

以通道协作为依托 合开班列联营通道 川渝携手打造内陆改革开放高地



数读·中欧班列(成渝)

中欧班列开行以来——成渝中欧班列合计开行超过3.6万列

中欧班列(成渝)2021年统一品牌后累计开行超2万列 开行量占全国近30%

运行线路超过50条

可辐射亚欧近40个国家超100个节点城市

综合运行指标保持全国第一

(数据来源:杨骏整理)

2024年12月26日上午,四川成都国际铁路港,一个个集装箱堆积如山,卡车来回穿梭,现场繁忙不已。

“这里是中欧班列(成渝)的始发点之一。”成都国际铁路港相关负责人向川渝主流媒体联合采访团的记者表示,如今中欧班列(成渝)已经成为全国中欧班列的“第一品牌”。

内陆开放,通道先行。《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》明确提出,川渝两地要联手打造内陆改革开放高地,加快构建对外开放大通道。中欧班列(成渝)的诞生,正是川渝两地推动成渝地区双城经济圈建设,在开放领域的生动诠释,也是两地携手开放打响的“第一枪”。

□ 重庆日报记者 杨骏

►1月1日,沙坪坝区兴隆场车站,一列满载着机械零件、汽车配件等货物的列车缓缓启动,标志着中欧班列(成渝)新年首班正式开行。 重庆日报通讯员 郭晋 摄

成渝合开中欧班列 综合运行指标保持全国第一

中欧班列自诞生以来,开行班列的城市之间,就充满了竞争。

重庆与成都尤其如此。

“因为地理位置相近、产业相似度较高,两地抢夺货源的情况比较常见。但成渝两地之争,对川渝地区来说,没有赢家,只有输家。”四川省政府口岸物流办相关负责人表示,“拼价格、拼数量”只会带来“内耗”,只有携手合作,才能让彼此的中欧班列实现可持续发展。

2020年1月,成渝地区双城经济圈建设正式提出,这为两地中欧班列的合作带来契机。同为中欧班列始发地,重庆国际物流枢纽园区与成都国际铁路港“闪电”牵手,于当年3月签署战略合作协议,确定围绕通道口岸、产业招商、开放创新、机制协同四大领域,推动20项合作。

由此,两地中欧班列“携手”的序幕正式拉开。

2020年3月11日,川渝两地口岸物流主管部门和平台公司频繁见面磋商,签署了一系列合作文件,在统一运行、定价机制等方面达成初步共识。

同年12月4日,两地口岸物流主管部门联合致函国铁集团,恳请支持成渝中欧班列合作发展。当月8日,国铁集团复函,支持两地使用统一名称开展品牌宣传推广,并从2021年1月起,合计开行数并发布相关指标数据,支持当地政府与国铁集团共建联席会议机制。

至此,中欧班列(成渝)正式诞生,成为全国

首个由两座城市共同运营的中欧班列品牌。

“双方不是‘你开你的,我开我的,最后加一起算’那么简单。”成都国际铁路港相关负责人表示,双方的深度合作,包括资源互补、信息共享等。比如重庆在德国杜伊斯堡建有海外仓,成都方面可共享这一海外仓;再如,双方抱团去海外挑选产品,基本形成了统一的运营价格机制。

重庆和成都在中欧班列上的合作,实现了“强强联合”,也发挥出1+1>2的效果。据统计,中欧班列开行以来,成渝中欧班列合计开行超过3.6万列。其中,中欧班列(成渝)自2021年统一品牌以来累计开行超2万列,开行量占全国近30%,运行线路超过50条,可辐射亚欧近40个国家超100个节点城市,已成为全国开行量最多、运输货值最高、区域合作最广泛、运输最稳定的中欧班列,综合运行指标保持全国第一。

在现有基础上 围绕西部陆海新通道深化合作

2024年12月30日,川渝主流媒体联合采访团来到位于重庆沙坪坝区的陆海新通道重庆无水港。

在陆海新通道重庆无水港调度中心大屏幕上,记者们看到,包括铁路联运集装箱总量、重庆集结集装箱总量、国际铁路班列集装箱总量等实时数据不停更新。在“2024年跨区域业务联动分布图”上,四川和重庆在居中位置十分显眼。

中欧班列(成渝)在开行之时,川渝两地就共同定下了通道合作的多个目标,其中就包括深化西部陆海新通道、航空及水运等国际物流大通道的合作,扩大川渝两地国际物流大通道影响力和品牌力。

其实,川渝两地在建设西部陆海新通道上,本就有深厚的合作基础——

从路线看,西部陆海新通道建设的三条主线路都与川渝两地有关,分别是自重庆经贵阳、南宁至北部湾出海口(北部湾港、洋浦港),自重庆经怀化、柳州至北部湾出海口,以及自成都经泸州(宜宾)、百色至北部湾出海口三条通道。

