

重庆市人民政府办公厅
关于印发重庆市现代物流业发展
“十四五”规划（2021—2025年）和
重庆市口岸发展“十四五”规划
（2021—2025年）的通知

渝府办发〔2021〕157号

各区县（自治县）人民政府，市政府各部门，有关单位：

《重庆市现代物流业发展“十四五”规划（2021—2025年）》和《重庆市口岸发展“十四五”规划（2021—2025年）》已经市政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

重庆市人民政府办公厅

2021年12月31日

（此件公开发布）

重庆市现代物流业发展“十四五”规划

(2021—2025年)

2021年12月

目 录

第一章 发展环境	(7)
第一节 发展基础	(7)
第二节 机遇与挑战	(10)
第二章 总体思路	(13)
第一节 指导思想	(13)
第二节 基本原则	(13)
第三节 发展目标	(15)
第三章 空间布局	(17)
第一节 “一核一环一带两片区”市域物流空间格局.....	(18)
第二节 “4+2”物流通道布局.....	(19)
第三节 “五枢纽多节点”物流设施布局.....	(20)
第四章 提升市域物流设施服务能级	(21)
第一节 建设高品质国家物流枢纽	

(22)

第二节 完善广覆盖物流设施节点

(24)

第三节 提高区域物流网络服务能力

(25)

第五章 畅通出海出境大通道 (27)

第一节 做大做强西部陆海新通道

(27)

第二节 发展高质量亚欧国际物流通道

(28)

第三节 构建沿江综合立体物流通道

(28)

第四节 构筑覆盖全球主要地区的国际航空网络通道 ...

(29)

第五节 对接京津冀城市群陆空物流通道

(29)

第六节 对接粤港澳大湾区陆空物流通道

(30)

第六章 建设物流运营组织平台 (31)

第一节 建好西部陆海新通道物流和运营组织中心

(31)

第二节 建设中欧班列集结中心

(32)	
第三节	打造长江上游航运中心
(33)	
第四节	完善多式联运示范体系
(36)	
第五节	建设国际航空门户枢纽
(37)	
第七章	促进经贸效益量质提升 (38)
第一节	促进通道沿线贸易协同发展
(38)	
第二节	提升内陆国际物流分拨能级
(39)	
第三节	拓展跨境电商物流服务网络
(40)	
第八章	带动现代产业集聚发展 (41)
第一节	推动先进制造业高质量发展
(41)	
第二节	支撑现代服务业高质量发展
(44)	
第三节	带动特色农业产业集群发展
(46)	
第九章	优化物流业发展环境 (48)

第一节	完善物流管理体制机制	
	(48)	
第二节	加大物流市场培育力度	
	(49)	
第三节	推动物流业标准化建设	
	(50)	
第四节	优化口岸物流营商环境	
	(51)	
第五节	强化物流人才队伍建设	
	(52)	
第十章	规划环境影响评价	(52)
第一节	实施环境影响评价	
	(53)	
第二节	做好风险防范措施	
	(53)	
第十一章	保障措施	(54)
第一节	强化组织协调	
	(54)	
第二节	做好规划衔接	
	(54)	
第三节	开展跟踪评估	
	(54)	

重庆市现代物流业发展“十四五”规划

(2021—2025年)

为加快现代物流业发展，推动重庆全面融入共建“一带一路”和长江经济带发展，支撑现代化经济体系建设，加快形成陆海内外联动、东西双向互济开放格局，根据《重庆市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》等文件精神，特制定本规划。规划期为2021—2025年。

第一章 发展环境

第一节 发展基础

“十三五”时期，全市上下坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，加快建设内陆国际物流枢纽和口岸高地，现代物流业发展取得积极成效，对重庆经济社会高质量发展的支撑保障作用显著增强。

物流产业综合实力持续增强。2020年全市社会物流总额2.9万亿元，货物运输总量达到12.1亿吨，“十三五”期间年均增长3.1%，其中铁路、公路、水路运输结构比例为1.5：82.1：16.4。国际标准集装箱吞吐量146.5万标箱，较2015年增加37.2万标

箱，年均增长 6%。航空货邮吞吐量 41.1 万吨，年均增长 27.7%，其中国际货邮吞吐量 15.1 万吨、居西部第一。物流企业规模持续扩大，A 级物流企业达 60 家，其中 5A 级物流企业 5 家，国际货运代理企业备案 685 家。社会物流成本稳步下降，“十三五”期间社会物流总费用与 GDP 比率降低 2 个百分点至 14.5%，2020 年首次低于全国平均水平。

出海出境大通道建设形成新格局。初步建成以重庆为中心，立足西部、辐射全国，东南西北四个方向互联互通、铁公水空多式联运的国际物流通道体系。重庆中欧班列开行规模持续扩大，累计开行突破 7000 列。西部陆海新通道铁海联运班列、国际铁路联运班列、跨境公路班车分别累计开行 2877 列、286 列、4998 车。长江上游航运中心加快建设，港口年吞吐量 1.65 亿吨。国际航线网络持续拓展，航线总量达到 101 条，通达 33 个国家 74 个城市，基本构建起覆盖全球主要地区的国际航线网络。

物流枢纽设施持续完善。重庆港口型、陆港型国家物流枢纽纳入国家建设名单，对共建“一带一路”、长江经济带发展和西部陆海新通道建设等国家战略的衔接和支撑作用显著增强。重庆国际物流枢纽园区、秀山现代物流园区纳入国家级示范物流园区。果园港、江津珞璜港、万州新田港、涪陵龙头港等重点港区基本建成，成为全市物流资源聚集的重要载体。城乡三级配送网络不断优化，区县（自治县）和两江新区、重庆高新区、万盛经开区（以下统称区县）级物流节点与乡镇配送站覆盖率达 97%。

开放平台体系更加健全。中新（重庆）战略性互联互通示范项目辐射力与影响力逐渐增强，中国（重庆）自由贸易试验区成功设立并取得重大进展，两江新区内陆开放门户效应凸显，重庆高新区发展升级版加速打造，国家级经开区综合发展水平不断提升，一批国家级高新区、综合保税区获批，全市形成“战略平台+园区平台+功能平台+活动平台”的开放平台体系，为重庆国家物流枢纽建设和国际物流发展创造良好开放环境。

多式联运、电商物流等服务业态不断丰富。2020年铁水联运、水水中转集装箱吞吐量分别达到11万标箱和15.7万标箱。2020年快递业务量达到7.3亿件，其中国际及港澳台快递业务量161.5万件。重庆国际贸易“单一窗口”累计业务量超过5500万票，主要业务应用率达到100%；重庆跨境电商公共服务平台实现交易额66.53亿元。

口岸开放与物流创新加快融合。开创性设立重庆市人民政府口岸和物流办公室，理顺相关部门职能职责，推动口岸和物流协同发展。出台系列政策措施，持续深入推进物流降本增效综合改革试点，简政减税降费取得实效，物流营商环境持续改善。口岸经济和物流国际化水平显著提升，口岸营商环境持续优化，进出口整体通关时间较2017年均压缩60%以上，跨境贸易便利化水平显著提升。

“十三五”期间，重庆物流业发展取得了突出成绩，但与服务构建新发展格局、在西部地区率先实现现代化的使命要求相比，

还存在一些差距。主要表现在：一是物流基础设施仍存在短板，面向京津冀城市群、粤港澳大湾区等方向缺乏直接联系的大能力通道，一些通道通而不畅，枢纽集疏运体系不完善，微循环网络通达性不足；二是物流发展水平不高，一体化程度有待加强，集约化、规模化、信息化、智能化程度不高，多式联运未得到充分发展，物流企业竞争力较弱，物流与相关产业融合发展不足，有效需求培育缓慢；三是区域发展不平衡，物流资源缺乏整合与统筹配置，部分设施利用效率不高，资源配置过度向中心城区集中；四是物流组织效率有待提高，创新发展动能不强，新技术、新业态、新模式应用有待广泛推广。

第二节 机遇与挑战

内需消费扩大升级，为内陆中心城市创造了物流业扩张发展的新机遇。消费已连续6年成为我国拉动经济增长的第一动力，国内市场增长速度快、发展潜力大、持续成长性好、带动能力强，在新发展格局下，内需将成为我国经济发展主要动能和经济增长潜力所在。以畅通国民经济循环为主构建新发展格局，内外需求结构调整对物流发展方向提出不同要求，内陆中心城市等靠近市场腹地的区域具备了面向强大市场进行产业对接和辐射分拨的成本和效率优势，物流业作为产业对接的平台和区域辐射的载体迎来扩张发展新机遇。

新时代西部大开发，为中西部地区创造了物流业提升发展的

新机遇。西部地区要素成本低、能源资源相对丰富，产业承载空间十分广阔，正迎来新一轮产业布局、产业发展高潮。随着能源、资源等传统优势产业转型升级不断深入，人工智能、节能环保、新材料、新能源汽车、生物医药等战略性新兴产业加速布局，战略装备、航空航天、信息安全、北斗导航军民融合产业优势继续巩固，跨境电商、进出口加工等内陆开放型产业逐步成型，西部地区现代产业体系逐渐完善。链条完善、规模庞大的现代产业集群需要联通全球的开放口岸和提供世界级的物流服务配套，为西部地区打造服务国内、辐射国际物流供应链体系，实现升级发展带来新机遇。

成渝地区双城经济圈建设，为成渝地区创造了物流业协同发展的新机遇。推动成渝地区双城经济圈建设，是以习近平总书记为核心的党中央着眼全局和长远发展谋划的重大战略，是形成高质量发展重要增长极、优化国家区域经济布局的重大战略决策，是打造内陆开放战略高地、优化国家对外开放格局的重大行动，是保护长江上游和西部地区生态环境、维护国家生态安全的必然要求。成渝地区以建设具有全国影响力的重要经济中心、科技创新中心，改革开放新高地、高品质生活宜居地为目标，需要现代物流业协同、联动、融合发展，提升产业支撑力、科技创新力、国际辐射力、民生保障力，增强区域互联互通水平，实现要素自由流动、资源高效配置。

现代科技进步，为国家中心城市创造了物流业赶超发展的新

机遇。科技进步引领先进生产力发展方向，影响生产关系变革，推动全球从工业社会、信息社会向后工业化、后信息化社会转变。以信息技术和数字技术为代表的新一轮技术革命引发产业革命，物联网、云计算、移动互联网、5G、区块链等新一代信息技术蓬勃发展的推动下，推动物流业形成依靠技术、业态、模式三大创新源泉的智能化、信息化、平台化创新发展格局。科技发展全面提升物流供应链的服务能力和一体化发展水平，推动更大范围和更深层次的物流技术创新，深刻改变物流资源配置的方式，为推动物流产业创新发展，加快转型升级注入新的活力。

经济社会高质量发展与资源环境约束，对物流业转型发展提出了新挑战。新时代经济社会发展要求提升供给体系质量，增加高端供给、增强产业能级，形成优质高效的多样化供给体系，要求提升产出质量、发挥品牌效应，将产业发展的关注点从重规模数量向重溢出价值转变，提升我国企业在全价值链中的竞争力；同时，要求改变过去高消耗、高能耗、高污染的生产模式和消费模式，坚持人与自然和谐共生，坚持绿水青山就是金山银山，坚持良好生态环境是最普惠的民生福祉。物流业是经济社会发展的重要支撑，物流业传统发展方式高度依赖土地、能源等资源要素投入，全面落实高质量发展和生态文明建设要求，需要物流业在实现自身发展质量提升的同时，为经济社会高质量发展提供低成本、高效率的物流服务供给，对物流业发展提出了新挑战。

第二章 总体思路

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，深化落实习近平总书记对重庆提出的营造良好政治生态，坚持“两点”定位、“两地”“两高”目标，发挥“三个作用”和推动成渝地区双城经济圈建设等重要指示要求，统筹发展和安全，着力畅通道、建平台、优服务、促经贸、兴产业，深度融入产业链供应链，加快建设现代物流体系，全面打造内陆国际物流枢纽和口岸高地，推进物流业治理体系和治理能力现代化，形成物流业现代化建设新局面，为服务构建新发展格局提供有力支撑。

第二节 基本原则

适度超前、跨越发展。顺应国际产业分工和经贸格局调整趋势，重点提升现代物流体系对经济社会发展的战略性引领作用，适度超前布局建设物流设施，精准提升设施网络功能，跨越式提升物流服务整体供给能力与全链条组织效率，强化国际国内物流能力储备，预留足够的应急物流资源与服务能力空间，推动物流发展方式转变和辐射能级提升，助力国际物流要素高效流转与高品质聚集。

开放带动、区域协调。坚持“全市一张网、全域一盘棋”，着力推动出海出境大通道建设，统筹物流基础设施、服务平台和服务组织体系构建，统筹各类国家物流枢纽建设，统筹“一区两群”、推动市内外物流协同发展，统筹平时与急时物流能力建设，强化资源要素优化配置和集约高效利用，加强分工协作，全面提升现代物流系统性发展能力和综合发展效率效益，成为服务共建“一带一路”、长江经济带发展、西部陆海新通道建设、成渝地区双城经济圈建设的重要物流枢纽城市。

供需互促、融合联动。精准把握现代化经济建设和生活消费水平升级驱动下的物流需求变化，提升物流设施网络、组织模式、运行服务的系统化、专业化、多元化供给能力。重点围绕成渝地区双城经济圈产业规模化、协同化、聚集化发展，强化现代物流跨区域、跨领域融合联动，加强物流与交通、贸易、产业融合发展，积极培育物流通道经济、枢纽经济新范式，增强经济发展新动能，为物流支撑现代流通体系建设提供先行示范。

协同创新、智慧绿色。充分发挥市场在配置资源中的决定性作用，更好发挥政府作用。强化技术、业态、模式与机制等协同创新，加快推广大数据、人工智能、物联网、区块链等新一代信息技术。强化平台建设以及信息资源互联共享，以信息化、智能化、智慧化为重点全面提升物流技术装备水平与组织服务效率。优化调整交通物流结构，推进物流业绿色循环发展，加强绿色低碳物流技术装备应用，提高绿色发展能力和安全保

障能力。

第三节 发展目标

内陆国际物流枢纽和口岸高地基本建成，形成布局合理、功能完备、内畅外联、多极辐射、多圈网联、结构合理、智慧高效、绿色安全的现代物流体系。国际物流要素组织能力大幅提升，现代化国际供应链智慧化水平大幅提高，物流带动产业发展作用极大提升，内陆开放高地功能显著提升，初步形成“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道联动发展的战略性枢纽，对现代化经济体系和西部地区高质量发展的支撑引领能力显著增强。到 2025 年，货物运输总量达到 16 亿吨，铁路货运量占比提升 2 个百分点左右，多式联运货运量年均增长 20% 以上，社会物流总费用与 GDP 比率降低 1—2 个百分点。

辐射全国、链接全球的物流网络体系更加完善。“4+2”物流通道更加通畅，联接国内三大经济区和成渝地区的骨干网络基本形成，“一核一环一带两片区、六通道（即“4+2”物流通道）五枢纽多节点”的现代物流体系空间结构基本成形，西部陆海新通道运营和组织中心、中欧班列集结中心、长江上游航运中心、国际航空门户枢纽基本建成，多极驱动、多向畅通的“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系基本完善。

物流组织能力大幅提升。培育一批网络化运营物流企业，打造 2—3 家国家物流枢纽运营标杆企业，形成可推广、可复制

的枢纽建设运营经验，5A级物流企业数量大幅增长，市场主体结构得到显著优化。多式联运、甩挂运输等先进高效运输组织方式广泛应用，运输结构不断优化，货物集装箱化水平大幅提升，集装箱铁水联运量快速增长，社会物流成本大幅降低。物流聚散能力持续增强，市外货物量占港口、机场货物吞吐量比重显著提高。通关便利化程度持续提升，跨境贸易便利化水平全国领先。

应急物流、智慧物流和绿色物流发展成效显著。应急干线物流、城乡配送、网点快递组织保障能力和技术水平显著提升。智慧运营组织水平明显提高，重庆市物流信息平台体系初步建成，全流程物流信息实现互联共享，智能仓储、高位货架、自动分拣等应用范围不断扩大，物流仓储设施设备的机械化、自动化、智能化水平不断提升。逆向物流体系稳步推进，资源集约利用和节能减排取得显著成效。

现代物流治理体系与调控机制更趋完善。物流领域体制机制改革不断深化，简政放权取得明显进展，治理体系和治理能力朝着现代化不断迈进，物流与经济社会融合发展体制机制初步建立。物流信用体系逐步完善，“红黑名单”制度建立实施。物流标准化管理制度不断健全，新能源货车扶持政策、城乡配送通行保障体系、网络货运经营准入、应急物流标准体系建设和运营监管制度不断完善。应急物流保障与响应机制、运行协调机制基本建立。

