依然燈火通明。每隔一會兒，就有一架飛機衝上雲霄，機體上的指示燈在夜幕裏閃爍。目前，湛江吳川機場已獲

中國民用航空局批復同意，名稱變更為“湛江吳川國際機場”。隨着空港經濟區的建設，中國郵政集團、圓通快遞等企業紛紛搶灘落戶，直飛北京、杭州的兩條全貨機運輸航線先後開通，航空物流集聚區正在培育發展。

搭建外聯交通“骨架”，暢通城市路網“血脈”。一系列“硬舉措”加快提升互聯互通水平，湛江入選2023年國家骨幹冷鏈物流基地、港口型國家物流樞紐，被成功納入國家現代流通戰略支點城市布局，為西部陸海新通道的建設提供堅實支撐。

軟聯通：同類共振促融合，攜手共擴“朋友圈”

2月26日，“印度—湛江—陽春站”海鐵聯運首發班列從湛江港站發車，27日到達廣東省陽江市陽春站。本次班列裝載從印度進口的42TEU共1008噸的外貿膨潤土，貨物價值超過63萬元人民幣。這是2024年陸海新通道運營湛江有限公司（下稱“湛江平臺公司”）新開通的第2條海鐵聯運班列線路，至此，湛江平臺公司累計運營海鐵聯運班列線路達到39條。

“現在，39條海鐵聯運班列覆蓋雲貴川桂以及粵港澳大灣區、海南自貿港等區域，構建了樞紐對樞紐多式聯運模式。同時，湛江共運營32條集裝箱班輪航線，覆蓋國內和東南亞主要港口。”湛江市發展和改革局局長郭雄表示，“朋友圈”越擴越大，湛江市作為廣東省域副中心城市和粵西城鎮群的中心，輻射範圍越來越廣，為粵西地區與國內外產業貿易合作帶來新的機遇和活力。

與此同時，“新通道+產業”效應正在不斷放大，吸引了多家戰略合作企業，并通過港口重點帶動打造綠色鋼鐵、綠色石化兩個千億級產業集群，培育智能汽車千億級產業集群。

高水平共建西部陸海新通道，不僅要推進基礎設施“硬聯通”，更要實現融合交流、同類共振等“軟聯通”。

湛江市注重強化通道區域協同，推動通道融合開放發展。其中，湛江與重慶的合作尤為引人注目。兩地雖相隔千裏，但新通道的建設讓兩地“山海相依”。

“重慶的製造業產品與湛江的海洋產品，在新通道的助力下實現了互補與共贏。湛江的港口成為了重慶產品出口東南亞的重要出海口，而重慶則成為了湛江海洋產品進入內陸市場的主要集散地。”郭雄解釋道。

2020年，重慶、湛江兩地通過互訪交流，共同促成了湛江市冷鏈物流協會與重慶市冷凍食品行業協會、中國外運華東有限公司與湛江港（集團）股份有限公司分別簽訂了合作框架協議，為湛江參與西部陸海新通道建設、加強與兄弟省（區、市）合作發展打開新局面。

截至2023年底，兩地了開通“重慶—湛江—粵港澳大灣區”“廣州—湛江—團結村—莫斯科”“重慶—湛江—海南自貿港”共計3條海鐵聯運班列線路。湛江平臺公司自2022年3月成立以來，累計與重慶市運營雙向班列37列，運營箱量達1884TEU，其中2022年運營箱量836TEU，2023年運營箱量1048TEU。

“同時，湛江作為股東入資陸海新通道運營有限公司，重慶亦入股陸海新通道運營湛江有限公司。這種互利共贏的合作模式，不僅促進了兩地經濟的繁榮發展，

也為西部陸海新通道的建設增添了濃墨重彩的一筆。”郭雄表示。

強樞紐：平臺築基優服務，智慧賦能速通關

俯瞰湛江港，粵西唯一的海關特殊監管區域——湛江綜合保稅區自2023年5月順利封關運作後，與不遠處的湛江港華南鐵礦石貿易分銷中心、湛江保稅物流中心（B型）“三足鼎立”，共同形成粵西地區高水平對外開放平臺，有力服務新通道特色產品進出口。

從非洲科特迪瓦進口的橡膠通過“提前申報”和全國通關一體化模式，通過湛江口岸快速直達貴州的保稅倉庫，順利趕在企業開工前抵達，真正實現了“一站式、無停靠、零延時”。

湛江地處新通道出海口，東接粵港澳大灣區，南連海南自貿港，區位優勢明顯。湛江海關高度重視平臺樞紐服務新通道高質量發展的重要作用。近年來，該關靠前推動徐聞港、湛江港霞山港區通用碼頭獲批對外開放，支持開通“深湛組合港”，助力湛江港成為連接大灣區、自貿港和新通道的物流樞紐平臺。

2023年11月20日，裝載510臺汽油發動機、70臺微耕機的集裝箱，在湛江海關所屬霞山海關關員的監管下從湛江港寶滿集裝箱碼頭裝船發往泰國。這是首票通過西部陸海新通道鐵路轉關經湛江口岸出口的貨物。

據了解，該批貨物在重慶辦理屬地通關後，通過鐵路轉關模式在湛江出境，實現了港口後移、屬地通關、海鐵聯運、無縫對接，進一步豐富了湛江港集裝箱進出口業務類型，有效提升運輸效率，標志着湛江與西部陸海新通道沿線省（區、市）海鐵聯運轉關出口通關模式步入新的階段。

山海相濟，物流為絡。湛江海關推出的支持新通道建設20條細化措施，“重頭戲”就是暢通跨境物流。

以湛江綜合保稅區為例，湛江海關通過打造智能化卡口，實現“關區港企”信息交互。目前，“秒速”申報、車輛20秒內過卡已成為湛江綜保區的常態。2024年首月，該關共監管進出區貨運量34.62萬噸，貨值8.86億元。

除了推動地方政府出臺系列扶持政策之外，該關持續推廣“提前申報”“先放後檢”“直裝直提”等通關便利政策，建立7×24小時預約通關“快速通道”，為新通道物流提速增效。2023年關區進口整體通關時間相較2017年壓縮近90%。

去年，該關上線的“智慧商檢——大宗資源性商品監管（鐵礦石）”業務場景項目，更是將鐵礦石查驗監管作業內嵌於企業物流全過程，使鐵礦石平均通關時長減少8個小時以上。

與此同時，該關支持湛江港擴大“朋友圈”，通過支持湛江港發揮西南地區主要出海口和大宗散貨集散中心優勢，保障新通道沿線企業供應鏈穩定，2023年新通道沿線通過湛江口岸進口鐵礦石、煤炭等大宗資源性商品超過115億元，同比增長超50%。

“湛江海關堅決落實海關總署黨委要求，身在南海之濱，胸懷‘國之大者’，立足國內國際雙循環交匯樞紐，積極發揮職能作用，全力促進西部陸海新通道高質量發展。”湛江海關綜合業務處處長程聰表示。



繁忙的湛江港。