



活力重庆

从“过路站”到“大枢纽”： 探秘重庆巴南枢纽经济的“流量密码”



重庆公路物流基地

清晨，薄雾尚未散尽，重庆南彭公路保税物流中心已是热火朝天。一辆辆满载“重庆造”电子产品、汽摩零部件的重型卡车整装待发，巨大的发动机轰鸣声撕破了宁静，这些车辆即将踏上跨越山河的“东南亚之旅”。

巴南区既不靠海，也不沿边，凭什么能将货物源源不断地送往中南半岛的千家万户？4月23日，记者跟随“活力重庆”主题采访团来到巴南，在繁忙的物流园区与智能的仓储中心里，寻找这座内陆腹地城市向开放前沿跃升的答案。

突破地理障碍： 公路班车门对门直达

“从园区出发到江北国际机场、果园港、铁路港，全部在45分钟车程内。”在重庆东盟国际物流园的沙盘前，重庆公路物流基地建设有限公司相关负责人向记者抛出了一个关于重庆地理的特殊话题。

重庆是著名的山城，没有平原城市那般规整的一环、二环、三环，其内环快速路与外环（绕城高速）呈不规则的曲线。而在整个重庆中心城区，内环与外环距离最近的“咽喉”地带，恰恰就在巴南的公路物流基地。这种得天独厚的区位优势，让巴南天然具备了成为“大枢纽”的基因。

然而，光有区位优势不够，还得有通道。在物流基地的调度中心，记者看到了一张密密麻麻的跨境公路班车运行图。

“过去很多人认为，跨境公路运输超过800公里就没有性价比了，运量小、成本高。但我们的数据说明了市场的选择。”重庆公运东盟国际物流有限公司副总经理罗清艺给记者展示了一组数据：2025年，西部陆海新通道跨境公路班车年度开行量达到12555车次，货值高达174.17亿元，同比暴增306%。

为什么增长如此迅猛？答案藏在“时效”与“灵活”里。罗清艺举了一个生动的例子：“如今大量笔电中间品和汽车核心零部件需要出口到东南亚。如果走传统的江海联运，大概需要半个月到20天；铁路虽然快些，但存在中转等待的问题。而我们的跨境公路班车，从重庆工厂直接开到越南工厂的门口，只需3~5天。”

更令人惊叹的是“GMS直通车”模式。贴有绿色GMS牌照的中国货车，从巴南出发，中途不需换箱、不需换车，直接开进东盟国家的厂房卸货。“在当前国际供应链不稳定的情况下，企业最怕的是‘断供’。我们能做到‘你急需，我随时发车’，这就是核心竞争力。”罗清艺说。目前，这张网已织就“3向12线25口岸39海外分拨仓”的庞大体系，甚至延伸到了中亚和南亚。



跨境公路班车从南彭出发

截留过路流量： 重庆农产品价格指数降15%

如果货车只是歇个脚、加个油，那枢纽永远只是个“过路站”。巴南的野心，是把“过路流量”变成“发展留量”。

走进京东物流亚洲一号重庆智能产业园，恰逢忙碌的促销备货期。眼前并没有传统物流园里人拉肩扛的喧嚣，取而代之的是极具科幻感的场景：数百台顶着货箱的“智狼”搬运机器人在平整的地面上穿梭自如。

“以前是人找货，现在是货找人。”园区仓储负责人指着机器人说。记者看到，这些智能机器人精准地将货架托起，送到人工拣选台，大幅提高了周转效率。

“这是京东在重庆唯一、也是最大的亚洲一号仓。”京东有关负责人自豪地介绍，自2013年落户巴南以来，京东在这里的版图不断扩大，已有5个主体落地。目前，重庆市民在京东上购买的自营商品，有90%都能从这个园区直接配送到家。

如果说京东展示的是“快”，那么几公里外的重庆新发地东盟国际食品产业园，展示的则是“全”与“大”。

站在尚未完全竣工的巨大建筑群前，记者感受到了强烈的视觉震撼。层层退台式的建筑设计依山就势，下方是面积达28万平方米的地下停车场——“这可能是中国最大的农产品产业园停车场，真正实现了人车分流、人货分流。”重庆新发地东盟农产品有限公司总经理吴志远指着远处的建筑介绍。

这个总投资120亿元、占地1950亩的巨无霸项目，不仅是北京新发地西南片区第二个总部，更是西南地区业态最全的食品集散中心。12大功能8大配套、覆盖全温区的智能冷链云仓，甚至还有西南最大的海鲜活体暂养中心。“以后东南亚的活蟹、活虾包机飞过来，直接进入我们的暂养池，然后再分销到整个西南地区。”