专栏 1 “十四五”现代物流业发展主要指标

序号	名 称	单 位	2020 年	2025 年
1	社会物流总额	万亿元	2.9	3.5
2	社会物流总费用与地区生产总值比率	%	14.5	12 左右
3	货物运输总量	亿吨	12.1	16
4	国际标准集装箱吞吐量	万标箱	146.5	200
5	港口货物吞吐量	亿吨	1.65	2.3
6	航空货邮吞吐量	万吨	41.1	60
7	铁路货运量占比提升幅度	百分点	—	2
8	多式联运货运量年均增长率	%	—	≥20
9	港口集装箱铁水联运量年均增长率	%	—	≥10
10	货物进出口总额	亿元	6513.4	8000
11	重庆中欧班列开行量	列	2603	3000
	其中：市外货量占重庆中欧班列货运量比重	%	—	≥50
12	西部陆海新通道铁海联运班列开行量	列	1297	2500
	其中：市外货量占铁海联运班列货运量比重	%	—	≥50
13	国际（地区）航线数量	条	101	115
14	5A 级物流企业数量	个	5	10
15	国家物流枢纽经济示范区	个	—	≥1

第三章 空间布局

结合全市生产力布局和综合交通体系规划，聚焦打造国内大循环的战略支点、国内国际双循环的战略枢纽，构筑“一核一环一带两片区、六通道（即“4+2”物流通道）五枢纽多节点”的

现代物流体系空间结构。

第一节 “一核一环一带两片区”市域物流空间格局

依托重庆独特区位条件，按照成渝地区双城经济圈建设和“一区两群”协调发展要求，构建“一核一环一带两片区”市域物流空间新格局。

一核：主城都市区中心城区物流发展核，通过整合港口、铁路港和空港资源，大规模承载面向“一带一路”、长江经济带和西部陆海新通道的国际物流组织、区域物流分拨配送组织和制造业供应链物流组织，打造国际化物流和运营组织中心。

一环：围绕主城都市区的主城新区物流发展环，以承接中心城区产业和物流转移为重点，发展以制造物流、商贸物流、冷链物流、港口物流、区域分拨配送物流为核心，并面向中心城区、渝东北三峡库区城镇群、渝东南武陵山区城镇群以及四川、贵州等周边省市进行商品配送的物流发展环。

一带：围绕长江沿线，整合港口资源，实现港口物流与后方产业联动，引领重庆临港产业转型发展，形成沿江港航物流发展带。

两片区：围绕渝东北三峡库区城镇群、渝东南武陵山区城镇群，形成以制造业、商贸流通业、农产品冷链物流等为核心的物流组团，并面向中心城区开展工业品和优质农产品的物流配送，打造渝东北生产制造与港航物流区、渝东南农产品冷链和商贸物流区。渝东北三峡库区城镇群以万州为核心，面向四川、湖北等省

进行大宗原材料辐射和多式联运组织。渝东南武陵山区城镇群以黔江、秀山为核心，面向贵州北部和湖南西北部进行电商快递和商贸物流辐射。

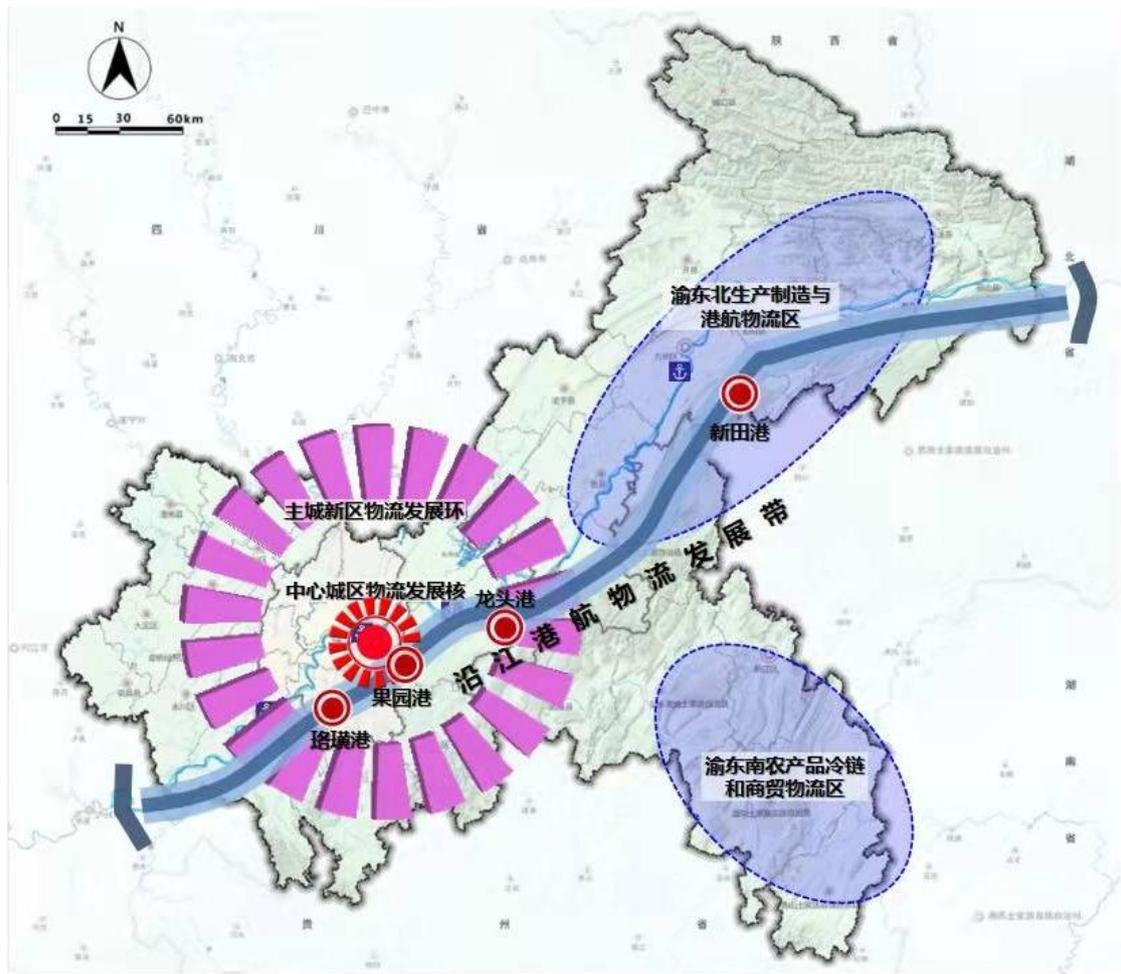


图 1 重庆市现代物流业空间格局示意图

第二节 “4+2” 物流通道布局

加快构建畅通国内国际双循环的战略通道，建设形成“4+2”物流通道，引领内陆开发开放，为加快形成陆海内外联动、东西双向互济开放格局作出新贡献。

4 条国际物流通道：面向“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道建设，构筑西部陆海新通道、亚欧国际物流通道、沿江综合立体物流通道、国际航空网络通道 4 条国际物流通道。

2 条国内陆空物流通道：面向京津冀城市群、粤港澳大湾区消费需求，构筑对接京津冀城市群陆空物流通道、粤港澳大湾区陆空物流通道 2 条国内陆空物流通道。

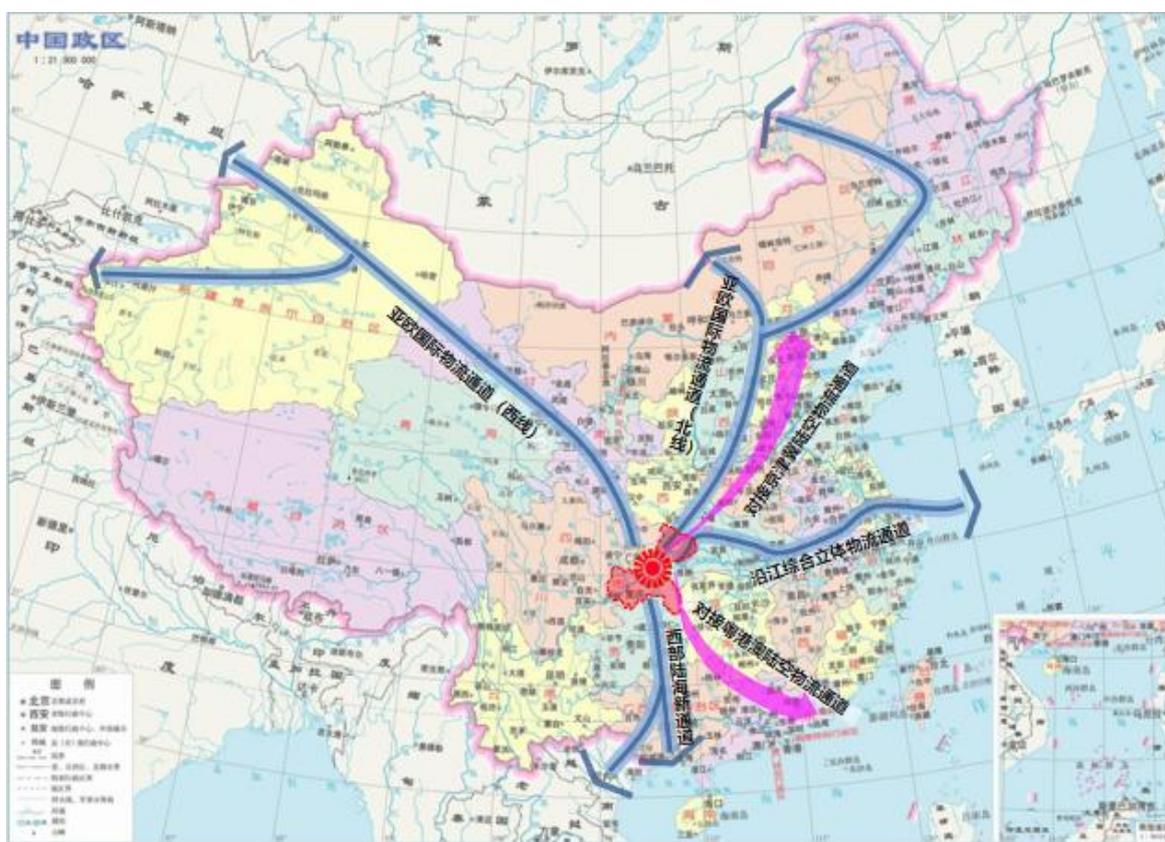


图 2 重庆对外辐射物流通道示意图

第三节 “五枢纽多节点” 物流设施布局

依据城市空间布局、存量基础设施等，统筹考虑国家重大战略实施以及对外物流大通道建设基本格局，构建形成“五枢纽多

节点”物流设施网络格局，奠定融入全国、全球物流体系的物流设施网络基础。

五枢纽：在两江新区、万州、涪陵、沙坪坝、北碚、巴南、长寿、江津、秀山等区县布局港口型、陆港型、空港型、生产服务型、商贸服务型五大国家物流枢纽。

多节点：在黔江、合川、永川、涪陵、南川、綦江—万盛、长寿、大足、铜梁、潼南、荣昌、梁平、武隆、璧山、丰都、垫江、忠县、云阳、巫山等区县建设市级物流园区节点或城乡配送中心。

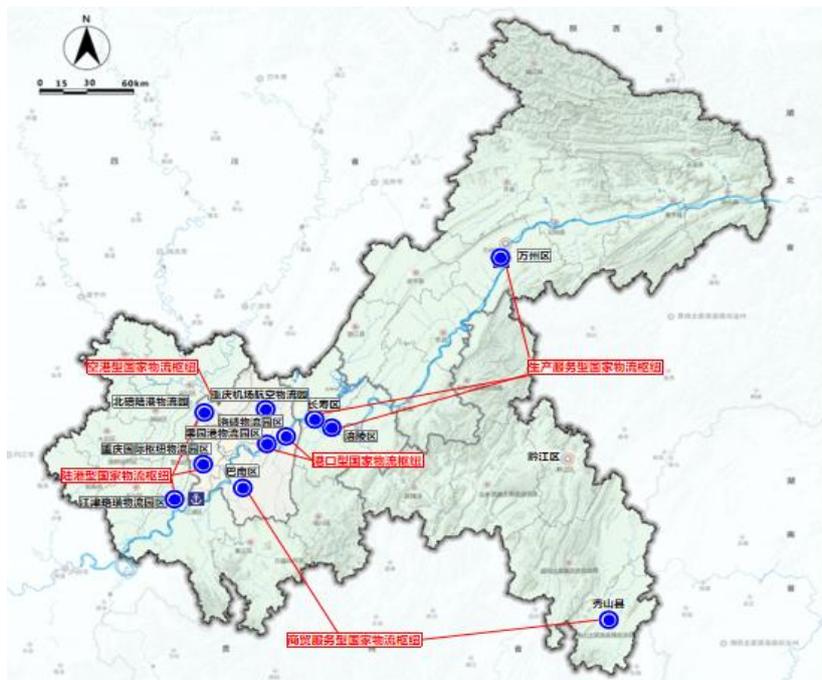


图3 重庆国家物流枢纽布局示意图

第四章 提升市域物流设施服务能级

以国家物流枢纽为引领、市级物流园区为支撑、城乡配送中

心为补充，重构全市物流枢纽网络体系，提高国家物流枢纽干线通道物流组织规模，强化区域分拨集散功能，加强与其他国家物流枢纽之间的网络衔接与功能协同。

第一节 建设高品质国家物流枢纽

港口型国家物流枢纽。依托果园港物流园区，完善水运口岸相关功能，补齐多式联运、国际物流等基础设施短板，培育水运、铁水联运等干线大运量业务，扩大商品进口规模，主动融入国际物流枢纽网络。推进洛碛港及后方园区规划建设，做好土地和空间预留，明确承接果园港及临港物流园区功能转移的定位。提升重庆航运和多式联运组织地位，依托黄金水道和铁路干线开展集装箱江海、铁水联运组织，打造西南地区最大的多式联运基地。完善港口型国家物流枢纽综合信息平台航运服务功能，打造长江上游航运中心运营基地，提升航运物流组织化水平。

陆港型国家物流枢纽。依托重庆国际物流枢纽园区、江津珞璜物流园区（远期拓展北碚片区），协同打造陆港型国家物流枢纽。以铁路集装箱中心站为主，发挥中欧班列品牌优势，提升干线物流组织能力，完善铁路口岸功能，拓展保税物流、保税展示、交易结算等功能，扩大汽车整车进口等业务规模，开展区域分拨配送业务，扩大辐射腹地。发挥江津珞璜港和小南垭铁路物流片区设施优势，大力发展铁公水联运组织和区域分拨配送。多片区联动打造国际陆路物流组织中心、区域公铁和公水联运基地。

空港型国家物流枢纽。依托重庆江北国际机场（远期考虑重庆新机场），推动航空物流园区建设，强化与重庆保税港区无缝衔接，完善保税加工、保税物流、保税展示交易及检验检疫配套服务等功能，搭建航空物流信息平台，以大规模进口高端消费品为业务扩张方向，促进重庆临空产业高质量发展，实现航空运输、中转集散、展示交易、国际结算、电商快递物流等高端物流集中发展。以重庆新机场物流功能区为远期拓展区，强化业务协同，打造西部货运枢纽机场，提前规划璧山国际航空物流园。

商贸服务型国家物流枢纽。依托重庆公路物流基地，以跨境公路班车为基础，开展面向东盟及周边的公路运输组织，建设重庆国际商贸物流城，打造面向东盟的贸易服务总部基地。依托秀山物流园区，重点发展快递物流、电商物流、多式联运等，商品交易和物流服务辐射渝黔湘三省市。

生产服务型国家物流枢纽。依托万州新田港物流园、涪陵龙头港物流园和长寿沿江现代物流园区，以培育大宗商品、循环资源和临港产业为突破口，提供从原材料供应到产品分销的供应链服务，打造服务西南腹地的供应链服务平台。建设区域大宗商品物流组织中心，开展面向临港产业的保税物流、交易结算、期货交割、分拨配送组织等服务。依托生产服务型国家物流枢纽，建设长江航运库区内循环物流服务体系，支撑库区产业链延伸壮大。

