

昔日田间四等小站

今朝通陆达海连世界

●记者 郭晋文/图

鸟瞰位于沙坪坝区的团结村中心站，12条股道盘根交织在2000余亩的货运场上，集装箱卡车川流不息，国际班列频繁往来。这里是全国18个铁路集装箱中心站之一，是重庆铁路枢纽在主城区内最大的综合性货运办理站，也是全国一类物流基地和路网型分拨中心。

“一座团结村，半部重庆开放史。”这个当初的四等小站，每天都在发生新的变化。它的壮大之路，折射出重庆虽不沿边、不靠海，却仍志在联通世界的雄心，成为重庆不断延伸对外开放之路、触摸世界的“窗口”。大道通达、丝路共鸣，络绎于途、驰而不息。随着“四向”物流通道在团结村站的交汇，其客运业务也逐渐被剥离，昔日的农田小站已发展为东南西北国际通道“四向”齐发、铁公水空“四式”联运的国际枢纽。团结村站成了新时代重庆对外开放的原点，从此处启程，无数企业叩开了与世界对话的大门……



团结村火车站旧貌。（兴隆场站供图）

“这是首趟中欧班列（渝新欧）发车的盛况，这是咱们崭新的新丝路小学……”在沙坪坝区土主街道土主社区文化活动中心，土主版画传承人高泽泉正在为小朋友们讲一堂版画创作课。已经退休的高泽泉

是一名土生土长的土主人，曾担任土主社区党委书记，他不仅亲眼见证了团结村由乡野农村到物流新城的沧桑巨变，还坚持版画创作，用手中的刀、笔，在一刻一拓之间，描绘出共建“一带一路”倡议给土

主带来的新变化和幸福生活。

“1975年，团结村火车站正式开通运营，每天两班火车经停，上午10点半有一趟，下午4点半又有一趟。”回忆起当时团结村作为四等小站的情形，高泽泉仍记忆犹新。高泽泉回忆，那时每日天微亮，团结村火车站的四周便围满了卖瓜子、花生和茶叶的商贩。用于替换铁轨枕石而建的采石场、拔鹅绒、开小饭馆，土主镇上的居民因团结村站的开通，日子也过得红红火火。

2004年，一份由国家发展改革委发布的关于中长期铁路网规划的通知下达至重庆，要求重庆选址建成全国18个国家铁路集装箱中心站之一。经专家反复论证，考虑辐射方向、车流的集配运、与编组站的结合情况以及小运转列车开行等因素，最终确定土主为最优地点，

“团结村”就此迎来新生。

为了国家的建设和发展，土主的群众给予了最大的支持，虽然告别了世代耕作的土地，但迎来了对外开放的盛景。2007年，市政府在此设立西部现代物流园区；2009年12月，团结村铁路集装箱中心站正式开通运营；2011年3月19日，中国第一条中欧班列在此首发成功；随后，西部陆海新通道实现了与新加坡等东南亚国家的连接；“渝满俄”专列、“渝甬”班列实现常态化运行，形成了东西南北“四向齐发”的国际通道网络，2019年更名为重庆国际物流枢纽园区。

火车站升级为“中心站”，占地面积从几百平方米不断扩建至如今的2000余亩，周边村民新次搬入新房，川流不息的货车和五颜六色的集装箱成了这里的“新客人”。抚摸

着自己亲手创作的一个个版画，高泽泉对近十多年来土主发生的翻天覆地的变化如数家珍。他感慨地说，随着物流园区的建设和“一带一路”倡议的提出，土主的区位优势逐渐凸显，独占的通道优势为土主打开对外开放之门。

“现在的陆海新通道重庆无水港，原先是我们社的玉米地；民生物流基地，我记得以前还是个养鸡场。近十多年来，土主片区的城市建设日新月异，人们的生活也越来越有滋味。”高泽泉表示，国际班列开进“村”，给居民们带来了翻天覆地的变化，作为中欧班列（渝新欧）起点的土主镇已划设为土主街道，发展势头强劲，正按照物流中心、文旅中心、产业中心进行高标准打造。同时，包括学校、医院、小区环境以及配套的体育馆、服务

站等设施，也在进行全面的提升。西南最大的铁路集装箱中心站和编组站建成投用；融创茂全功能商业综合体丰富了立体化的商业模式；主题乐园、酒店群填补了土主旅游的资源空白；涵盖幼、小、初一体化的优质教育平台，优化了高端教育资源；精品住宅取代了传统的农田瓦舍；现代化的体育馆和绿意盎然的悦读公园连成一片……