从定位看,《西部陆海新通道总体规划》明确,重庆是西部陆海新通道物流和运营组织中心,成都则是国家重要商贸物流中心,双方在通道建设方面均承担着重大战略任务。

在此背景下,双方围绕西部陆海新通道建设不断深化合作——

2021年12月,重庆和成都同时首发西部陆海新通道中老铁路(成渝—万象)国际班列,两地成为全国首批开行中老铁路班列的城市。

截至2022年12月,西部陆海新通道川渝总运量突破60万标箱,标志着川渝两地在积极推动西部内陆与东盟等国家和地区深化区域协作,促进跨区域物流、贸易、产业融合发展等方面取得积极成效。

双方在西部陆海新通道建设的改革创新方面“携手与共”,比如川渝协同在全国率先开展汽车动力电池试运,推动多式联运“一单制”应用创新,推动国内首笔“一单制”数字提

单动产质押融资业务落地等。

值得一提的是,由西部陆海新通道“13+2”共建省市区(西部12省市区、海南省、广东湛江、湖南怀化)共创的“陆海优品”品牌中,川渝两地的特色产品也不少。比如,重庆城口九重山矿泉水、酉阳茶油、云阳腊肉、德元酸梅汤,四川的张飞牛肉、双流兔头、峨眉竹叶青等。

进一步做好“硬软”联通 共建现代化集疏运体系

通道是对外开放的基础支撑。当中欧班列、西部陆海新通道将川渝两地“串联”起来时,两地携手打造的内陆开放高地便有了载体。

重庆市口岸物流办相关负责人介绍,目前,川渝双方提出,后续要以西部陆海新通道等开放大通道为牵引,围绕大宗商品资源配置枢纽和面向国内国际产业链供应链组织中心的目标,以基础设施“硬联通”和综合服务“软联通”为具体任务,共建现代化集疏运体系。

在“硬联通”方面,川渝将立足“东南西北”四向通道建设——

向南,加快建设西部陆海新通道,共同推进重庆至宜宾至西昌、攀枝花至大理等铁路建设,争取纳入国家规划,形成服务中缅、中老的物流新通道。

向西,共同谋划渝自雅铁路,打通川渝联通西藏、辐射南亚的新线路。

向北,共同争取兰渝高铁建设,释放兰渝铁路货运能力,提升中欧班列干线运能;协同推进

成都至格尔木铁路开工建设,联结中吉乌通道。

向东,共同推动宜宾至重庆段航道整治项目,完善坝上滚装运输节点,共建长江上游航运中心。

在“软联通”方面,川渝将开展三方面协作。

在通道运营组织方面,双方将深化中欧班列(成渝)品牌共建,巩固全国先行领先地位,共同争取中亚班列图定计划,拓展中欧班列南通道;深化西部陆海新通道合作,共同推动中老泰马班列降本增效,共建共享海外仓等境外资源。

在数字陆海新通道方面,以铁海联运一码通应用场景为基础,强化跨区域数据共享,提升物流时效。

在提升服务方面,共同搭建从订购到交货的国际物流全链条服务体系;探索铁路单证物权化试点等陆上贸易规则创新,强化金融、商事、法律等领域合作,力争形成川渝合作更多标志性成果。

值得一提的是,重庆正加快建设枢纽港产业园,这也是推动川渝构建口岸物流协同发展机制的重要平台。重庆枢纽港产业园依托江津小南垭铁路物流中心、珞璜港、黄碛港水公铁多式联运枢纽优势,在渝西地区布局“一区两廊”空间格局。其中,作为“一区”的先行区重点打造先进成套装备、先进材料、现代物流与供应链服务三大主导产业,“两廊”片区拓展打造智能网联新能源汽车及核心零部件、新型光伏组件、检验检测等产业集群。截至目前,枢纽港产业园累计签约开工项目163个、总投资1423亿元。

共建具有全国影响力的科技创新中心 川渝联合开展核心技术攻关项目161项



2024年12月25日,四川省眉山天府新区西南医科大学附属天府医院,工作人员在展示新医疗器械。 重庆日报记者 尹诗语 摄

来有广泛的应用场景。”成都人形机器人创新中心有关负责人表示。

作为“贡嘎一号”的诞生地,成都科创生态岛是成都科技成果转化的核心承载地,投入运营一年多来已聚集超1000家注册企业、发布科技成果500余项。该岛立足服务成渝地区双城经济圈科技成果转化和产业链建圈强链,致力于打造培育新质生产力孵化未来产业的前沿平台、西部(成都)科学城创新转化的核心引擎、成渝地区区域协同创新体系建设的示范样板和“一带一路”国际科技创新合作的重要支点。