专栏 2 重庆国家物流枢纽

名称	选址	功能定位
港口型国家物流枢纽	两江新区等	打造国际多式联运枢纽、长江上游航运中心运营基地，重点依托黄金水道开展集装箱江海联运组织，利用长江干支航道和铁路干线开展铁水联运组织，推进西部陆海新通道、中欧班列和长江黄金水道无缝衔接，建成内陆型开放口岸、国际港航物流枢纽和大宗商品交易中心“三合一”的现代化港口。
陆港型国家物流枢纽	沙坪坝、江津、北碚等	打造衔接亚欧的国际铁路联运枢纽，提升铁路干线物流组织能力，完善干支配仓业务体系，提高枢纽运营效率。拓展保税物流、保税展示、交易结算等功能，大力发展公铁、公水、铁水多式联运，开展区域分拨配送业务，扩大辐射腹地。
空港型国家物流枢纽	渝北、璧山等	建设国际航空物流分拨中心，打造国际航空物流枢纽，西部重要的航空物流集散地、区域高端物流运作平台，重点搭建航空物流信息平台，促进航空运输、中转集散、保税展示交易、国际结算、电商、快递、冷链等高端物流集聚发展，面向西南进行航空物流辐射。
商贸服务型国家物流枢纽	巴南、秀山等	建设重庆国际商贸物流城、打造西部地区重要的国际农产品冷链物流基地、渝黔湘商贸物流集散中心，搭建农产品和电商物流平台，面向周边地区进行农产品辐射。
生产服务型国家物流枢纽	万州、涪陵、长寿等	打造西南生产制造业供应链服务平台、区域大宗商品物流组织中心，重点为临港产业提供从原材料供应到产品分销的供应链服务，扩大面向四川、陕西、贵州等腹地的原材料供应物流服务能力，延伸保税物流、交易结算、期货交割、分拨配送组织功能。

第二节 完善广覆盖物流设施节点

市级物流园区。围绕全市综合交通枢纽、产业集聚区，合理布局区域性物流园区，形成覆盖全市的骨干节点设施集群。

依托主要沿江港口建设港口物流园区，与依托枢纽港建设的国家物流枢纽功能互补、业务协同，重点支撑临港产业规模扩张和区域水运货物集散。围绕成渝地区双城经济圈建设，打造荣昌川南渝西综合物流园等川渝毗邻地区物流园区。各区县根据各自产业发展特点和物流需求合理布局建设物流园区，明确功能定位，完善服务网络。

城乡配送中心。以服务重庆中心城区和区县城区生活物流需求为重点，加快完善城乡配送中心和末端配送网点，构建以城市公共配送中心、乡镇配送节点、村级公共服务点为支撑的城乡配送网络。整合城市物流设施资源，实现集中化、园区化发展，完善堆场、标准化仓库、自动分拣、冷链设施设备等公共设施配套，鼓励物流配送企业入园开展生产经营活动。依托乡镇连锁超市、邮政快递网点、客货站场、供销站点等网络资源，建设乡镇配送节点，畅通城乡配送网络。完善主要社区、办公区、商业中心终端配送、寄递设施，打通物流配送“最后一公里”，依托农家店、便民店、村邮站、供销社、“三农”服务站等末端网点，推动村级公共服务点全覆盖。

第三节 提高区域物流网络服务能力

强化与市外物流枢纽协同。完善重庆五大国家物流枢纽集疏运网络，强化与四川、陕西、甘肃、新疆、广西、云南等省区市国家物流枢纽之间的通道衔接，打造重庆连通至全国的多式联运骨干网络。重点加强重庆港口型与成都陆港型国家物流枢纽铁路衔

接，促进枢纽优势互补，建设沿江铁水联运通道上的成渝地区双城经济圈组合枢纽。加强重庆陆港型、生产服务型、商贸服务型等国家物流枢纽与西安、兰州、乌鲁木齐、南宁等陆港型国家物流枢纽以及乌兰察布—二连浩特陆港型、陆上边境口岸型国家物流枢纽之间铁路、公路衔接，建设辐射中亚、欧洲的国际铁路联运通道和连通东南亚的铁海联运通道。促进重庆与郑州空港型国家物流枢纽航线互补，加强陆路交通衔接，打造中西部地区之间的空陆联运大通道和轴辐式航空网络。

加强市内干支配业务衔接。依托通道形成的规模化物流需求，拓展中转集散、区域分拨、城乡配送等多元化业务，构建干支配相互衔接的业务体系，提高通道的资源聚集能力。引导通道运营平台与各类物流、货代、配送、储运等企业深化合作，推动通道物流业务向两端延伸，加强“最先一公里”与“最后一公里”服务，打造覆盖物流全过程的业务模式。补齐多式联运转运设施、应急物流设施等基础设施短板，加强国家物流枢纽对干线通道网络与区域分拨网络的衔接，提高干线运输规模和支线运输密度。提升枢纽在区域物流体系中的组织中枢地位。依托各通道、枢纽运营平台，强化对通道沿线、周边区域的货源组织，对接干线通道，支撑通道规模化运行，扩大枢纽辐射范围。推动国家物流枢纽与其他物流园区等业务协同，打造区域分拨网络，实现货物快速集散中转，延伸枢纽网络深度与广度，促进区域物流服务效率提升与运营网络下沉。

第五章 畅通出海出境大通道

统筹铁公水空多式联运和区域协同联动，加快建设出海出境大通道。以辐射欧洲、中亚、东南亚、海上丝绸之路沿线等为主要方向，以国际铁路联运、江海联运、铁海联运、航空物流等为主要组织方式，打造西部陆海新通道、亚欧国际物流通道、沿江综合立体物流通道、国际航空网络通道 4 条国际物流通道；以辐射内需市场为目标，加强与京津冀城市群、粤港澳大湾区的陆空联系，打造 2 条国内陆空物流通道。

第一节 做大做强西部陆海新通道

推动通道基础设施短板建设，全力提升通道运输能力。创新优化通道运营机制，落实好西部陆海新通道建设省部际联席会议、服务西部陆海新通道省际协商合作联席会议制度，建好用好西部陆海新通道物流和运营组织中心，加快拓展跨区域通道运营平台企业合作范围，努力构建“省部+省际+中心+企业”横向协同、纵向联动合作机制，促进通道高质量发展。优化运输组织模式，大力发展铁海联运班列，积极培育跨境公路班车、国际铁铁联运班列，推广多式联运“一单制”，推进铁路与海运规则衔接，不断提升通道运输与物流效率。统筹推进“一主两辅多节点”枢纽体系和境内外分拨集散中心建设，以国家物流

枢纽为主要载体，联动北部湾港、洋浦港及沿线节点城市物流枢纽，密切与东盟地区的经贸和物流联系，加强与新加坡等国际枢纽港合作，吸引沿线物流业务规模化运作。

第二节 发展高质量亚欧国际物流通道

加强与沿线国家和地区的沟通协调，统筹新冠肺炎疫情防控和中欧班列开行，提升全流程运营能力，提高通关运行效率和运输安全保障能力，打造安全可靠的战略通道，保障国际产业链供应链稳定。完善中欧班列运行线路及网络，推进与塞尔维亚、塔吉克斯坦、格鲁吉亚等国家合作，探索开行里海—黑海等境外班列支线，拓展东欧、中亚、中东市场。继续发挥中欧班列运营平台公司整体对接供需的平台组织作用，延伸中欧班列服务功能，构建中亚、西亚、欧洲沿线物流集结和分拨配送中心，加大对高品质农产品、整车及零配件、高端装备、医疗器械、红酒、冷链产品等商品的进口规模，实现中欧班列往返均衡和价值增值。

第三节 构建沿江综合立体物流通道

创新运输组织模式，优化运输产品结构，加快构建以江海联运为主，铁海联运、公路运输为支撑的沿江综合立体物流通道，畅通国内国际双循环，促进长江中上游产业链供应链协同发展，助推重庆全面融入我国向海开放经济体系。推动长江黄金水道挖潜增效，以建设长江上游航运中心为牵引，整合沿线重点港

口资源，强化港口分工协作和集约发展，加快建设结构合理、功能完善的港口集群，构建以港口为中心的铁公水多式联运体系，完善以港口、沿江物流园区和产业开发区为节点的集疏运体系，开展大宗商品和肉类等进出口商品国际物流组织，培育具有规模增量的物流业务。扩大渝甬等沿江班列开行规模，加快推进重庆至上海洋山港集装箱、重庆至宁波港干散货江海直达船型和运输组织研究，密切与长三角地区的物流联系，开展产业链深度合作。

第四节 构筑覆盖全球主要地区的国际航空网络通道

积极融入共建“一带一路”，开发国际（地区）货运航线，推进区域性国际航线“快线工程”，拓展欧洲、北美、中亚、东南亚、澳洲、东北亚等地区的国际客货运航线，加密既有货运航线航班班次，构筑覆盖全球主要航空枢纽的航空货运网络。完善国内航线网络服务体系，增强与华北、华东、中南地区重点枢纽机场的联系，提升北上广深等航空快线的服务品质。推广应用第五航权，开发商务航线和直达航线，用好国际客机腹舱运力资源，为重庆高端制造、跨境电商等产业扩张提供支撑。

第五节 对接京津冀城市群陆空物流通道

依托亚欧国际物流通道和西部陆海新通道规模进口的高品质消费品，开行至京津冀城市群的铁路班列、冷藏班列和航运包

机等，将东南亚、欧洲的高品质消费品和重庆周边生产加工的特色农产品经重庆集散分拨，销往京津冀城市群，强化重庆对国内主要经济区的物流辐射能力。

第六节 对接粤港澳大湾区陆空物流通道

利用重庆笔电等先进制造业产业基础，发挥粤港澳大湾区的电子元器件、集成电路等产业与重庆互补优势，借助粤港澳大湾区进出口便利条件，与粤港澳大湾区开展制造业供应链合作。通过铁路班列、航空货运等方式，构建高端零部件和工业品的陆空物流通道，促进重庆生产制造业迈向全球价值链中高端。

专栏 3 开放通道建设重点工程

西部陆海新通道。建设通道公共信息平台、陆海新通道重庆无水港（国际物流枢纽园区）、进出口冷链基地、海外分拨仓、陆海新通道贸易综合服务平台等项目，探索开行重庆—老挝万象等班列，用好西部陆海新通道指数。“十四五”期间，铁海联运班列、国际铁路联运班列、跨境公路班车开行数年均增长超过 15%。

中欧班列。完善欧亚地区运行线路及网络，构建欧洲—重庆—东南亚（日韩）通道网络。建设中欧班列集结中心示范工程。拓展冷链产品品类及运输范围。推进运贸一体化建设，设立进口整车、零部件、药品等国际物流分拨中心，探索建立国际大宗产品集结中心和交易市场。渝满俄国际铁路班列重点建设海外集结点、分拨中心，发展俄罗斯、白俄罗斯往返邮包运输。到 2025 年，重庆中欧班列年开行数量力争超过 3000 班。

沿江综合立体物流通道。加密渝沪直达快线、渝甬班列，探索江海直达联运，建设水运服务集聚区。加密水水中转班轮，布局建设内陆无水港。

国际航空网络通道。建设欧洲—重庆—东南亚、东北亚—重庆—非洲、南亚—重庆—北美三大中转通道，打造航空基地，提升辐射能力。到 2025 年，国际航线数量达到 115 条以上。

第六章 建设物流运营组织平台

提升国际物流要素组织能力、现代化国际供应链智慧化水平，加速资源要素集聚，强化通道运营组织中心能级，形成强大的跨区域中转、集散和分拨功能，提高重庆在国际供应链中的地位。

第一节 建好西部陆海新通道物流和运营组织中心

提升通道运营组织中心协调服务能力。用好西部陆海新通道省际协商合作联席会议机制，增强通道运营组织中心协调服务能力，全力服务好“13+1”省区市合作，协调推动通道国际合作，打造西部陆海新通道合作共同体。推进建立多式联运服务标准，引领多式联运规则创新。推动沿线省区市合作共建通道运营平台公司，推动通道实现统一品牌、统一规则、统一运作，统筹协调开行至北部湾、洋浦港、湛江港的全程铁海、公海联运班列，跨境公路班车以及中越、中老等国际铁路联运班列，共同打造西部陆海新通道国际化品牌。推动开展西部陆海新通道宣传推介、国际产业合作和人文科技交流。

增强通道运营组织中心核心功能。凝聚发展合力，大力提升服务效能，打响服务品牌，增强通道运营组织中心资源配置能力。建设陆海新通道重庆无水港，建立集装箱共享调拨体系。推动国际贸易新规则新标准制定，扩大多式联运“一单制”试点，探索

贸易物流金融新规则，推动多式联运单证物权化。推进重庆市物流信息平台建设，推广国际贸易“单一窗口”西部陆海新通道平台应用，建立通道数据池，建设区域性大数据中心，强化通道信息咨询功能，提升西部陆海新通道指数影响力。推进陆海新通道国际交流合作中心、消费体验中心建设，完善国际金融、法律、人才、安全等服务保障机制。创新通道金融服务，推进重庆在跨境金融区块链服务平台上研发新应用场景，建设区域性贸易结算中心。联合通道沿线境内外警务部门，建立通道安全联络会商和执法合作机制。发挥中国国际经济贸易仲裁委员会西南分会作用，构建国际贸易组织、平台公司、涉外律师事务所合作机制，建立国际经贸法律商事服务中心，提供法律咨询、国际商事调解等服务。

第二节 建设中欧班列集结中心

强化集结中心辐射能级。巩固提升杜伊斯堡等境外分拨能力，鼓励中欧班列运营平台按照市场化原则参与俄罗斯、白俄罗斯、匈牙利、波兰等境外海外仓、集散分拨中心建设，提升班列境外集散能力和物流服务水平。加强与威海、厦门、宁波、上海、江西、河南、贵州、青岛等区域合作，织密国内通道辐射网络，开展班列集结、集拼集运等服务和业务，提升货物集结效率。加强成渝地区中欧班列合作共建，形成“统一发展、提质增效、创新融合”新格局，打造全国统一品牌中欧班列（成渝）。加快构建以重庆国际物流枢纽园区、果园港为枢纽，万州、江津、涪陵、

长寿、巴南等区县为节点的中欧班列集结中心体系，形成“干支结合、枢纽集散”的高效集疏运网络。

推动集结中心与产业融合发展。推进运贸一体化建设，积极争取进出口新能源整车试点，设立进口整车、零部件、药品等国际物流分拨中心，探索建立国际大宗产品集结中心和交易市场。发挥通道品牌价值和规模效益，打造物流供应链服务平台，扩大笔电等产业与物流融合发展的协同效应，延伸契合通道方向的关联产业、产品物流服务链条，提升通道综合服务能力，提升相关产业国际竞争力。提高通道带动产业布局能力，吸引对通道物流服务具有潜在需求的产业沿通道布局，引导原材料、零部件等上下游产业就近配套，提高产业布局集中度，增强对通道运行的市场需求支撑。加强集结中心的商贸、金融、信息等服务集成，提高物流服务附加值，营造产业提升发展和价值增值的物流环境。

第三节 打造长江上游航运中心

强化长江上游港口枢纽地位。充分利用重庆区位条件、设施能力和腹地支撑优势，增强果园港、万州港、涪陵港、珞璜港等港口枢纽服务能力，完善港口集疏运体系，打造一流设施、应用一流技术、创新一流管理、提供一流服务，全方位提升长江上游港口枢纽综合服务品质、服务能级，夯实现代航运服务发展基础。有序稳妥推进港口资源整合，加快淘汰一批老旧散小低效码头，推动组建长江上游港口联盟，加强港口分工协作，打造港口服务

品牌，构建结构合理、功能完善的港口集群，打造要素集聚、功能完善的港航服务体系，强化供应链集成能力，提高与区域经济融合发展水平。

提升现代航运服务能级。建设长江上游航运服务集聚区，引导航运交易、航运金融、人才培养、信息服务等现代航运服务业加速集聚，打造长江上游航运要素集聚高地。实施智慧长江物流工程，引导港口、航运企业优化航运组织，提高长江过坝效率。加强重庆与上海、苏州、南京等沿江重要港口协作，积极对接班轮船期，推进与上海航运交易所合作，推动到发班轮、货物信息共享，探索形成沿江“钟摆式”运输模式，营造支撑产业规模发展的跨流域坝上坝下一体的国际国内航运环境。加强重庆与上海国际航运中心合作，研究推广应用江海直达船型，畅通江海直达航线，提高沪渝直达快线频率，完善起运港退税政策，打造江海国际联运重庆品牌。密切航运服务与库区重化工业和临港产业布局关系，统筹公共码头与货主码头，打造功能强大的库区航运物流服务供应链。依托重庆港口型国家物流枢纽和库区内循环物流服务体系建设，有序推进全市港口业务平台与航运平台业务整合，统筹沿线港口航线开行和业务协作，打造统一的航运交易平台。强化江海联运业务协同，与沿江其他港口和航运组织平台加强信息互联互通，打通黄金水道数据链条，支持上下游航运一体化组织。推动枢纽运营企业与航运企业、货代企业、无船承运人等合作，高质量组织开行干线班轮运输服务，整合干支配业务。加强

