

高水平共建西部陆海新通道

——十四届全国政协第十四次双周协商座谈会发言摘登

编者按

党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央实行更加积极主动的开放战略，优化区域开放布局，加大西部开放力度，推动形成更大范围、更宽领域、更深层次对外开放格局，引领西部陆海新

通道建设取得显著成效。12月7日，全国政协召开双周协商座谈会，围绕“高水平共建西部陆海新通道”协商议政。现将有关发言摘登如下——

全国政协委员发言

全国政协外事委员会副主任，商务部原副部长、党组成员王炳南：

进一步优化通道建设顶层设计 完善组织协调机制

为推动高水平共建西部陆海新通道工作，今年9月，全国政协副主席穆虹率外事委员会调研组赴重庆、广西围绕“高水平共建西部陆海新通道”开展专题调研。自2019年颁布《西部陆海新通道总体规划》及2021年实施《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》以来，沿线省（区、市）以高水平共建西部陆海新通道为契机，全面完善交通基础设施网络，有机衔接丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路，实现陆海内外联动，东西双向互济，成为共建“一带一路”的新引擎；发挥毗邻东南亚区位优势，协同衔接长江经济带，便捷联通国内外两个市场，以全方位开放促进西部大开发，推动区域协调发展，成为促进西部地区高质量发展的新动能。建议：

开展实施方案修编工作，加强对平陆运河建设指导。加快开工建设黄桶至百色铁路，补齐西线通道短板。推进川黔、黔桂铁路增建二线，扩能中线通道。支持南宁至衡阳等高铁纳入《中长期铁路网规划》，促进东线通道更加完善。推动将钦州液化天然气（LNG）接

收站及配套基础设施等项目纳入《广西北部湾港总体规划（2035）》，大力发展和使用清洁能源。

完善协调机制建设。强化省际联席会议机制统筹协调作用，提升经常化协调效能。支持“13+2”省际协商合作联席会议机制充分发挥作用，推动开展地方政府定期协商、企业互利合作；完善国际贸易“单一窗口”平台建设，加强与铁路、公路、港口等信息对接，依托班列运输协调委员会，加强铁海联运标准规则衔接，促进铁路、公路和海运货物品类、分类标准等协同互认，推广多式联运“一单制”。

共建共享现代服务平台。发挥重庆通道物流和运营组织中心作用，推动形成“政府主导、企业化管理、市场化运作”的跨区域综合运营平台共建模式。推动广西钦州港铁路作业数据系统与码头作业数据交换平台共享，实现国铁集团和海关总署之间信息互联互通、共享共用。在陆海新通道大框架下，加快建设公共信息服务平台，整合通道沿线省份的产业、贸易、物流等信息，提高对经营主体的金融、法律等服务水平。

全国政协委员，中国交通建设集团有限公司董事长、党委书记王彤宙：

高质量推动平陆运河建设

建设西部陆海新通道是党中央重大战略部署，平陆运河是西部陆海新通道的骨干工程、新中国第一条最高通航等级的通江达海运河工程。建议：

聚力协同政企各方优势，合力打造“世纪运河”。协调中央部委、地方政府和企业实施主体的利益诉求，优化顶层设计、提前规划谋划，从“政策端”加大引导，从“产业端”加强谋划，从“企业端”加强扶持，进一步畅通工作机制、发挥各方合力。

聚力生态环保和经济开发，全力打造“绿色运河”。进一步深化“河畅、水清、鱼翔、岸绿、景美、低碳”的运河建设方针，探索在绿色融资、绿色信贷等方面给予专项支持，以解决企业实施主体绿色实施成本高企的困难；统筹把握生态环境保护、资源节约利用和沿线产业开发，超前