“我们和明月湖在定位、目的上有很多是一致的。”阎妍介绍,双方曾进行过多次沟通交流,都认为应该打破物理壁垒,实现科技资源的有效共享。为此,双方开展云端合作,打通线上平台。通过App,成渝两地的企业、投资者就能了解到各自的科创资源,从而助力其成果转化。

去年11月,重庆成都双城联动联席会议第三次会议通过了《重庆成都双城联动推进科技成果转化加快培育发展新质生产力的工作方案(送审稿)》,该方案从共建重大创新平台、共建成果转化服务体系、加强资源互联互通、赋能

川渝已联合开展核心技术攻关项目161项,共享大型仪器设备1.3万余台(套),时速400公里高速列车节能辅助驾驶系统等一批创新成果实现应用,重大装备制造跻身全国第一方阵,国产大飞机的机头在这里制造,“华龙一号”等核电技术在这里研发,“翼龙”“双尾蝎”等工业无人机在这里形成完整产业链,北斗芯片等空天信息产业表现强劲

重庆日报记者 陈维灯

“想象一下,四川天府新区的某企业负责人打开电脑,进入成都科创生态岛公共服务平台,不仅本地区企业信息应有尽有,还可以查询重庆两江协同创新区企业的详实资料。如果对某家企业感兴趣,一个电话就能联系对方,免去来回奔波的烦恼。”2024年12月25日上午,成渝地区双城经济圈建设战略实施五周年川渝主流媒体联合采访团走进成都科创生态岛。记者采访,成都科创生态岛运营公司负责人阎妍介绍,成都科创生态岛于2023年10月底试运营,并与重庆两江协同创新区——明月湖联动,实现了科创资源共享。

推进科技创新和科技成果转化发力,科创资源共用共享,是成渝地区双城经济圈建设走深走实的动力之源。《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》明确提出,要合力打造科技创新高地,为构建现代产业体系提供科技支撑。

围绕协同建设创新基地和平台,成渝两地正相向而行——双方共同对接国家战略科技力量和资源,协同推进重大创新平台加速布局,推动建设国家实验室、全国(国家)重点实验室26家,国家技术创新中心3家,建设国家重大科技基础设施5个,加快建设具有全国影响力的科技创新中心。

打破物理壁垒 助力成果转化

不久前,一台名为“贡嘎一号”的人形机器人在位于成都科创生态岛的成都人形机器人创新中心首发,其重量仅25公斤,能独立完成思考、推理,能自主控制肢体,准确完成任务。

“在高校院所实验室、概念验证中心、教育养老、应急安全等方面,超轻量级人形机器人未

渝共建重点实验室副主任蒋宗哲介绍,该实验室重点针对冠心病、原醛症、糖尿病肾病和糖尿病足病四大方向开展各项研究,其诊疗方式逐渐成为业内标准,其研究数据、病理样本、研究人才等均和重庆医科大学附属第一医院(以下简称重医附一院)资源共享。

代谢性血管疾病川渝共建重点实验室的建立,源于一次偶然。

2021年9月,一名泸州的原醛(原发性醛固酮)患者带着一份检查报告,来到重医附一院求医,引起该院内分泌科主任李启富的注意。

据介绍,原醛增加是引起代谢性血管疾病的罪魁祸首之一,而川渝人群因高油高盐饮食习惯,长期被这枚“隐形炸弹”威胁。但原醛定位诊断属于有创检查,费用高、技术难度大,此前国内只有极少数三甲医院在探索,临床诊断缺乏相关标准。

看到病人的检查报告出自西南医科大学附属医院,李启富马上拨通了该院负责人的电话。

素未谋面的两人一拍即合,决定推动成立“代谢性血管疾病川渝共建重点实验室”,共享研究数据、病理样本、研究人才等科研资源。今年初,该实验室被正式认定为首批3个川渝共建重点实验室之一。

目前,双方主要开展四个方面的业务合作:非编码RNA调控代谢性血管疾病的分子机制与临床转化,基于免疫-炎症信号的糖尿病肾病早期诊断和防治策略,基于核医学和分子影像的原醛症精准分型与靶向治疗,基于“医工结合”“内外科深度融合”的糖尿病周围血管病和糖尿病足病防治体系。

西南医科大学附属医院代谢性血管疾病基础研究平台是四川省重点实验室,重医附一院内分泌代谢临床转化平台是重庆市高校重大代谢性疾病转化医学实验室。双方合作建立的代谢性血管疾病川渝共建重点实验室,通过两个代谢性血管疾病队列的资源共享,将产生更多的研究成果。”蒋宗哲介绍,2023年初,双方的研究成果发表在著名国际医学期刊JAMA子刊上,在国际上首次建立了68Ga-Pentixafor PET/CT对原醛患者的诊断效能与判断标准,“目前重医附一院、湘雅医院等已陆续开展应用,有望成为未来原醛定位诊断的主要手段。”

结合优势力量 实现医疗创新

2024年12月30日,当川渝主流媒体联合采