与周边省区市合作，推动上游港口货物在重庆枢纽港散改集、小转大，在下游主要港口集拼转运。

构建长江上游航运物流系统。围绕长江上游及川渝沿江地区产业、贸易内循环流通体系，充分利用坝上深水航道资源，依托重庆港口型、生产服务型国家物流枢纽和后方物流枢纽设施，联动长江上游川渝两地内河航运，全面提升枢纽、港口及航运平台组织能力，挖掘长江上游航运物流需求，打造供需精准对接、设施组织服务一体发展的长江上游航运物流系统。结合区域产业、贸易不同物流组织需求，开行港口间直航货轮，创新协调联通主港、喂给港的快速集装箱班轮模式，探索滚装运输，提供定制化船型、开行定制化班轮等快速内循环个性化服务，提升内循环航运物流效率。结合重要河道采砂点布局，建成库区采砂、用砂循环物流体系。

有机衔接长江上游产业链。推动航运平台企业深度对接生产制造企业、分销商和船运公司等，无缝嵌入生产制造供应链，加快三峡库区供应链、大宗物流需求归并整合，形成具有产业运行配套服务功能和能力的低成本、高效率的库区产业物流服务体系。加快营造库区产业布局和规模发展的供应链物流服务环境，创新产业布局发展模式，促进库区钢铁、化工、汽车制造等产业链延伸和供应链上下游产业互为配套，推动原材料、半成品和产成品等在库区范围内形成生产和物流内循环有机融合，推动过坝物流需求向库区物流需求转化。

第四节 完善多式联运示范体系

建设多式联运示范工程。依托铁公水空，通过铁海联运、铁铁联运、江海联运、公铁联运、公水联运、空铁联运等运输模式，建设具有物流资源高度集聚的数字化多式联运体系。实施多式联运示范工程，调整优化运输结构，提高运输组织效率，切实降低社会物流成本。搭建国际多式联运管理平台，培育统一经营主体和多式联运经营人，成立国际多式联运联盟，加快推进多式联运信息采集交换、货物状态监控、作业自动化、“一单制”等领域技术应用和组织创新，提高内陆地区与沿海港口联运组织和物流服务一体化水平。到 2025 年建成 20 个多式联运示范工程。

推动多式联运服务规则衔接。以出海出境大通道为载体，积极对标国际规则，创新国际陆路贸易新规则，全面推广应用多式联运“一单制”，发展“一次委托、一单到底、一次保险、一箱到底、一次结算”模式，探索铁路运单物权化应用，创新融资服务产品。完善国际多式联运协调机制，加强国际多式联运组织和设施设备的技术标准、信息资源、服务规范、作业流程等有效对接。

丰富多式联运服务产品。按照“门到门”一体化物流服务要求，整合资源提供多元化物流服务产品。以亚欧国际物流通道为载体，重点发展国际铁路联运，为电子信息、汽车等外向型产业提供高品质物流服务，扩大欧洲中高端消费品进口规模。以西部陆海新通道为载体，通过国际铁海联运、铁路联运、跨境公路班

车等运输模式，衔接重庆与东南亚地区供应链，满足内需市场对进口农产品、水产品等消费需求。以沿江综合立体物流通道为载体，发展内河航运、江海或铁水联运、铁路班列，降低社会物流成本，提高产业竞争力。发挥高铁准时高效运量大的优势，开展高铁货运基地规划研究，加快构建与现代化铁路网相匹配的高铁物流服务体系，促进国内大循环。

第五节 建设国际航空门户枢纽

搭建航空物流平台。依托重庆空港型国家物流枢纽，打造航空货运组织平台，整合全市机场航线资源，根据细分市场进行航空物流产品整体设计，创建统一品牌，对接分散的航空物流需求，提高物流组织水平。加强与新加坡樟宜机场合作力度，加快建设中新“双枢纽”航空物流运营中心。对接成都航空物流资源，协调线路开辟与班次安排，协商共建区域航空网络，营造适合高端产业发展的航空物流环境，共同做大做强西南地区航空物流市场，实现成渝地区双城经济圈航空物流网络规模效应。

完善航空枢纽功能。引进专业航空物流企业，培育壮大全货机航空运输市场，支持企业加密航线网络，鼓励发展客机腹舱带货。聚集快递、电商、跨境电商、冷链等航空物流需求资源，发展专业化航空物流服务，加强供需匹配。强化航空干支中转组织，加强地面衔接物流体系建设，发展对接航空干线的“卡车航班”等服务，打造覆盖西部的航空物流集散分拨中心。强化重庆新机

场航空货运功能，发展基地货运航空公司，探索依托网络型物流企业重构航空网络组织，打造轴辐式航空网络，提升重庆航空枢纽地位。

推动临空经济融合发展。结合机场功能定位与空间布局，加强与航空物流设施空间协同，统筹谋划临空产业。促进航线培育与临空产业发展融合联动，依托高品质航空物流服务环境，加速传统产业转型升级，引导高端制造、生物医药、生鲜食品等航空需求型产业集聚，形成航空物流供需互促发展格局。推动航空物流服务深度嵌入临空产业供应链，优化物流组织，拓展特色服务，打造航空物流与临空经济融合发展新范式。

第七章 促进经贸效益量质提升

第一节 促进通道沿线贸易协同发展

加快发展物流通道经济，统筹布局物流通道经济走廊，依托沿江综合立体物流通道、亚欧国际物流通道、西部陆海新通道等，推动形成通道化物流运作和经贸组织，建设有效衔接中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅六大经济走廊的贸易产业合作通道。高效串接农产品、工业品产地、集散地和主要消费地，密切通道沿线经济产业联系，共同打造通道沿线经济合作园区，提高产业组织和要素配置能力，打造经济和产业发展走廊。扩大与国际通道沿

线国家和地区的产能合作，深化两江新区中韩产业园、中日产业园、长寿中德产业园、渝北中英产业园等国际产能合作，加快中意、中以等国际产业园区建设，构建稳定、开放、安全的国际物流供应链服务体系。

第二节 提升内陆国际物流分拨能级

依托物流枢纽和开放平台资源，扩大内陆国际物流分拨中心建设范围与规模，加快分拨中心要素集聚，大力发展总部贸易和转口贸易，探索发展市场采购贸易，增强国际物流分拨中心运营基地辐射能力，提升国际供应链服务水平。

专栏 4 内陆国际物流分拨中心运营基地

陆港型物流枢纽分拨运营基地。依托团结村铁路集装箱中心站、铁路口岸、西永综合保税区、江津综合保税区、铁路口岸保税物流中心（B型）、小南垭铁路货运站等资源，以重庆陆港型国家物流枢纽为核心载体，支持沙坪坝、重庆高新区、江津共同打造陆港型物流枢纽分拨运营基地，大力发展铁海、铁公、铁铁联运，重点开展机械、机床、电子元件、汽摩及零配件、快消品、文化产品、药品等商品分拨业务。

港口型物流枢纽分拨运营基地。依托果园港、重庆港口岸、果园保税物流中心（B型）和无水港等资源，以重庆港口型国家物流枢纽为核心载体，支持两江新区打造港口型物流枢纽分拨运营基地，大力发展江海、铁水、公水联运，重点开展汽摩及零配件、金属及矿砂、生鲜水果、肉类、粮食等商品分拨业务。

空港型物流枢纽分拨运营基地。依托重庆江北国际机场、重庆航空口岸、寸滩综合保税区空港功能区等资源，以重庆空港型国家物流枢纽为核心载体，支持渝北区打造空港型物流枢纽分拨运营基地，大力发展国际航空货运和以卡车航班为核心的陆空联运，重点开展笔电、快消品、生鲜水果、水海产品、药品等商品分拨业务。

商贸服务型物流枢纽分拨运营基地。依托重庆公路物流基地、南彭公路保税物流

中心（B型）、黔江机场、黔江铁路货运站和秀山商贸物流园区等资源，以重庆商贸服务型国家物流枢纽为核心载体，支持巴南、秀山、黔江打造商贸服务型物流枢纽分拨运营基地，大力发展公铁、公水、陆空联运，重点开展快消品、生鲜水果、肉类、机械机床、电子元件等商品分拨业务。

生产服务型物流枢纽分拨运营基地。依托万州综合保税区、涪陵综合保税区、万州机场口岸及港口、铁路场站等资源，以重庆生产服务型国家物流枢纽为核心载体，支持万州、涪陵、长寿共同打造生产服务型物流枢纽分拨运营基地，大力发展铁水、江海、公水联运，万州重点开展煤炭、金属、矿石等商品分拨业务，涪陵、长寿重点开展化工品、药品及医药材等商品分拨业务。

第三节 拓展跨境电商物流服务网络

依托中国（重庆）跨境电子商务综合试验区、两路寸滩综合保税区、重庆国际物流枢纽园区、江津综合保税区、涪陵综合保税区、重庆公路港和国际邮件交换局等跨境电商及物流枢纽节点，集聚大型跨境电商企业、进出口供应商、跨境贸易商、国际物流、保税物流、支付结算、大数据处理、咨询研发、培训孵化、报关报检等产业发展要素资源，推动货物快速通关、高效中转集散，拓展境内外双向互动开放、服务国家“优进优出”需求的国际跨境电商物流服务网络。大力发展进口消费品物流服务，依托中欧班列、西部陆海新通道、国际航空货运通道化组织，推动境外品牌企业设立保税仓库、保税展示基地等，打造进口商品区域分拨中心、配送中心和展示交易中心。鼓励本土电商物流龙头企业，通过自建、合作、并购等方式延伸服务网络，在条件成熟国家和地区部署海外物流基地和仓配中心。推广跨境电商 O2O 模式，强

化跨境电商枢纽节点与区域范围内高端红酒、海鲜水产、乳制品、肉类等专业市场和免税店合作，做大做强保税展览展示交易平台。

第八章 带动现代产业集聚发展

紧密衔接电子、汽车摩托车、装备制造、消费品、材料等产业，积极打造国家物流枢纽经济示范区，推动实体经济提质增效，促进物流业与制造、商贸、金融、农业等产业融合，带动先进制造业集聚，支撑现代服务业高质量发展，塑造具有国际竞争力的开放型产业集群，支撑建设中西部地区开放型经济高地。

第一节 推动先进制造业高质量发展

推动制造业与物流业联动发展。围绕全市制造业集聚区，以物流供应链公共服务平台为载体，整合区域制造业物流资源，开展从原材料、零部件供应到产品分拨配送的全过程物流服务，延伸采购、交易结算、供应链金融、分销组织等服务链，打造若干个制造业物流枢纽经济区。重点发展长寿材料物流枢纽经济区、涪陵化工供应链枢纽经济区、沙坪坝西永高端制造物流枢纽经济区、合川装备制造物流枢纽经济区、江津生产制造物流枢纽经济区、綦江—万盛材料产业物流枢纽经济区、璧山智能制造物流枢纽经济区、万州装备制造物流枢纽经济区等。

提升重点制造业物流服务水平。优化物流组织方式，加快物

流服务嵌入汽车、电子信息、机械制造、材料化工、消费品工业等重点产业供应链，完善干支仓配组织功能，提高供应链服务能力，提升运作效率、降低运行成本。根据行业配套产业多、产业链长特点，重构汽车、机械制造等重点产业专业物流供应链服务系统，转变既有物流供应商服务各自主机厂、整车厂的物流组织模式，创新供应商管理库存、公共仓储、城乡高效配送、集成后服务等全产业统一供应链组织模式，加强与周边配套产业紧密联系。加快构建电子信息、消费品工业等产业供应链公共物流服务体系，提升原材料进口、产成品出口、集中采购、区域分拨、高端仓储、流通加工、物流信息、供应链金融等集成服务能力。加快发展面向集成电路、生物制药、高端电子消费产品等高附加值制造业的航空物流服务。发展危化品专业物流，服务材料化工、能源工业等绿色发展。

加强供应链协同与拓展增值服务。以国家物流枢纽为核心载体，结合工业园区产业布局，加快制造业物流服务功能社会化，推动供应链需求整合，深化与智能生产、金融、信息等发展要素融合，构建信息、营销、售后等个性化服务体系，以及电子商务、金融等社会化协同体系，搭建供应链综合服务平台。加快发展供应链金融，提升供应链价值增值服务能力。以供应链运行结构为依据，基于互联网、物联网、大数据、云计算、区块链等现代信息技术，紧扣产业上下游、产供销流通环节商流、物流要素价值，创新金融支持路径，促进信息流、商流、物流、资金流等融合发展，推

进供应链流动要素嵌入实体经济，提升全产业链运行效率和质量。

完善国际大宗商品供应体系。依托港口、站场及综合保税区、保税物流中心等，加快推动大宗商品供应链服务体系与区域工业体系对接，建设大宗商品交易平台和大宗商品交收（交割）仓库、堆场。优化大宗商品物流组织方式，推进煤炭、矿石、粮食等大宗商品物流嵌入国家物流枢纽服务系统，完善干支仓配组织功能。发展铁路散粮运输和煤炭、矿石等重载运输，研究利用集装箱班列开展高附加值粮食、煤炭等大宗商品运输。完善大宗商品交易功能，发展供应链金融、信息咨询服务，构建形成线上线下融合的大宗商品供应链服务体系。

专栏 5 物流与现代制造联动发展的物流枢纽经济区建设工程

长寿材料物流枢纽经济区。依托长寿材料制造业基础，延伸铁矿石采购、交易结算，材料仓储分拨、流通加工、供应链金融等服务功能，聚集产业链上下游企业，延伸材料产业价值链，打造材料物流枢纽经济区。

涪陵化工供应链枢纽经济区。围绕涪陵千亿级化工产业集群，加大对港口、铁路物流资源的整合力度，通过打造专业化工物流中心，实现化工产品物流的集约化运作，延伸供应链金融、交易结算、分销等服务链条，促进化工产业链延伸和价值链提升，打造长江经济带有影响力的化工供应链枢纽经济区。

沙坪坝西永高端制造物流枢纽经济区。依托重庆西永微电子产业园区微电子产业良好产业基础，整合区域陆港、保税等各类物流资源，强化国际资源配置能力，构建面向全球的高端物流供应链环境，支撑西永片区微电子等高端制造业规模扩张和产业链延伸，做强世界级的微电子等产业集群。

合川装备制造物流枢纽经济区。利用合川区汽摩产业、医药产业等良好的产业基础，依托渭沱综合物流园区等基础设施，搭建生产制造业供应链服务平台，为区域生产制造业提供原材料供应到产品销售全程物流服务，降低全产业链物流成本，提升产业综合竞争力。

江津生产制造物流枢纽经济区。依托江津区消费品、装备制造、电子信息、汽车摩托车及整车零部件等良好产业基础，以及江津综保区和四大工业园区优势开放平台，以陆港型国家物流枢纽打造为契机，加快完善公铁水一体的物流环境。吸引中心城区并承接东部沿海发达地区的相关产业转移，促进区域产业二次扩张，打造以生产制造为核心、多式联运高效支撑的枢纽经济区。

綦江一万盛材料产业物流枢纽经济区。围绕綦江一万盛电解铝等良好的产业基础，扩大綦江铝产业规模，开展废铝等的回收、集散、加工和再利用，不断延伸铝产业链，拓展交易结算、分拨配送等组织，打造铝产业物流枢纽经济区。

璧山智能制造物流枢纽经济区。依托璧山高质量发展的智能制造产业体系，加快打造智能制造物流枢纽经济区，通过引进龙头物流企业，建立服务于产业端的智能物流平台，为区域智能制造产业提供原材料供应到产品销售全程物流服务，降低全产业链物流成本，提升产业综合竞争力。

万州装备制造物流枢纽经济区。围绕万州区绿色照明、新能源、新材料、汽车、船舶等主要装备制造企业，依托新田港和三峡综合物流枢纽园区为载体的生产服务型国家物流枢纽，加快构建干线水运和公铁区域分拨配送的物流网络，提升万州装备制造业辐射能级，打造装备制造二次高质量扩张的临港产业基地和枢纽经济区。