考虑运河开通后的产业导入和产业培育，积极推动“以通道带物流、以物流带经贸、以经贸带产业”，以运河建设为抓手形成“经济动脉”“生产长廊”和“产业集聚带”。

聚力优化运维管理机制，全力打造“平安运河”。以高标准、严要求确保“建设期安全”，超前谋划建成之后的运河运维管理，理顺运河上下游、左右岸、干支流之间的管理机制。

聚力提升数字化水平，全力打造“智慧运河”。以运河项目为载体，依托实力央企和数字化领先企业，打造更优质的数字化共享平台和“一体化”服务窗口。

聚力强化国内外资源联动，全力打造“开放运河”。依托平陆运河加大与东盟国家之间的经贸联动与互利合作，加大对国际化发展领先企业的支持力度。

推动有关部委和地方政府探索建设新通道公共信息服务平台，实现铁路、港务、海关等之间相关信息数据共享互通。进一步推动“单一窗口”建设，探索开展跨境数据互联、单证互认、监管互助。加快推进多式联运“一箱制”“一单制”，助推跨境铁、公、海等多种物流模式无缝衔接。

持续优化口岸营商环境，进一步降低企业通关成本。地方政府进一步优化营商环境，推动通道物流服务减税降费，规范发展秩序。扩大启运港退税政策试点范围，覆盖重庆、成都、郑州等中西部地区。海关总署落实好支持新通道建设发展15条重点举措，进一步提升通关便利化水平。

全国政协委员，交通运输部科学研究院副院长兼总工程师王先进：

推进西部陆海新通道 多式联运高质量发展

从调研了解的情况来看，加快推进多式联运高质量发展是西部地区乃至全国的迫切需求。多式联运发展进入了深化改革、质量变革、制度创新的深水区，须在抓实抓细上下功夫。提三点建议：

将西部陆海新通道多式联运创新发展纳入交通强国试点，打造通道多式联运高质量发展的新样板。采取央地共建、多方协同、政企合作等模式，统筹通道沿线各方力量，加快推进基础设施硬联通、标准规则软联通，并加强与国际标准规则的有效衔接，先行先试、积极探索。

以“一单制”“一箱制”为抓手，加强智慧联运通道建设，研究试点以海铁联运、跨境公铁联运、陆空联运为主形态的

多式联运单证物权化，并加强与中欧班列、中亚班列的贯通组合，加快建立跨境联运新规则和国际贸易服务新体系、新模式。

鼓励探索多式联运与产业深度融合的新模式、新路径。围绕西部陆海新通道优势产业和我国重点产业链供应链布局，加快推进新能源汽车、装备制造、农产品冷链、跨境电商等领域，大力发展产业联运，鼓励多式联运、第三方物流企业与供应链链主、货主企业建立战略合作关系，提升专业化、一体化、国际化多式联运服务水平，形成以运带贸、以贸养运、滚动发展的新模式，助力产业走出去，提升多式联运供应链服务支撑能力。

全国政协委员，云南省副省长杨洋：

高质量对接西部陆海新通道建设 进一步提升与周边国家互联互通水平

作为西部陆海新通道陆路出境必经之地，云南坚决贯彻落实习近平总书记重要指示精神，立足区位优势，持续放大中老铁路“黄金线路”效应，高效衔接西部陆海新通道班列、中欧班列等，打造中老泰示范引领通道，更好服务和融入西部陆海新通道建设，持续提升与周边国家互联互通水平。为此建议：

加大对云南沿边铁路和沿边国道路建设的支持力度，加强与周边国家设施联通。一是加快云桂沿边铁路建设，将文山至靖西、临沧至普洱铁路纳入2024年国家重点铁路项目清单，推进大理至攀枝花、临沧至清水河铁路尽早开工建设。支持沿边国道及并行线改扩建项目。二是推动“沪滇-澜湄线”和“澜湄蓉欧”国际货运班列常态化。三是畅通重点线路，加快中泰铁路建设，推动