身边的变化让高泽泉收获感、幸福感满满。尽管现在已经退休，但高泽泉仍然没有停下版画的创作。“我现在创作的版画，要更多展现咱们团结村甚至物流新城的便捷交通、优质教育、自然人文景观汇聚和文旅资源的融合打造。我将继续用咱们的‘土展板’，绘刻丝路新画卷，为土主发展注入新的活力。”高泽泉表示。

国际班列开进“村” 绘刻丝路新画卷

丰富货源探索规则 破除制约通道发展瓶颈

今年以来，沙坪坝区高质量融入“一带一路”建设，截至目前，沙坪坝区2024年国际班列开行量、箱量、货值三项核心指标位居全市第一、全国领先。钢铁巨龙不断向前，谁能想到，面对一条出境大通道，曾经却因为货源问题而发愁。

在重庆铁路口岸整车进口口岸，一批平行进口车通过中欧班列运抵这里，韩超带领他的团队正在逐一核对货运清单，无误后将上线

进行检测。“这是我们铁路口岸非常重要的回程货源，中欧班列的美好愿景，一定是‘双向奔赴’，然而从梦想变成现实，我们克服了重重困难。”韩超说。

韩超现任重庆国际物流枢纽园区副总经理、铁路口岸和外向型经济领域板块负责人。他回忆，2011年，首列渝新欧班列由重庆发出。如何借助通道平台，组织回程货源，在通关等方面与沿途各国达成共识，促进开放型经济发展，是他们一直在思考的问题。但这一切无

经验可循，都要靠自己慢慢摸索。

据悉，自渝新欧班列开行以来，很长一段时间，笔电出海是渝新欧的重要业务。但没过多久，大家就意识到，去程货源的比例很不平均。集装箱“只出不进”，有时候甚至还要通过海运的形式把欧洲的空集装箱再调回来，导致物流成本居高不下。这时，设立重庆铁路口岸的想法应运而生。2014年，重庆铁路口岸获批成为西部内陆地区首个汽车整车进口口岸，同年10月通过海关总署等国家五部委验收。

随着沿线国家和地区共建“一带一路”的热情不断高涨，欧洲车企看到了重庆对外开放的诚意，德国宝马、奔驰、大众等汽车企业纷纷加入进来，最终形成了首趟80辆进口整车组成班列，实现了整车通过铁路跨洲运输“0”的突破，也为后续通过铁路进行整车进口、平行车进口等提供了可复制的经验。

“随着整车进口的常态化，我们与整车关联企业建立了非常好的合作关系。同时，为了更好地服务企业，解决企业经营中共性的痛点问题，我们积极探索‘陆上贸易规则’，切实为企业实现了降本增效。”韩超介绍，这十年来，创新实施“铁路提

单信用证”结算就是最好的案例。在以往的“海上贸易规则”中，海运提单可以作为“提单”使用，也就是可以作为一种物权凭证，能用它进行融资押汇，使它有了金融属性。

2017年12月，全球第一单用“铁路提单国际信用证”结算的国际贸易货物搭乘中欧班列（渝新欧）抵达团结村中心站，这标志着铁路提单可以像海运提单一样，同样成为物权凭证，也意味着重庆在探索陆上贸易规则方面，迈出关键一步。

“2018年3月23日，以铁路提单信用证作为国际结算方式的12台平行进口车抵达团结村中心站，标志着重庆在铁路提单探索上，首次实现了批量化运用。”韩超介绍，这

也使得铁路提单跟海运提单一样具备金融属性，既降低了企业财务成本和贸易风险，也加速了企业拓展国际贸易的动力。

近年来，沙坪坝区积极探索陆上贸易规则，创新赋予铁路提单物权属性、首单多式联运“一单制”数字提单、首创国际运邮标准、创新运费分段结算制度，使多式联运效率得到持续提升，显著降低了企业的国际物流成本。在第二十四届中国国际投资贸易洽谈会“营商环境论坛”上，国家发展改革委向全球推介发布全国营商环境创新实践案例，《重庆市沙坪坝区着力推进物流降本增效 助力企业更好“出海”》成为重庆乃至西南地区唯一入选案例。

记者手记

建设内陆开放高地，是习近平总书记对重庆提出的“两地”目标之一，也是重庆实现高质量发展、打造高品质生活的重要途径。团结村中心站，这个当初不起眼的四等小站，随着中欧班列在此始发和共建“一带一路”倡议、西部陆海新通道建设的推进，摇身一变成为知名的国际物流枢纽站，让更多“中国制造”走出国门通向世界。接下来，又将紧抓重庆国际铁路港综合保税区建设新机遇，继续它的腾飞路。

志合者，不以山海为远。互联互通是全世界人民共同的梦想，“一站联通世界”跃出笔端，一条条钢铁“触手”让“团结村”的“朋友圈”越来越大，乃至紧紧拥抱世界。在“团结村”、在重庆、在中国，山海可跨，未来可期。