第二节 支撑现代服务业高质量发展

引导智慧低碳物流发展。建设重庆市物流信息平台，构建“1+5+N”的三级物流信息平台体系。持续推进中国（重庆）国际贸易“单一窗口”功能完善。大力发展物流新基建，加快数字化物流基础设施建设，推动港口码头、货运场站、国家物流枢纽、物流园区等智慧化改造，打造重庆智慧口岸 2.0 版、智慧港口、智慧园区、数字仓库等设施网络。推动物流装备智慧化升级，推广自动分拣机器人、无人机、无人车等智能装备应用，完善智能快递箱、冷链智能自提柜、智能充换电站等末端设施。引导发展

绿色物流，加快物流设施绿色化改造，实施货物包装和物流器具绿色化、减量化。推进物流模式创新，大力发展多式联运、甩挂运输、城乡高效配送、统一配送等先进物流组织模式。

培育物流供应链金融体系。推动港口物流、多式联运、临港制造产业发展，鼓励金融机构开发相关领域的供应链金融产品和融资服务方案。依托西部陆海新通道物流和运营组织中心、自由贸易试验区、航运交易所等重要平台，为中小型出口加工企业、外贸企业、国际物流企业提供面向国际和区域的供应链金融服务。完善供应链信息系统研发，对接供应链上下游客户，获取信用评级等信息，提高全市供应链金融风控水平。

支撑商贸流通体系建设。依托区域批发型交易市场，大规模进口国际商品，建设线上线下联动发展的商贸物流系统，推动实体商贸市场线下网络与电子商务、跨境电商线上网络融合发展，延伸结算、区域分拨配送等功能，培育发展文化旅游特色物流，提升商贸市场辐射能级，打造5个商贸物流枢纽经济区。积极引入大型网络化、平台型电商物流企业，推动电商物流分拨中心和区域性快递物流网点布局融入国家物流枢纽系统，利用枢纽的干线与区域分拨网络，提高电商物流服务的辐射性、时效性和准确性。强化枢纽和实体市场跨境电商通关、保税、结算等功能，提高支撑电商物流一体化服务能力。加快发展农村电商物流，对接城乡高效配送体系，重点发展农产品及冷链电商上行物流和工业品、消费品下行物流。

专栏6 物流与现代商贸融合发展的物流枢纽经济区建设工程

江津农产品商贸物流枢纽经济区。围绕双福国际农贸城，利用跨境公路、国际铁路联运和航空运输，大规模进口国际农产品，搭建线上线下结合的农产品交易平台，开展农产品冷链物流和区域分拨配送组织，吸引农产品经销商等各类企业入驻，重点扩大东盟水果、水产等商品的分销分拨规模，增强重庆农产品的辐射能级，打造农产品物流枢纽经济区。

巴南商贸物流枢纽经济区。依托巴南华南城商贸基础，加大对全市批发型消费品市场的整合力度，拓展线上交易模式，吸引生产、流通企业、经销商在巴南设立西南地区总部和分销中心，扩大东盟水产、水果等商品的进口规模，建设重庆国际商贸物流城，提高面向川渝地区的辐射能级，打造辐射川渝地区的商贸物流枢纽经济区。

渝北空港跨境电商物流枢纽经济区。依托重庆及辐射区域不断扩张的内需市场，利用重庆江北国际机场的航线资源和跨境电商业务基础，完善保税、跨境仓、通关等配套设施，拓展通关服务、展示交易、结算、分拨配送等服务链，扩大水果、医疗器械、医药、水产等商品的进口规模，面向西南地区乃至全国开展高品质的跨境电商货物集散组织，打造国内有影响力的跨境电商物流枢纽经济区。

荣昌粮食供应链物流枢纽经济区。依托荣昌国家畜牧高新区“6+1”产业，充分发挥川南渝西综合物流园枢纽及开放平台作用，重点围绕饲料、粉条等粮食原材料，实施供应链一体化项目，加强集聚辐射能力，打造成渝地区双城经济圈粮食供应链重要节点。

长寿农产品商贸物流枢纽经济区。围绕重庆东部国际农产品交易市场（三科农商城）建设，加快交易、仓储、预冷、分选、冷藏、配货、可追溯和信息平台等功能集成和一体服务，搭建城乡冷链物流体系，开展农产品冷链物流、区域分拨配送、专业物流（快递）相结合的共同配送，积极引入市场主体，打造区域重要农产品物流枢纽。

第三节 带动特色农业产业集群发展

推动特色农业与物流业融合发展。依托全市种养殖业基础，延伸农产品加工链、拓展交易服务链等，提升农畜产品价值链，精准匹配冷库等物流基础设施，提供农产品冷链物流服务，形成若干个具有重庆特色的物流与现代农业联动发展的物流枢纽经济

区。重点打造以肉牛产业链为核心的丰都冷链物流枢纽经济区、以生猪产业链为核心的荣昌农畜产品流通枢纽经济区、以特色农产品产销为核心的秀山农产品电商物流枢纽经济区等。

推动农产品冷链物流高质量发展。完善城乡冷链设施网络布局，加快构建一级、二级、三级冷链物流节点，推动具有集中采购和跨区域配送能力的农产品冷链物流集散中心和加工配送中心建设。打造“田头+直销+网络”的多层次农产品仓储保鲜冷链物流体系，实现生鲜农产品冷链物流服务全程化。加快推动企业优先利用国家物流枢纽的大型冷链物流设施，创新主要农产品产区和大型冷链加工企业对接铁路集装箱冷链班列服务模式，探索发展铁路冷藏车厢加挂、国际集装箱冷链班列等运输业态，积极发展航空、公路冷链物流，发展冷链物流干线运输。围绕国际消费中心城市培育建设，大力发展“生鲜电商+冷链宅配”“中央厨房+食材冷链配送”等农产品直供冷链物流新模式。

专栏 7 物流与现代农业联动发展的物流枢纽经济区建设工程

丰都冷链物流枢纽经济区。依托丰都全国最大肉牛养殖基地，加快延伸肉牛加工产业链条，配套建设冷链物流园区，争取成为国家肉类储备基地，谋划开行至国内主要城市的冷链班车，联动重庆江北国际机场开展高端牛肉国内分拨配送，并依托港口大规模进口国外活畜和肉类产品，延伸冷链物流交易结算链条，将丰都打造成肉牛冷链物流枢纽经济区。

荣昌农畜产品流通枢纽经济区。依托荣昌农畜产品等种养殖和交易业务基础，利用国家生猪数字平台，延伸上下游服务链，上游接入大型养殖户、种猪企业，下游接入经销商、肉类加工企业，拓展其他特色农畜品类产业链供应链一体服务，发展生猪运输、特色农畜产品冷链物流组织、交易结算、跨区域调配等功能，打造农畜产品流通枢纽经济区。

秀山农产品电商物流枢纽经济区。利用秀山良好的电商快递物流基础，发挥渝东南区域农产品种植优势，加大对贵州铜仁、遵义和湖南怀化、张家界等地的农产品和电商快递整合力度，延伸冷链物流、仓储配送、流通加工等物流服务，拓展供应链金融、交易结算、电商孵化等配套产业，打造渝黔湘三省市交界区域有影响力的农产品电商物流枢纽经济区。

第九章 优化物流业发展环境

第一节 完善物流管理体制机制

健全物流综合管理体制和协调机制。加快推动物流综合管理改革，完善综合性管理体制框架，理顺部门职责。用好重庆市口岸物流发展工作联席会议制度，明确市政府口岸物流办物流管理主体责任，强化全市物流工作统筹协调能力。围绕国家物流枢纽、西部陆海新通道、中欧班列建设发展等重点工作，加强与国家部委、其他省区市的协调与沟通。完善区县物流管理机构职责，形成层级明晰、权责明确的市、区县物流综合管理体制。

探索建立与现代物流业发展相适应的城市产业发展决策机制。以物流需求量较大、物流成本较为敏感的产业领域为试点，以创新运输组织方式为驱动，以降低从原材料供应到产品销售的供应链综合成本效益为目标，研究编制物流组织运行解决方案，探索将其纳入产业规划布局与项目引入的重要参考依据，并视情况作为规划制定和项目引进落地的重要前提。

推动完善应急物流保障机制。提高重大突发事件应急物流响应速度。强化针对重大疫情、自然灾害等的应急物流组织协调，

加强与全市应急管理系统对接。建立完善市级层面跨部门、跨区县应急物流保障预案和处置机制，发挥专业性物流企业主体作用，提高社区、小区等多元化主体参与深度和协同程度，建立完善公开、透明、及时的信息发布和共享机制。强化从业人员培训，增强全员应急处置能力。

第二节 加大物流市场培育力度

培育壮大物流市场主体。围绕提升物流企业国际竞争力，鼓励物流企业通过兼并重组、参股控股、联盟合作等方式进行规模扩张和资源优化整合，培育一批综合性国际物流龙头企业。在铁、公、水、空等领域，各培育 1—2 家专业领域的龙头企业，提升物流行业集中度。引进全球物流企业 100 强以及中国物流企业 50 强在渝设立总部、网络货运平台，提高重庆境外物流市场资源配置能力。鼓励发展专业化、规模化的第三方物流，培育专业物流标杆企业。鼓励供应链上下游企业战略合作，依托龙头企业建立供应链上下游企业合作共赢的协同发展机制，提升供应链整体竞争力。推动供应链上下游企业实现协同采购、协同制造、协同物流，促进大中小企业专业化分工协作，降低生产经营和交易成本。

优化物流市场培育政策。加强物流用地支持，完善物流设施用地规划，促进城市物流规划与国土空间规划的衔接，重点保障国家物流枢纽等重大物流基础设施新增建设用地项目。鼓

励各区县盘活存量闲置土地资源用于物流设施建设。加大资金支持力度，积极争取国家相关政策支持，用好重庆支持口岸物流高质量发展系列政策，建立重点项目库，加强政策保障。用活政府投资基金，充分发挥各级政府投资基金撬动作用，通过股权投资等方式，支持战略性、引领性的重大现代物流项目落地。规范政府和社会资本合作等投融资方式，推广应用政府和社会资本合作模式（PPP）。

第三节 推动物流业标准化建设

完善物流标准与规范。面向江海联运、国际铁路联运、公铁联运等多式联运模式，推广物流基础类、通用性装备和技术标准应用。推进大宗商品储运、跨境电商、快递、冷链等领域物流操作标准和规范应用。支持仓储、转运、装卸等设施的标准化建设和改造。推进管理软件接口标准化，逐步推进物流单证标准化、提单化。支持和引导物流枢纽、物流园区推广应用国家标准和行业标准。

推动标准化物流装备器具循环共用。推进全市标准托盘（周转箱）运营服务网点和周转中心建设，提升托盘循环共用服务水平。以大型龙头企业为主体，支持对非标准托盘按照国家标准进行标准化更新，鼓励企业带标准托盘运输，使用和更新标准化周转箱、笼车等标准化物流设备。在医药和食品冷链领域，开展低温冷库安全运行标准、食品冷链温控追溯标准、医药冷链设备

（如保温箱）循环共用标准的推广。

第四节 优化口岸物流营商环境

提升通关便利化水平。探索完善“离港确认”模式，实现通关物流并联操作。在有条件的港区推行进口货物“船边直提”和出口货物“抵港直装”，减少集装箱在码头内操作次数，有效降低口岸物流成本。优化口岸通关流程，全面深化“两步申报、两段准入”改革。在海关总署统一部署下，积极参与“安智贸”、中哈“关铁通”等国际合作项目。通过行业规范、市场引导等方式，推动降低口岸收费标准，提升口岸综合服务效能，降低进出口环节合规成本。加强口岸收费管理，督促各收费主体通过国际贸易“单一窗口”动态调整口岸收费目录清单。巩固提升重庆口岸“7×24小时”通关服务保障水平，确保进出口货物快速通关、快速提离。

营造公平竞争市场环境。研究建立统一的物流市场准入负面清单制度，保障各类市场主体依法平等进入市场和参与竞争。加快物流行业信用体系建设，建立物流行业“红名单”与“黑名单”，营造诚信经营的市场环境。规范市场秩序和收费管理，统一港口等收费标准，避免无序及恶性竞争。推动交通、物流、交管等部门协同执法，加大公路超限超载整治力度。研究制定具有内陆地区特色的可复制可推广的跨境贸易便利化政策，努力打造市场化法治化国际化口岸物流营商环境。

第五节 强化物流人才队伍建设

强化物流人才引进与培育。创新人才引进方式，在物流枢纽、航运、铁路、航空运输、智慧供应链、冷链、跨境电商、综合保税等领域，支持物流企事业单位从国内外 50 强企业或知名高校、科研机构、中介咨询机构中引进从事研发或管理规划工作的高层次人才。对引入高级职称、高学历的物流、快递、科研咨询等人才，鼓励各区县给予一定奖励，并在人才落户、子女入学、人才公寓、购房补贴等方面提供便利。加强与国内外高等院校、职业院校合作，重点开展港口物流、产业供应链等专业物流人才的培养，定向培养企业所需的专业物流人才。鼓励设立物流研究机构，吸引集聚高端物流人才。

加强物流专业学科建设与职业培训。结合重庆产业特色和物流业发展特点，着力完善物流学科体系和专业人才培养体系，以提高实践能力为重点，按照现代职业教育体系建设要求，探索形成高等学校、中等职业学校与相关部门、科研院所、行业协会和企业联合培养人才的新模式。完善在职人员培训体系，鼓励培养物流业高层次经营管理人才，提高物流业从业人员业务素质，为全市物流业持续快速健康发展提供智力支撑。

第十章 规划环境影响评价

坚持绿色发展理念，科学研判物流业发展的环境承载能力，

严格执行生态环境保护相关法律法规，从决策源头预防环境污染和生态破坏，促进经济社会和环境的全面协调可持续发展。

第一节 实施环境影响评价

本规划为宏观发展规划，作为指导“十四五”时期重庆物流发展的纲领性文件，涉及物流基础设施布局建设等内容。实施本规划对环境的影响主要体现在物流设施建设和运营可能出现噪声污染、大气污染、水污染等问题。规划实施的物流设施项目应按照相关法规制度，严格实施噪声控制、节能减排、环境影响评价、节地评价等工作，践行绿色发展理念，实现物流设施建设与环境保护协调发展。

第二节 做好风险防范措施

贯彻落实碳达峰碳中和工作要求，考虑物流设施的全生命周期，构建绿色物流发展体系，处理好规划实施与资源节约、环境保护之间的关系。积极推广新技术、新材料、新能源的应用，大力促进节能减排，有效降低物流的能源消耗，实现资源节约、环境友好的目标。优化交通物流结构，优先发展资源节约型、环境友好型货物运输方式，加快构建绿色低碳的物流运输体系。项目运营期间，加强物流项目建设运营监督管理，严格控制废水、废气、噪声和固体污染物等排放，有效防范和降低对生态环境的不利影响。

第十一章 保障措施

第一节 强化组织协调

发挥好重庆市口岸物流发展工作联席会议制度作用，统筹协调全市物流工作，研究审议重大政策、重大工程、重点项目和年度工作安排，协调解决重大问题，督促落实重大事项，全面做好物流业发展各项工作。完善市、区县等多级多部门统筹协调合作机制，建立市场化、社会化协同推进机制，充分调动各区县政府积极性，充分发挥各企业、各社会组织等主体作用。推动行业协会深度参与行业治理，发挥社会监督职能，完善政府决策，加强行业自律和规范发展，助力规划落地推进。

第二节 做好规划衔接

做好本规划与国家、全市总体规划衔接，做好与成渝地区双城经济圈建设规划纲要等区域规划衔接，做好与国家物流业、综合交通等专项规划衔接，做好与城市空间规划、物流业中长期发展规划等衔接。加强与国家、区域等创新、产业、人才、投资、金融等政策对接，针对性出台相关配套政策和综合改革措施。

第三节 开展跟踪评估

抓好规划督促落实工作，加强规划实施的跟踪分析、督促检

查、综合协调和经验总结推广，组织开展规划实施年度检测分析、中期评估和总结评估，鼓励开展第三方评估，增强规划评估的客观性和准确性。强化监测评估结果应用，进一步完善规划实施的公众参与和民主监督机制，广泛听取社会各界的意见和建议，营造全社会共同推动现代物流发展的良好氛围。

重庆市口岸发展“十四五”规划

(2021—2025年)

2021年12月

目 录

第一章 发展环境	(59)
第一节 发展基础	(59)
第二节 发展形势	(62)
第二章 总体要求	(64)
第一节 指导思想	(64)
第二节 基本原则	(64)
第三节 发展目标	(65)
第三章 主要任务	(67)
第一节 拓展完善开放口岸体系	(67)
第二节 提升旅客出入境体验	(74)
第三节 持续优化口岸营商环境	