中老铁路“一地两检”落地。

围绕主通道完善西南地区综合交通运输网络，加强重要节点城市和物流枢纽建设。一是补齐西南地区综合立体交通网络短板，推进主要城市铁路、高速公路直接通达。二是统筹集成通道、班列、陆港等资源，将昆明列为面向南亚东南亚的铁路枢纽节点城市，支持建设中国-昆明国际陆港，加快推进周边集疏运体系和跨境物流通道支撑节点建设。三是强化口岸基础设施建设，打造河口、磨憨、瑞丽枢纽智慧型口岸，加快清水河、都龙、田蓬、南伞等口岸扩大开放，加强与周边国家口岸功能衔接。

加快边境经济合作区建设，深化与南亚东南亚经贸合作。制定支持广西、云南承接东中部产业转移的重点名录，推进国家级边合区承接东中部产业转移。

全国政协常委、副秘书长，致公党中央常务副主席张恩迪：

谋政策 筑机制 塑业态 聚要素 推进西部陆海新通道产业高质量发展

当前，西部陆海新通道建设以构建深入对接东盟产业合作为导向，持续加强与中欧班列、长江黄金水道协同联动，通道产业带动承接效能不断增强。东西部协作“边试点、边推广”探索性举措成效显著，西部内陆企业对产业要素可得性、获得感不断提高。建议：

谋政策，聚焦新发力点。一是强化规划引领。推进编制总体规划，围绕通道建设重要时间节点，明确各发展阶段主导产业和关联产业名录，建立产业评价指标体系，完善专项监管细则。二是优化重大生产力布局。强化通道产业政策与重大交通规划的有效衔接，关注发挥境外城市交通规划的“搭桥”和“平衡”作用。

筑机制，稳抓新关键点。一是以更优更便捷的通道营商环境赋能产业内生增长机制建设。推广应用标准化多式联运电子运单，提升跨境贸易便利化水平；编制重点产业链招商图谱，推动形成产业主导的招商机制。二是探索组建

西部陆海新通道自贸创新共同体，先行先试发展联动性强、前瞻性好的先进制造业及生产性服务业。

塑业态，塑造新结合点。一是兼顾“转移”和“承接”两个重点，健全同步性规划。以引进东部强企为龙头，规划产业转移“新路径”，深化现代商贸、国际贸易、跨境电商、高端制造等产业的聚集和流转能力。二是面向高质量共建“一带一路”推动开展“筑链工程”。明确主攻方向，鼓励东西部协作开展新兴产业“建链”、优势产业“提链”、特色产业“延链”以及短板产业“强链”等工程。

聚要素，探索新突破点。一是积极提升产业链供应链承载和贯通能力。主动对标国际先进规则，培育形成面向双循环市场的“引力通道”。二是探索将省际产业合作纳入中央区域协调发展事项，建立央地贯通的财金联动机制，推动形成更为合理的区域产业分工以及更具竞争力的产业转移梯度。

部委介绍情况及回应

国家发展和改革委员会党组成员 郭兰峰：

西部陆海新通道起自成渝地区，终至北部湾出海口，主通道由东中西三条通路组成，是推进西部大开发形成新格局的战略通道，是连接“一带”和“一路”的陆海联动通道，是支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道，是促进交通物流经济深度融合的综合运输通道。2019年以来，通道建设取得显著成效。

一是战略支撑能力不断增强。通道有力支撑成渝双城经济圈、北部湾城市群、海南自贸港发展，为西部地区高质量发展开辟新渠道、注入新动力。二是主通道正在逐步完善。通道沿线基础设施网络不断提升，东、中通道已全线贯通并实现电气化，西通道未贯通路段以及港航重大项目加快推进。三是协同发展合力明显提升。有关部门和沿线省（区、市）细化完善政策措施，进一步增强发展合力。四是改革创新深入推进。通过组织模式、通关便利化、营商环境优化等方面一批创新举措落地生效。五是开放合作持续加强。沿线省（区、市）不断加强周边国家经贸合作，推动区域经济、产业升级与通道建设同步发展。