该项目预计今年开业。负责人算了一笔账：“通过源头直采、减少中间环节、

零碳园区的能耗管理，我们预计能让重庆的农产品价格指数下降15%左右。”这意味着，普通市民的“菜篮子”将直接受益于这条国际物流大通道。

跑通内陆规则： 让内陆城市一样通江达海

产业的繁荣，离不开制度的护航。在采访的最后，记者回到了南彭公路保税物流中心，探寻支撑庞大物流背后的“软实力”。

“以前我们的B保只能做单纯的保税仓储，现在不一样了。”相关负责人向记者介绍，去年底，巴南B保成功获批“分类监管”试点。“什么是分类监管？就是保税货物和非保税货物可以在同一个仓库里集拼、同车发运。”很多外贸企业既有保税业务，又有内销业务，过去得租两个仓库，现在合二为一，集拼时间缩短了1~2天，直接帮企业省下了真金白银。

更深远的影响在于规则的制定。内陆地区搞跨境贸易，往往面临着规则缺失的尴尬。为此，巴南牵头制定了一份涵盖4类588项的跨境公路货物运输术语，2025年9月作为重庆市地方标准发布。这套被业内称为跨境公路运输“说明书”的标准，填补了国内陆上贸易规则的空白，目前正全力推动升级为“国家标准”。

在东盟商品展示厅里，老挝的红木家具散发着幽香，越南的咖啡、泰国的榴莲摆满货架，而另一侧，巴南的定心茶叶、御马园果酒和城口的农产品也正等待着搭乘跨境班车走向世界。

“如果说通道是骨架，产业是血肉，那么制度就是血脉。制度创新搞好了，内陆一样能通江达海。”巴南区相关负责人的一番话，为此次采访画上了句号。

从无到有，从弱到强。站在“十五五”的新起点上，巴南已不再是一个简单的物流集散地。它正以公路为纽带，以规则为引擎，将国家战略转化为区域经济的强劲动能，在重庆建设内陆开放国际合作引领区的新征程中，书写着属于自己的枢纽奇迹。下一个清晨，当佛耳岩港的汽笛再次鸣响，巴南的开放故事，又将有着全新的篇章。

[记者手记]

重庆新能源汽车 脉搏强劲

4月23日下午，“活力重庆”主题采访团走进璧山区。印象中那个以秀美风光闻名的重庆西大门，此刻正展现另一种硬核姿态——这里是成渝主轴上的“双千亿”工业新城，更是重庆关键汽车核心零部件产业基地。

穿梭在蓝黛科技与青山工业的生产车间里，记者听到的是机械臂运转的低鸣，看到的是数据在屏幕上跳跃，真切触摸到了璧山产业迭代升级、向“新”而行的蓬勃脉动。

在蓝黛科技，采访团仿佛步入了一个“未来工厂”：在专供特斯拉的同轴减速器行星轮的全自动生产线，全程几乎不见人影，取而代之的是精准无误的机械臂和穿梭的AGV小车。企业负责人自豪地说，这条产线实现了全流程无人化操作。

更让人惊叹的是蓝黛的“双面人生”：一边是新能源汽车高精传动轴轴以国内第二、全球第四的市占率稳步前进；另一边，他们已果断跨入机器人新赛道。目前，蓝黛的机器人关节模组月出货量已达上万套，国内排名前三，宇树、大疆等头部企业都成了他们的客户。

如果说蓝黛科技展现的是民营企业敏锐的跨界突围，那么青山工业则书写了央企“老树发新芽”的壮丽史诗。走进青山的数字化示范工厂，5G网络全覆盖，无人叉车精准避让、自动搬运重物，一切井然有序。在这座已下线超460万台自动变速器的工厂里，生产节拍从去年的35秒一台再次压缩到了32秒。在这32秒的背后，是青山工业60年三次创新创业的厚重底蕴。从三线建设时期的艰苦创业，到打破国外垄断造出自主品牌自动变速器，再到如今新能源电驱动产品占比超过55%、营收突破百亿大关，青山人始终在“破与立”中重塑自我。

如今的璧山，智能网联新能源汽车产业规模已达640亿元，集聚了弗迪电池、青山工业、蓝黛科技等一批龙头企业，专精特新企业数量稳居全市前列。什么是璧山产业的转型升级？它不是纸上谈兵的规划，而是车间里90%以上的自动化设备，是突破“卡脖子”技术的自主研发，是果敢抢滩自身智能、低空经济等前沿新赛道的战略定力。

上游财经-重庆晨报记者 廖平