(76)

第四节 加强口岸信息化智能化建设

(78)

第五节 增强口岸经济发展活力

(81)

第六节 强化区域口岸协调联动

(83)

第四章 环境影响评价 (84)

第一节 规划实施的环境影响分析

(84)

第二节 预防和减缓环境不良影响的措施

(85)

第五章 保障措施 (85)

第一节 加强口岸发展组织领导

(85)

第二节 全面提升口岸治理能力

(86)

第三节 加强口岸安全联防联控

(86)

第四节 提高口岸法治建设水平

(87)

第五节 加强口岸领域资金保障

(87)

第六节 深化口岸人才交流培养

(87)

重庆市口岸发展“十四五”规划

(2021—2025年)

为加快建设内陆国际物流枢纽和口岸高地，强化重庆口岸的门户枢纽功能，推动口岸高水平开放和高质量发展，提升重庆对外开放水平，助力更高水平开放型经济新体制建设，促进中西部地区人流、物流、资金流、信息流要素集聚辐射和对外交流交往，根据《国家“十四五”口岸发展规划》和《重庆市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》等文件精神，特制定本规划。规划期为2021—2025年。

第一章 发展环境

第一节 发展基础

“十三五”时期，全市上下坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，加速建设内陆国际物流枢纽和口岸高地，口岸工作取得了明显成效。从口岸和功能数量来看，全市开放口岸数量达到4个，其中重庆江北国际机场航空口岸、重庆港口岸为正式开放，重庆铁路口岸和重庆万州机场为临时开放；口岸功能达到9类，主要涵盖进口汽车整车、进口药品及进境

肉类、粮食、水果、冰鲜水产品、食用水生动物、植物种苗等。从口岸客货运量来看，重庆江北国际机场航空口岸累计开通国际（地区）航线 101 条，累计运送国际（地区）出入境旅客 1223.41 万人次、国际货邮量 72.86 万吨，分别较“十二五”时期同比增长 80.62%、20.51%；重庆港口岸累计完成外贸集装箱运输 153.40 万标箱；重庆铁路口岸累计完成外贸集装箱运输 38.07 万标箱、较“十二五”时期增长了 12 倍。

口岸管理体制更加健全。在 2018 年机构改革中，市委、市政府组建了正局级口岸物流管理单位——市政府口岸和物流办公室，理顺了口岸开放和物流发展的关系，拓展了口岸服务工作的抓手和空间，提升了口岸开放发展的能级和水平，为在省级层面探索口岸物流融合发展提供了示范。同时，依托重庆市作为直辖市的扁平化管理架构，各区县进一步加强对口岸物流工作的领导，万州、涪陵、沙坪坝、黔江、丰都等区县设置了口岸物流管理或服务机构。

口岸开放发展亮点纷呈。重庆果园港口岸开放成功获批，是“十三五”时期长江上游唯一获批正式开放的水运口岸。果园港获批建设港口型国家物流枢纽，为长江上游航运中心建设奠定了坚实基础。重庆铁路口岸所在园区获批陆港型国家物流枢纽，为推动中欧班列（成渝）高质量发展、西部陆海新通道上升为国家战略提供了重要支撑。建成国内首个铁路口岸国际邮件处理中心。重庆万州机场多次获批对外临时开放，正式对外

开放现已进入国家审理程序。重庆在全国自贸试验区中率先获批设立首次进口药品和生物制品口岸。口岸功能不断完善，集聚辐射作用进一步增强，重庆江北国际机场航空口岸获批设立进境肉类、冰鲜水产品、水果、食用水生动物、植物种苗综合性指定监管场地，果园港口岸获批设立进境肉类、粮食、水果综合性指定监管场地，重庆铁路口岸获批设立进境肉类指定监管场地。

口岸营商环境持续优化。深化口岸“放管服”改革，大力“减单证、优流程、提时效、降成本”。积极推广应用“提前申报”模式，持续推进“两步申报”“两段准入”改革试点。“7×24小时”通关保障服务实现重庆所有口岸和监管场所全覆盖。在全国首次推行水运进口转关“离港确认”试点，提升江海联运时效。沪渝两地创新开行“沪渝直达快线”，运行时效提升40%以上。建设重庆水运口岸营商环境优化系统，为企业提供“通关+物流”等服务。重庆口岸进出口整体通关时间较2017年均压缩60%以上，单个集装箱进出口环节常规收费压减至400美元以内。

口岸经济效应不断凸显。以口岸为载体，大力发展临空、临港经济，推动高端制造业、高新技术产业、现代服务业集聚发展。依托重庆口岸强有力的集聚辐射带动、良好的口岸功能引领、便捷高效的通关服务保障，推动了两路寸滩综合保税区、西永综合保税区、重庆国际物流枢纽园区高质量发展，为全市开放型经济发展增添了动力和活力，培育了经济发展新引擎。“十三五”期间，重庆外贸进出口年均增长7.0%，2020年进出口总值6513.4亿元，其中出口

4187.5 亿元、同比增长 12.8%，进口 2325.9 亿元、同比增长 11.9%。

电子口岸作用有效发挥。搭建全市电子口岸统一数据交换、统一应用接口等基础平台，建成中国（重庆）国际贸易“单一窗口”、重庆跨境贸易电子商务公共服务平台等 20 多个应用系统，构建起我市外贸进出口领域的信息化基础设施。重庆国际贸易“单一窗口”建设了 50 项功能，实现了“四通”目标（申报直通、系统联通、信息互通、业务畅通），形成了“六个一”特色（一次提交、一口申报、一次查验、一次放行、一键跟踪、一网服务），取得“七个全国第一”（全国第一票货物申报、第一票原产地证、第一笔在线收付汇、第一票空运运输工具申报、第一个单一窗口国际合作项目、第一笔服务贸易结算业务、第一个单一窗口跨区域合作项目），累计申报量超过 5500 万票，主要申报业务应用率达 100%，报关单量位居中西部第一。重庆跨境贸易电子商务公共服务平台已实现跨境电商零售进口网购保税、海外直购、跨境电商零售出口、出口至境外企业、出口至海外仓等 5 种业务模式全覆盖。截至 2020 年底，全市跨境电商累计交易量成功突破 1 亿单，交易额 230.8 亿元，征收税金 21.4 亿元。

第二节 发展形势

近年来，以习近平同志为核心的党中央高度重视重庆经济社会发展，对重庆对外开放发展和口岸工作作出了一系列重要指示，要求重庆“建设内陆国际物流枢纽和口岸高地、建设内陆开放高

地”“努力在推进新时代西部大开发中发挥支撑作用、在推进共建‘一带一路’中发挥带动作用、在推进长江经济带绿色发展发挥示范作用”“推动成渝地区双城经济圈建设，在西部形成高质量发展的重要增长极，打造内陆开放战略高地”。新时代赋予新使命、新使命需要新作为，重庆在西部地区带头开放、带动开放，更加需要大力推进口岸开放、完善口岸布局、拓展口岸功能、优化口岸营商环境，推动更高水平对外开放和高质量发展。

重庆开放实践为口岸高质量发展提供强有力的支撑。重庆拥有中新（重庆）战略性互联互通示范项目、中国（重庆）自由贸易试验区、两江新区以及众多的综合保税区、保税物流中心等开放平台，形成以电子信息为开放产业龙头、多产业齐头并进发展新局面。同时，汽车、摩托车、通机、手机、装备、医药等重庆传统优势产业加快拓展国际市场，智能制造等新兴产品成为重庆外贸中的新亮点。外贸市场主体规模持续壮大，“十三五”时期全市每年新增外贸经营备案主体超过 1500 家，外贸经营备案主体累计超过 20000 家，全市有进出口实绩的外贸企业数量较“十二五”末增长 31.8%。全市良好的开放发展基础，为重庆口岸发展提供了支撑，强有力地推动重庆口岸高质量发展。

与此同时，重庆口岸发展还面临一些困难和问题。口岸开放体系仍不完善，区域分布集中在主城都市区，而渝东北三峡库区城镇群、渝东南武陵山区城镇群口岸分布不均衡。口岸功能未能充分发挥，虽然已经具备进境肉类、粮食、水果等口岸功能，但

各类功能发挥整体不佳，还需要进一步打造运营主体、培育消费市场。口岸经济有待创新发展，重庆口岸尚停留在满足进出口货物通关、查验等基础功能的层面上，还需不断培育科技金融、生物医药、数字经济等新兴产业。口岸联动合作有待加强，还需加强构建与沿海、沿边口岸合作机制，在更深层次推进实现制度创新、信息共享、部门协作。

第二章 总体要求

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，深化落实习近平总书记对重庆提出的营造良好政治生态，坚持“两点”定位、“两地”“两高”目标，发挥“三个作用”和推动成渝地区双城经济圈建设等重要指示要求，积极融入服务新发展格局，全面融入共建“一带一路”和长江经济带发展，在西部地区带头开放、带动开放，推进口岸治理体系和治理能力现代化，为建设内陆国际物流枢纽和口岸高地，加快形成陆海内外联动、东西双向互济开放格局作出新贡献。

第二节 基本原则

战略引领，统筹布局。以新时代西部大开发、成渝地区双城经济圈建设、西部陆海新通道建设等国家战略为引领，按照科学

规划、统筹布局、协同开放的要求，整合口岸发展要素，合理配置口岸资源，强化口岸对产业集聚及带动作用，构建服务国家战略和重庆发展的良好口岸体系。

集约高效，智慧平安。优化口岸场站资源，推行“大围网”模式，加强5G（第五代移动通信技术）、区块链、人工智能等先进技术应用，完善口岸智能化设施设备建设，提高投入产出比例。优化创新通关作业流程，提升管理运营水平。完善口岸安全联合防控及应急预案，强化法治及自身建设，创建平安、效能、智慧、法治、绿色“五型”口岸。

改革创新，激发活力。加大改革力度，探索推动内陆口岸创新发展。加大政策创新力度，持续优化口岸营商环境，提升跨境贸易便利化水平，助推外贸企业健康发展。推进体制创新，提升口岸管理、服务能力，全面提升口岸治理体系和治理能力现代化水平。

融合发展，协同联动。围绕重庆各类开放平台、国际贸易通道发展需求，实现口岸与物流、制造、商贸、文化旅游等产业深度融合。构建“口岸+通道+产业”点、线、面三位一体发展模式。加强与沿海、沿边及内陆口岸协调联动。积极探索推动口岸经济发展的路径与模式，推动重庆口岸经济高质量发展。

第三节 发展目标

到2025年，重庆口岸开放发展水平进一步提升，口岸功能更

加完善，口岸物流发展高效协同，政策体系和服务体系更加健全，实现口岸布局科学合理、口岸设施完善集约、口岸通行安全便利、口岸治理规范高效，基本建成“口岸体系全、功能配套齐、通关效率高、服务环境优、集聚辐射强”的内陆口岸高地，形成服务内陆、联结全国、通达全球的国际枢纽口岸。

口岸体系全。开放口岸体系更为完备，口岸区域布局更加合理，口岸及监管场所覆盖水运、铁路、航空、公路等重要节点，口岸对内陆开放的支撑作用进一步增强，力争“十四五”期间新增2个正式开放口岸。

功能配套齐。口岸基础设施和国际物流通道更加健全，指定监管场地布局更加优化，口岸功能发挥更加完善，对进出口贸易发展的贡献度明显提升。到2025年，力争更多开放口岸具备进境肉类、粮食、水果等口岸功能。

通关效率高。口岸通关流程进一步优化，整体通关时间压缩成效稳定在合理区间。口岸智能化水平大幅提升，国际贸易“单一窗口”功能更加健全。通关服务保障水平不断提升，旅客出入境体验进一步改善。

服务环境优。当好优化口岸营商环境的“先行官”“排头兵”，口岸物流协同更加高效，口岸收费结构更加合理，企业获得感、幸福感显著增强，跨境贸易便利化水平处于中西部前列，基本建成全国优化口岸营商环境示范高地。

集聚辐射强。口岸经济高质量发展的动能加速集聚，口岸对

开放型经济发展的引领作用持续发挥。全市各类开放型市场主体蓬勃发展，对人流、物流、信息流和资金流的吸引能力显著提升，重庆口岸高地的辐射力、凝聚力和带动力进一步增强。

专栏 1 “十四五”时期口岸发展主要指标

序号	口岸名称	指标名称	单位	2020年	2025年	指标属性
1	重庆江北国际机场航空口岸	出入境人员数量	万人次	341*	400	预期性
2		旅客吞吐量	万人次	4478*	6550	预期性
3		国际货邮吞吐量	万吨	15.9*	25	预期性
4		货邮吞吐量	万吨	41.1	60	预期性
5		国际（地区）航线数量	条	101	115	预期性
6	重庆港口岸	外贸集装箱量	万标箱	39.6	65	预期性
7	重庆铁路口岸	外贸集装箱量	万标箱	24.4	30	预期性
8	重庆万州机场	出入境人员数量	万人次	5*	15	预期性
9		旅客吞吐量	万人次	115*	200	预期性
10		国际（地区）航线数量	条	4	10	预期性

注：*为 2019 年数据。

第三章 主要任务

第一节 拓展完善开放口岸体系

构建良好的口岸空间体系。按照全市“一区两群”协调发展部署，结合全市口岸优势、通道优势、产业优势，合理布局全市开放口岸和开放节点，打造“一枢纽、两中心、多节点”的开放

口岸体系，全力推动全市开放型经济高质量发展。

一枢纽：实现主城都市区的重庆江北国际机场航空口岸、重庆港口岸、重庆铁路口岸及重庆公路物流基地组团发展，提升重庆口岸开放发展能级，优化口岸及区域间联运方式，通过功能层级划分，形成各具特色、错位发展的良好口岸生态，打造重庆口岸枢纽。

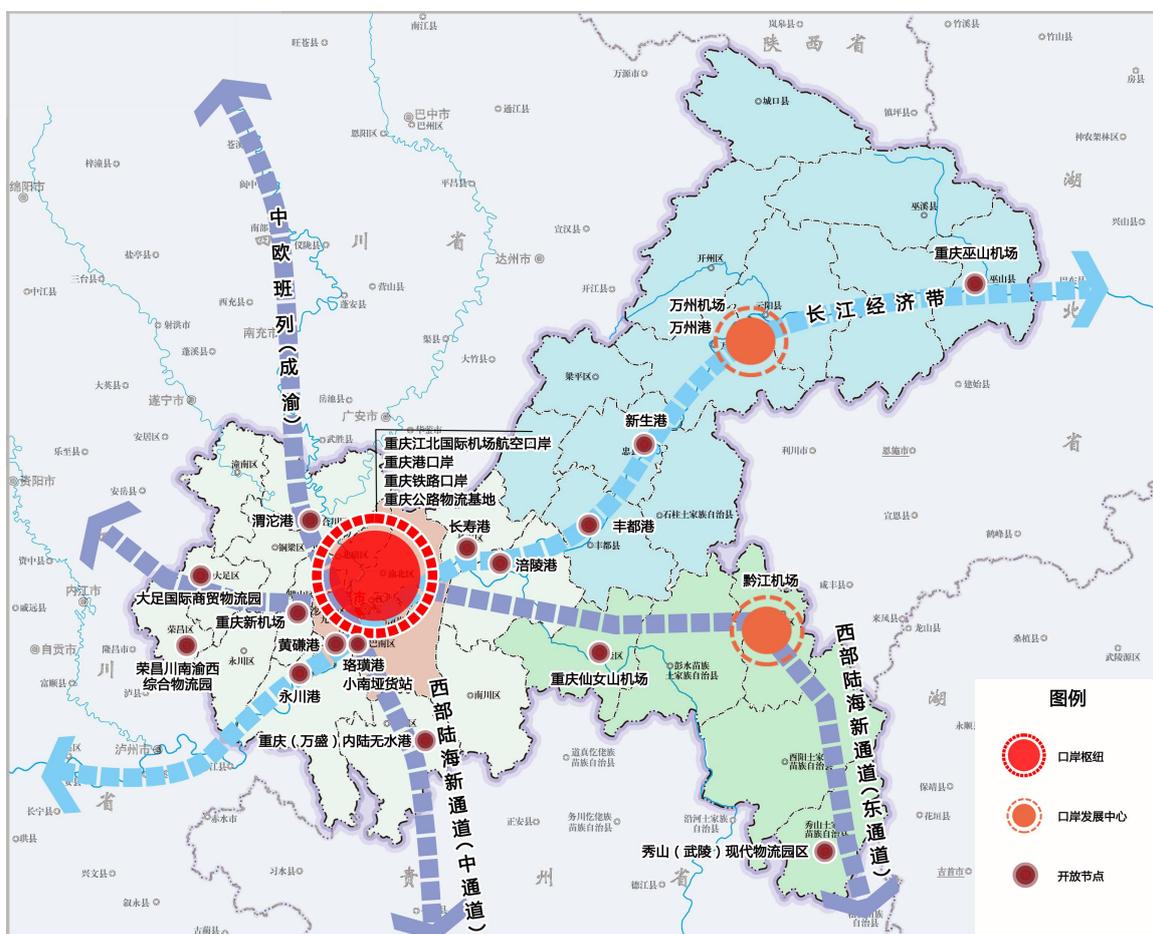


图 1 重庆口岸发展空间布局图

两中心：根据国家口岸开放有关政策，有序推进渝东北三峡库区城镇群、渝东南武陵山区城镇群口岸开放，建设以万州机场、万州港为引领的渝东北口岸发展中心；积极支持黔江机场以适当