下一步，国家发改委将积极开展以下工作。一是聚焦补短板，推动基础设施建设取得新进展。二是持续优化环境，全面提升通道发展竞争力。三是着眼提效率，着力打破体制机制瓶颈。四是聚力增协同，推动通道内通外联更高水平开放。

关于顶层设计与协调机制。通道建设已形成《西部陆海新通道总体规划》《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》和年度工作要点的政策体系，顶层设计不断完善。国家层面省部际联席会议机制加强统筹协调，省际协商合作机制和班列运输协调委员会运转有效，下一步将进一步发挥协调机制作用，加大力度推进西部陆海新通道建设。

关于提升通道运输效率。针对通道存在的基础设施短板，建立重大项目台账，加大协调力度，尽快打通主通道，强化硬联通。聚焦多式联运衔接转换、口岸通关等组织环节，以“小切口”改革推进通道提质增效，提升软联通能力。

关于通道与产业融合。西部陆海通道目前已逐步成为中西部地区出海出边主要通道，为加强区域协同、合作开放创造了基础条件。沿线省份加快产业集聚，一批世界五百强企业和东部沿海省份企业落户重庆、广西等，跨区域产能合作加快推进。

关于深化合作开放。RCEP（《区域全面经济伙伴关系协定》）正式签署后，沿线省份对外开放进程明显加快，积极培育中马“两国双园”等合作品牌，跨境产业链供应链加速构建，通道贸易持续推进，通道影响力持续提升。

交通运输部党组书记、部长李小鹏：

近年来，交通运输部认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，扎实推进西部陆海新通道综合立体交通运输体系建设。针对委员建议，我回应如下。

关于通道建设。我们按照规划，加强部门配合，加快补齐通道的东中西三条通路短板。一是加快铁路干线路建设，叙毕铁路全线已建成，推动黄桶至百色铁路12月开工建设，加快推进文山至靖西铁路等重大工程的前期工作。境外，中老铁路和泰国米轨铁路实现贯通，充分发挥好中老铁路辐射带动作用。二是完善公路网，广西贺州至巴马高速、G75兰海高速重庆至遵义段扩容工程全线建成通车，推动云桂区域沿边国道建设。三是加快平陆运河建设。印发《交通运输领域新型基础设施建设行动方案（2021—2025年）》，将平陆运河智慧航道工程列为新型基础设施建设的重点工程。

关于枢纽建设。一是深入实施国家综合货运枢纽补链强链工程，将通道内重点枢纽城市纳入支持范围，支持综合货运枢纽和集疏运体系建设。将昆明国际陆港及周边集疏运体系项目列为昆明补链强链重点支撑工程。二是推进口岸物流项目建设，安排资金支持河口口岸物流园区、磨憨国际物流中心、凭祥市边境贸易货物物流中心建设，增强口岸内畅外联能力。

关于多式联运。一是加强试点示范带动，在通道内开展国际运输便利化、交通运输高水平对外开放和内陆国际物流枢纽高质量发展等试点工作，依托通道开展了44个国家多式联运的示范工程。二是加快综合运输“一单制”“一箱制”发展，会同7部门在今年8月印发《关于加快推进多式联运“一单制”“一箱制”发展的意见》，正在推动落实。还发布了多式联运单元标识、港口海铁联运电子数据交换技术要求等标准，为“一单制”“一箱制”推广应用创造条件。

关于发展通道经济。一是优化综合交通网络布局结构，合理引导产业布局，增强对产业园区、产业集群的覆盖。二是指导运输企业提供个性化、定制化服务，嵌入产业链，将北部湾港口集团、海南港航控股有限公司等纳入国际物流体系建设和创新发展先行先试工作，支持开展国际物流业务。三是加快发展枢纽建设，推动“枢纽+”产业深度融合。下一步将发挥好交通运输在现代化产业体系建设中的重要作用，以通道和枢纽为重要载体，大力发展平台经济、枢纽经济、通道经济，进一步畅通供应链、延伸产业链，提升价值链。