形式开放发展，构建以黔江机场为支撑的渝东南口岸发展中心，有效衔接渝东南、渝东北地区开放平台协同发展。

多节点：在全市布局建设若干开放节点，有序推动地理位置优、集聚辐射强、进出口需求大、产业优势明显、项目成熟度高的港口、机场、铁路场站开放发展，对于符合条件的支持以适当方式实现临时开放或建设无水港、保税仓、监管作业场所（地），满足各区县个性化、差异化开放需求。在全市范围内构建以口岸为支撑、联动多个节点的开放网络，探索以“分段集货”模式推动各区县和周边地区货物向枢纽口岸集聚，进一步提升口岸枢纽能级。

专栏 2 重庆开放口岸体系发展重点

功能层级	发展重点	发展方向
一枢纽 (口岸枢纽)	重庆港口岸	大力发展国际多式联运业务，重点依托鱼嘴货运站和果园港铁路专用线优势，探索铁水联运试点。推进长江上游航运中心建设，发挥重庆港口型国家物流枢纽优势，推动口岸与保税功能融合发展，把果园港建设成为内陆开放口岸、国际港航物流枢纽和大宗商品交易中心“三合一”的现代化港口。
	重庆江北国际机场航空口岸	重点与欧洲及“一带一路”沿线国家和地区开展机械设备、零部件、智能设备、科技产品、新材料等产品的双向交流；与东盟各国开展农产品、食品、冰鲜水产品等进口产品展示交易；发挥枢纽口岸优势，在临空片区开展高端进口商品保税展示交易、免税消费、国内商品展示推广等，成为国际食材集采、国际旅游消费、高端制造业、跨境电商的重要依托。
	重庆铁路口岸	推动中欧班列（成渝）和西部陆海新通道高质量发展，建设集国际物流、特色物流、多式联运等于一体的陆港型国家物流枢纽，服务西部（重庆）科学城高端智能制造产业集群，重点发展国际商贸、整车进口、二手车出口、医药、冷链、跨境电商等产业。

功能层级	发展重点	发 展 方 向
一枢纽 (口岸枢纽)	重庆公路物流基地	依托重庆国际分拨(公路)海关监管中心,强化公路枢纽中转、集散功能,打造面向东盟的国际公路分拨枢纽。积极融入澜湄合作机制,发挥GMS(大湄公河次区域)行车许可证作用,参与TIR(国际公路跨境运输),重点发展国际物流、保税仓储、跨境电商等业态,形成面向东盟、区域联动、功能完备的贸易物流枢纽。
两中心 (渝东北口岸发展中心、 渝东南口岸发展中心)	万州机场 万州港	加快万州机场正式开放进度,依托三峡库区及周边地区丰富的旅游资源优势,形成三峡库区国际旅游门户。争取重庆港口岸扩大开放新田港区,形成联动主城都市区、服务渝东北三峡库区城镇群和渝东南武陵山区城镇群的口岸发展中心。
	黔江机场	争取推动黔江机场以适当方式实现对外开放,助力渝东南武陵山区城镇群巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接,推动旅游业等特色产业发展。联动重庆仙女山机场、湖北恩施机场、湖南张家界机场、贵州铜仁机场,形成国际旅游通道。
多节点 (若干开放节点)	涪陵龙头港	争取重庆港口岸扩大开放龙头港区,支持设立铁水混合型海关监管作业场所,推动龙头港区与涪陵综合保税区联动发展。
	江津珞璜港	争取重庆港口岸扩大开放珞璜港区,推进江津珞璜港海关监管作业场所建设,依托珞璜港铁路专用线和港区作业线,大力发展国际多式联运业务,推动珞璜港与玖龙纸业码头联动发展。
	长寿港	争取重庆港口岸扩大开放长寿港区,支持设立海关监管作业场所、保税仓,推动化工材料、危险化学品、矿石等大宗物资在渝清关。
	黄碛港	加快推进黄碛港基础设施建设,发挥水运物流优势,满足区域市场个性化、差异化开放需求,服务重庆高新区及周边西彭、双福、德感、璧山工业园区经济社会发展。
	永川港	进一步发挥永川港海关监管场所作用,加强对渝西、川东南、黔西北等地区的辐射吸纳能力,推动降低永川及周边区域外贸物流成本。
	合川涪沱港	加快合川涪沱港建设,加强与果园港口岸联动发展,探索“分段集货”模式,发挥对嘉陵江及渠江支流航运的带动作用。

功能层级	发展重点	发展方向
多节点 (若干开放节点)	丰都港	争取丰都港以适当方式实现对外开放，培育壮大肉类进口业务规模，加快肉类分拨中心建设，构建辐射川湘鄂渝黔区域的进出口贸易和水上物流基地。
	忠县新生港	争取忠县新生港以适当方式实现对外开放，依托广（安）忠（县）黔（江）铁路建设，形成万吨货轮江海直达、川黔渝铁水联运出海新格局。
	重庆新机场	积极发挥重庆新机场在成渝地区双城经济圈的辐射带动作用，提前谋划与成渝地区双城经济圈各城市的交通连接，形成多方式多方向的对外交通网络，助力全市构建现代化航空枢纽交通体系。
	重庆仙女山机场	依托武隆仙女山旅游资源及“音乐节”“啤酒节”等节会，加强国际旅游市场合作，在条件成熟时开展国际包机业务。
	重庆巫山机场	强化重庆巫山机场与重庆江北国际机场、重庆万州机场联动，形成三峡库区、渝—鄂国际旅游环线。
	江津小南垭货站	加快江津小南垭货站海关监管作业场所建设，依托西部陆海新通道冷链快线开行，持续做大进口水果、肉类市场规模，打造西部国际冷链分拨中心。
	重庆（万盛）内陆无水港	依托重庆江南机场和西部陆海新通道渝黔综合服务区建设重庆（万盛）内陆无水港，研究设立海关监管作业场所，大力发展“公铁空”多式联运。
	大足国际商贸物流园	积极争取市场采购贸易方式试点，研究设立海关监管作业场所，大力发展“公转铁”多式联运，推动五金、汽摩、机电等进出口贸易高质量发展。
	荣昌川南渝西综合物流园	依托重庆永荣矿业铁路专用线及站点等设施设备，新建改造城乡共同配送中心、铁路场站及大宗物资仓储中心等项目，研究设立海关监管作业场所，打造川南渝西铁路物流枢纽。
	秀山（武陵）现代物流园区	充分发挥秀山农村电商、国家电子商务示范基地、国家示范物流园区优势，助力武陵山片区跨境电商、冷链物流、保税物流等特色产业发展，发挥好渝东南桥头堡城市作用。

注：鉴于口岸开放审批是国家事权，以上口岸开放项目和储备项目将是重点争取的开放项目，能否实现口岸开放具体要以国家批复为准。

叠加口岸枢纽、中心和节点优势，有效发挥整体协同效应，实现开放平台优势互补，提升重庆口岸集聚辐射作用。以口岸枢纽、区域中心、开放节点等要素为依托，推动西部陆海新通道、中欧班列（成渝）、长江黄金水道及国际航空枢纽之间无缝衔接，进一步织密开放通道网络，形成引领重庆口岸开放发展的新局面。

持续争取实现更多口岸开放。积极争取国家支持，科学规划、合理布局、协同开放，实现重庆万州机场早日正式开放，力争重庆港口岸有序扩大开放新田港区、龙头港区、珞璜港区、长寿港区。加快推进黔江机场、江津小南垭铁路场站、丰都港、忠县新生港、大足国际商贸物流园、荣昌川南渝西综合物流园和秀山（武陵）现代物流园区等开放节点基础设施建设，根据相关项目建设进展情况以适当方式实现开放功能，推动与周边开放口岸联动发展、协同发展。结合重庆有关区域开放发展实际需求，积极做好口岸开放或扩大开放项目储备，按照“成熟一个推动一个”的具体思路，切实发挥口岸开放或扩大开放政策效用。

构建完善的口岸功能体系。统筹做好指定监管场地申报建设工作，支持具备条件的口岸申报指定监管场地。加快推进重庆江北国际机场航空口岸、果园港口岸综合性指定监管场地和铁路口岸进境肉类指定监管场地建设。在重庆万州机场正式开放后，申报设立进境肉类、水果等指定监管场地，研究支持设立进境免税店。在相关条件成熟后，支持万州港、涪陵港设立

进境粮食、肉类、水果等指定监管场地。做大粮食、肉类、冰鲜水产品、水果等产品进口规模，支持建设若干专业化进口商品分拨中心。进一步做大汽车整车进口口岸规模，重点建设 VPC（整车装备中心）和 PDI（整车售前检测中心），加快培育汽车后市场，做强汽车整车产业链、价值链、服务链。加快首次进口药品和生物制品口岸功能发挥，逐步扩大进口药品等相关产业规模。充分发挥重庆铁路口岸国际运邮功能，促进国际运邮产业向重庆铁路口岸聚集。

专栏 3 口岸功能体系建设工程

口岸功能提升工程：完成重庆江北国际机场航空口岸、果园港口岸综合性指定监管场地和重庆铁路口岸进境肉类指定监管场地建设。在重庆万州机场正式开放后，有序申报建设进境肉类、水果等指定监管场地。

加强口岸基础设施建设。加大资金投入和保障力度，持续推动开放口岸基础设施升级改造，完善口岸周边区域道路交通、货物存储、换装联运等配套设施，满足口岸开放发展对基础设施建设的基本需求。以共享共用为目标，进一步整合口岸监管设施资源和查验场地。在口岸项目建设或改扩建过程中同步推进联检查验场地、设施规划建设。针对航空口岸项目，统筹推进国际出发流程改造，做好边防检查、监管、查验场地及设施设备建设，满足安检前置要求。加快重庆江北国际机场航空口岸国际货站扩能改造进度，建设国际商业快件互换中心。统筹推进重庆万州机场 T1 国际航站楼改建工作，加快推进口岸查验基础设施、相关技术用房及附属设施建设。针对水运口岸项目，充分考虑海事安全监

管艇趸配备及办公场所建设需求，统筹谋划码头配套锚地、岸上接收处置、污水管网连接等配套设施建设。加快推进重庆果园港口岸查验基础设施建设。统筹推进拟申报临时开放、正式开放或扩大开放的水运口岸项目基础设施建设。针对铁路口岸项目，推进重庆铁路口岸基础设施提档升级，提升中铁联集重庆中心站场站接卸能力，满足中欧班列（成渝）、西部陆海新通道班列开行量增长需要。

专栏 4 口岸基础设施升级工程

1. 重庆果园港口岸扩能工程：建设果园港三平台堆场工程和鱼嘴铁路货运站南场站项目。
2. 重庆铁路口岸扩能升级：中铁联集重庆中心站扩能至 3 条线束、中铁联集重庆中心站南侧上跨铁路通道、重庆铁路口岸快速分拨通道（物流园沿山货运中段）、西部陆海新通道（重庆）无水港项目建设工作。
3. 重庆江北国际机场航空口岸：建设国际商业快件互换中心、国际货站二期。
4. 重庆万州机场航空口岸：完成重庆万州机场 T1 国际航站楼改造、国际货站建设。

第二节 提升旅客出入境体验

推动国际客运航线航班量质提升。根据全球新冠疫情防控情况，积极推动恢复重庆至国际重要城市的客运航线。积极争取第五航权，推动第三方国家航班在重庆过境中转，全力打造内陆国际航空枢纽。优化航线航班运行品质，对重点航线运营公司、飞行班期实施结构提升、质量优化。加密联通欧美等全球主要经济体的战略性航线，完善面向东南亚、日韩等周边热点地区的重要商务

航线，培育面向东盟、南亚、非洲等的潜力性航线，构建辐射亚洲、通达全球的国际航线网络。稳步提升重庆万州机场国际（地区）航线品质，提高对渝东北及周边区域的出入境旅客服务水平。

推进出入境旅客通关模式改革。优化出入境旅客、行李物品通关流程，按照国家移民局有关规定推动航空口岸国际出港安检前置。积极推行“海关+安检、边检+安检、一次过检”监管模式改革，有效缩短出入境旅客值机、安检、通关时间。积极争取开展进境旅客行李先期机检试点，在航空口岸旅检现场实施非侵入顺势监管作业。加快旅检设施设备智慧化改造，减少旅客出入境处置环节和动作，让守法旅客享受“零打扰”通关体验。

持续提升旅客通关保障能力。对标国际航空枢纽建设要求，超前谋划、大力推进重庆江北国际机场和重庆万州机场国际厅改扩建改造，实现出入境人员持续增加与通关环境提升优化相适应。结合重庆新机场建设前期工作，积极借鉴国际国内一流建设管理运营经验，将世界前沿技术贯穿规划设计施工全过程。统筹推进航空口岸出入境旅客服务提升工作，努力打造成为功能齐全、流程完善、中转便利的航空枢纽、开放门户。

提升国际通程航班开行品质。进一步增强重庆江北国际机场中转功能，实现国际国内中转航班通程联运，提升重庆国际航空枢纽服务能力。在保证安全和疫情可控的情况下，大幅提高重庆江北国际机场航空口岸国际通程航班普及率，为国内外旅客提供更加便捷、高效、人性化的中转服务。在业务办理、健康申报和

管理、通关流程、机场和航空企业管理等方面探索建立国际通程航班业务规范和服务标准，争取形成可复制可推广的国际通程航班发展模式。

用好外籍人士过境免签政策。充分发挥重庆航空口岸外籍人士 144 小时过境免签证政策，提升市内交通、酒店、景区、商场等服务品质，为外籍人士在重庆停留进行商务或旅游提供便利。积极争取国家移民管理局支持，将外籍人士 144 小时过境免签证政策覆盖面扩大至成渝地区双城经济圈。结合重庆国际航班开行情况，在全球主要城市开展重庆入境旅游推广活动，有针对性地吸引境外城市旅行社、代理人、媒体等来渝考察，开发针对外籍人士短期停留的系列商务、旅游定制化特色化服务产品。

专栏 5 旅客出入境服务提升工程

1. 重庆江北国际机场智能通关服务项目：建设航空口岸旅客综合信息平台，推动海关与安检实施“一次过检”模式，争取在海关、安检和登机等环节实现旅客“刷脸通关”、随身行李一次过检和全流程追踪，提升航空口岸联合防控能力和旅客出入境体验。

2. 重庆万州机场智能通关服务项目：在重庆万州机场 T1 国际航站楼改造过程中，充分借鉴北京大兴国际机场、成都天府国际机场、重庆江北国际机场等模式，推进国内外先进技术设备应用，积极探索支线机场智能通关模式，提升出入境旅客通关体验。

第三节 持续优化口岸营商环境

提升通关便利化水平。探索完善“离港确认”模式，实现通关物流并联操作。尊重企业意愿，在有条件的港区推行进口货物

“船边直提”和出口货物“抵港直装”，减少集装箱在码头内操作次数，有效降低口岸物流成本。进一步优化口岸通关流程，全面深化“两步申报、两段准入”改革。在海关总署统一部署下，积极参与“安智贸”、中哈“关铁通”等国际合作项目。

加强通道集疏运能力建设。推广“沪渝直达快线”模式，力争全面实现江船长江运输“中途不停、互换舱位、滚动发班”、“提前申报”、港口“限时作业”。加快推进智慧长江物流工程，推广应用130米标准型船舶，进一步释放长江黄金水道发展动能。加快完善货运铁路体系与多式联运体系建设。推进中欧班列集结中心建设，提升中欧班列（成渝）集聚辐射能力。加强与成都、西安、郑州等中欧班列区域合作，构建覆盖“一带一路”沿线国家和地区重点区域的国际物流分拨网络体系。提升跨境公路班车综合服务能力，推进跨境公路班车集散中心建设，形成跨境公路连接铁水联运的网络。

提升口岸综合服务效能。降低进出口环节合规成本，通过行业规范、市场引导等方式，推动口岸经营单位、报关、货代、船公司等收费主体降低口岸收费标准。加强口岸收费管理，督促各收费主体通过国际贸易“单一窗口”动态调整口岸收费目录清单。细化公布重庆口岸作业时限标准。巩固提升重庆口岸“7×24小时”通关服务保障水平，确保进出口货物快速通关、快速提离。研究出台口岸方面支持新业态、自贸区发展的措施，研究制定具有内陆地区特色的可复制可推广的跨境贸易便利化政策，努力打

造市场化法治化国际化口岸营商环境。

加强口岸治理体系建设。落实口岸综合绩效评估要求，定期对口岸建设、口岸运行、营商环境、安全防控等方面开展评价。提升口岸管理能力，健全完善口岸开放、建设、运行等方面的规章制度，加强口岸安全联合防控，持续营造公平的市场环境和完善的机制。充分发挥口岸、报关、货代等行业协会作用，引导口岸相关行业规范秩序、优化服务。

专栏 6 口岸营商环境优化工程

1. 智慧长江物流工程：在重庆水运口岸营商环境优化系统基础上，开发智慧长江辅助调度大数据管理系统、船舶调度辅助算法管理系统、海事安检辅助管理系统、船舶航行辅助管理系统、码头货物辅助管理系统、船舶装载辅助管理系统、危化品管理系统及川渝水运物流合作辅助系统等模块，实现所有船舶“定时过闸”“快速安检”，保障船舶高效运输。

2. “三峡船型”示范船建设项目：建设 130 米标准型船舶 50 艘，提升标准船型在过闸船型中的占比，进一步提升三峡船闸单闸过货量，有效提高三峡船闸过货量。

3. 中欧班列集结中心示范工程：加快中铁联集重庆中心站扩能改造，全面推广应用国际贸易“单一窗口”，优化口岸监管、执法、通关流程，建设中欧班列集结中心。

第四节 加强口岸信息化智能化建设

持续提升口岸信息化智能化水平。打造重庆智慧口岸 2.0 版，通过深度应用 5G、区块链、人工智能等新技术，实现口岸各方信息互联互通互享和口岸设施设备智能化、作业便捷化、管理智慧化，便利人员和货物快速通关。不断提升重庆航空口岸智能化水平，持

续优化旅客出入境体验。推动集装箱设备交接单、装箱单、提货单等港航物流类单证无纸化，提升全流程电子化程度。支持有条件的口岸建设全自动化无人码头、铁路场站，提升口岸作业能力。

专栏 7 口岸信息化智能化提升工程

1. 重庆果园港口岸信息化工程：构建果园港智能堆场信息化系统，完善智能化设备；优化场站管理系统，实现与“单一窗口”等系统对接。丰富果园港无纸化平台功能，提升港务操作无纸化水平；建设果园港远程桥控作业平台。

2. 重庆铁路口岸信息化工程：完成重庆铁路口岸信息系统建设；进一步推动铁路口岸区域信息共享共用，实现与“单一窗口”“重庆物流信息平台”及铁路等系统互联；积极应用自动化、智能化设施设备；搭建跨境电商、整车等产业服务平台。

充分发挥电子口岸支撑作用。紧扣制约电子口岸发展的突出问题，以问题为导向，以业务为驱动，持续丰富和完善服务功能，推动电子口岸提档升级。进一步完善电子口岸公共服务平台，协同推进跨部门、跨行业进出口业务信息流、资金流、货物流电子数据集中交换、充分共享、联网核查，有序推进口岸通关作业单证电子化、全程无纸化。强化数据治理和应用，突出风险分析预警，为联检部门监管提供参考。进一步强化网络和数据安全及应急联动，提升电子口岸安全防控和应急管理水水平。

深化国际贸易“单一窗口”建设。按照国际贸易“单一窗口”朝着便利化、智能化、国际化方向发展的要求，加快“单一窗口”功能由口岸通关执法向口岸物流、贸易服务等全链条拓展。加强大数据、云计算等信息技术运用，充分发挥现有数据价值，积极支持标准版功能落实落地，丰富完善地方特色功能。加强与沿边

沿海口岸、海关等对接合作，通过整合优化进出口流程，汇聚通关、物流全程信息数据，实现进出口全流程可视化运行。推动西部陆海新通道“单一窗口”跨区域合作，建设跨区域合作平台，实现西部陆海新通道“13+1”省区市数据共享和业务协同。持续推动国际贸易“单一窗口”国际合作。共建涵盖查验设施规模和技术等级、物流装备技术性能、跨国物流运行规程、国际规则标准等进出口查验技术体系，探索数据信息共享、监管结果互认，实现国际物流一体化运作、国际中转快速通关，推动更大范围、更深层次的经贸流通和人文交往。

专栏 8 国际贸易“单一窗口”深化工程

1. 西部陆海新通道平台：建设国际贸易“单一窗口”西部陆海新通道共享、协作、开放的跨区域合作平台。
2. 标准体系平台：建设国际贸易“单一窗口”标准体系平台，对接水运、航空、铁路、公路等经营单位，对接海关、海事、边检、税务、外汇等管理部门，对接贸易企业、仓储物流、关务货代、金融保险等企业。
3. 金融服务平台：对接海关、税务、银行、外汇等，通过数据共享、业务协同，为外贸企业提供更优质的金融服务。
4. 跨境贸易大数据平台：建立跨境贸易数据采集共享和服务开放机制、建设大数据处理与分析系统、建立大数据治理体系。
5. 智能单证平台：采用人工智能技术，企业只需要上传装箱单、合同、发票、舱单等基础的贸易、物流单证，平台能自动识别内容，自动比对单证间逻辑关系，按海关监管要求生成需要申报的各类单证。
6. 综合协同服务系统项目：包括国际物流链业务协同系统、国际物流多式联运信息服务及铁路营商环境系统等。
7. 模拟申报学习平台：基于宣传和培训，以企业申报员为单位，建设学习型业务数据库需求分析及税目分析大数据平台，包括海关原产地证模拟申报及学习等相关业务。

第五节 增强口岸经济发展活力

培育壮大口岸经济发展平台。加快建设对外开放平台，积极争取在渝开展口岸经济高质量发展示范区建设试点，切实提升全市开放型经济发展水平。鼓励口岸与保税区域协同联动发展，促进货物在口岸区域快速集拼、快速流动、快速集运。搭建国际化展销平台，支持建设进出口商品展示交易中心 B2B 项目，构建进口汽车、消费品、食品等特色优势商品的 B2C 线下体验销售中心。推动跨国公司在渝设立区域国际物流运营中心，建设一批进口货物专业市场和内陆国际物流集散分拨中心，做大做强进出口货物国际采购、分拨和国际中转业务。围绕成渝地区双城经济圈建设，打造具有全国影响力的“一带一路”进出口商品集散中心，构建辐射广泛的“一带一路”进出口集散网络新格局。

大力发展口岸特色产业。依托口岸支持临空产业、临港产业联动发展，推动形成“口岸+开放平台”“口岸+产业发展”“口岸+特色服务”的多元发展格局。规划建设分拣仓、转运仓、配送仓等完备的仓储物流体系，形成区域分拨及配送、国际物流服务、国际快件集散、供应链服务等物流产业体系。鼓励支持发展进口整车分拨、二手车出口、医药进口、国际运邮、冷链产业，形成若干新零售线上线下进口分拨中心、出口集散中心。

促进口岸经济新业态发展。依托各开放口岸、综合保税区、保税物流中心、保税仓库，大力发展总部贸易、转口贸易、保税

贸易、服务贸易、跨境电商等商贸服务产业。重点破解制约口岸功能有效发挥的瓶颈问题，引导金融服务、健康医疗、文化旅游等新兴业态向口岸聚集，围绕物流、贸易、制造等口岸产业创新发展融资租赁、医疗设备保税体验、文化会展等服务。

加快口岸经济主体培育。提升口岸经营主体发展能级，支持水运、铁路、航空口岸经营主体拓展经营服务范围。打造形成集“口岸运营+通道运营+市场运营+服务管理”综合性口岸运营主体。加强口岸配套产业园区建设，制定完善招商引资政策措施，引导生产资料和生活资料商贸市场向口岸及周边布局，促进电子信息、装备、药品、农副食品、纺织服装、国际商贸等外贸主体向口岸聚集。

专栏9 口岸经济发展促进工程

1. 国际商品中转中心：依托陆海国际联运优势，打造融通“一带一路”的铁海联运国际中转中心，重点推动东南亚与俄罗斯、中亚、中东等区域的咖啡、橡胶、粮食、水果等商品通过铁路、水运口岸或综合保税区进行国际中转。

2. 果园港大宗物资交易中心：依托长江黄金水道物资大进大出优势，结合果园港周边钢铁市场及果园港综合性指定监管场地功能，建设集粮食、肉类、钢铁、装备、机械、矿石、整车等于一体的大宗物资交易中心。

3. 重庆铁路口岸进出口商品展示交易中心：以重庆铁路口岸进口的整车、母婴用品、日用品、肉类、水果等特色商品为基础，嫁接新零售发展理念，建设进口商品国别馆及线下体验中心(B2C)、“一带一路”商品进出口双向采购展销平台(B2B)等，服务于重庆及西南区域消费升级。

4. 重庆公路物流基地“东盟集采城”：充分发挥《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)对经贸发展的引领作用，依托重庆国际分拨(公路)海关监管中心，提升重庆与东盟贸易水平，逐步扩大东盟进口商品经重庆集散分拨规模。

提升金融服务口岸经济能力。充分发挥跨境人民币贸易投资便利化试点作用，支持金融机构为更多优质企业简化申报资料，提高

业务办理便利化程度。支持企业在大宗商品交易、跨境电子商务等领域更多使用人民币跨境结算，并通过跨境直贷、跨境发行人民币债券、设立跨境人民币资金池等方式，充分利用国内国际两个市场、两种资源，降低融资成本和资金运营成本。引导金融机构积极探索陆上贸易新规则，丰富提升铁路提单功能内涵，稳步扩大铁路提单国际信用证结算规模、数量。积极开展押汇等融资模式创新，扩大铁路提单在托收、押汇、国内信用证等贸易结算融资业务的运用。

第六节 强化区域口岸协调联动

加强川渝地区口岸联动发展。推动建立川渝口岸大通关合作联席机制，增强口岸联动开放发展合力，切实服务成渝地区双城经济圈建设。优化两地口岸物流联动和进出口通关模式，持续壮大成渝地区口岸体量，做大做强川渝口岸群规模，提升影响力。争取口岸领域改革创新举措先行先试，推动川渝口岸惠企便民政策协同，提升川渝跨境贸易便利化水平。

加强与沿海沿边重点口岸合作。建立健全西部陆海新通道、中欧班列（成渝）、长江黄金水道沿线口岸合作机制，共同争取跨区域、跨部门、跨领域的口岸创新政策，更高水平更深层次推动“智慧口岸、智能边境、智享联通”。持续拓展重庆与新疆、广西、云南、上海、江苏以及深圳、宁波、湛江、满洲里等口岸合作领域，及时协调解决重庆进出口货物在沿海沿边口岸通关作业中的困难和问题。积极探索口岸通关模式创新，在符合相关监管政策

和有效管控风险的前提下，探索特定货物进出口口岸直通。

提高口岸和通道协同发展水平。充分发挥西部陆海新通道物流和运营组织中心作用，推动西部陆海新通道沿线地区口岸合作交流。以西部陆海新通道和中欧班列（成渝）为重点，结合主导运输方式及腹地市场布局建设一批通道重要节点，有效促进口岸和通道融合发展。以泛亚铁路中线中老铁路建成投用为契机，提高重庆—老挝国际物流通道运行水平。深入推进国际多式联运“一单制”试点，完善多式联运体系。持续挖掘国际贸易通道资源，强化口岸属地与通道沿线国际市场产能合作，实现通道带物流、物流带经贸、经贸带产业。

第四章 环境影响评价

第一节 规划实施的环境影响分析

本规划符合生态环境保护相关法律法规，作为指导“十四五”时期重庆口岸发展的宏观发展规划，主要涉及完善开放口岸体系、提升出入境旅客通关体验、优化口岸营商环境、口岸信息化智慧化建设以及促进口岸经济发展等内容。实施本规划对环境的影响主要体现在口岸开放项目建设和运营中将占用一定土地资源，并对周边的声环境、水环境、大气环境等产生不利影响。初步判断规划项目基本符合城市国土空间规划，在后续项目前期研究及建设阶段，应按照相关法规制度，严格实施噪声控制、节能减排、

环境影响评价、节地评价等工作，践行绿色发展理念，实现开放口岸建设与环境保护协调发展。

第二节 预防和减缓环境不良影响的措施

按照绿色口岸建设要求，深入贯彻碳达峰碳中和工作部署，规划项目选址尽量避让环境敏感区、生态保护红线等，少占或不占基本农田，统筹保护好水陆域自然生态空间。统筹做好大气环境、地表水环境、地下水环境、土壤污染防治、固体废物污染防治、噪声污染治理、生态环境保护工作，处理好规划实施与资源节约、环境保护之间的关系，加大相关法律法规执行力度。各项目建设前期工作应充分论证项目可行性，结合项目所在地的特点开展水土保持报告、环境影响报告书的编制工作。积极倡导绿色生产方式，树立节约集约循环利用的资源观，大力推广新技术、新材料、新能源的应用，有效降低口岸项目能源消耗，促进口岸领域节能、节水、节地和资源综合利用。

第五章 保障措施

第一节 加强口岸发展组织领导

充分发挥重庆市口岸物流发展工作联席会议制度作用，建立健全推进口岸开放发展的领导体制和工作机制，加强口岸工作会商沟通和信息共享，定期研究解决口岸建设发展过程中的重大问

题，协调推进实施口岸重大改革方案 and 政策措施。市政府口岸物流办要加强对规划实施的指导与监督。各区县政府要加强对本地区口岸工作的领导，结合各地实际配齐配强口岸工作力量，统筹本地口岸发展和管理，提升口岸服务本地区经济社会发展的能力。

第二节 全面提升口岸治理能力

积极适应口岸发展需要，持续推动口岸管理相关部门“放管服”改革，营造良好的口岸发展环境。依法公开口岸管理的依据、流程和结果，提高口岸执法透明度和公信力，确保口岸运行安全、稳定。科学制定规划目标任务的年度分解计划，确保各项目标任务落到实处。口岸所在地区县政府要强化工作落实、细化工作方案，逐项抓好落实。

第三节 加强口岸安全联合防控

强化口岸所在地区县政府属地责任，加强属地口岸综合治理，切实完善口岸应急处置工作预案，提升应对口岸突发事件的预防及反应能力。口岸相关部门要结合自身职能职责，推进口岸安全联合防控，提高风险联合研判和预警水平，落实各项联合防控措施，提升联合应急处置能力，构建保障有力的口岸安全联合防控体系。强化口岸常态化疫情防控，坚持“人、物、环境”同防，筑牢“外防输入、内防反弹”防控网。增强生物安全防控能力，防范化解口岸生物安全风险。

第四节 提高口岸法治建设水平

严格执行国家口岸工作的相关法律法规，积极开展口岸相关法律法规知识的宣传普及，借鉴国内外口岸先进治理经验，提高运用法治思维和法治方式解决问题的能力。完善民主决策机制，依法向社会公开重大行政决策事项。落实规范性文件和重大决策合法性审查工作机制，保证规范性文件和重大决策合法有效。

第五节 加强口岸领域资金保障

充分运用市场化方式，引导社会资金加大对口岸基础设施和查验配套设施建设、口岸信息化建设、通关改革、服务保障的投入，规范口岸查验基础设施建设、改造、运行维护等资金管理。探索建立口岸领域多元投入机制，引导多种所有制企业有序参与口岸基础设施建设，促进口岸企业、口岸设施和口岸配套服务业发展。

第六节 深化口岸人才交流培养

建立口岸领域咨询专家库，开展口岸领域重大课题研究。鼓励与高等院校开展口岸通关、国际物流、交通运输等学科合作，培育高素质口岸管理、国际物流服务人才。健全口岸领域人才引进机制，加强与国内外口岸物流人才的交流与合作，积极引进高

层次、复合型和紧缺型急需人才，为重庆口岸发展提供智力和技术支撑。