

重庆努力当好西部陆海新通道“牵头人”

发挥通道运营组织中心作用 促成“13+2”省区市共建新格局

□ 本报首席记者 杨骏

7月22日，西部陆海新通道省际联席会议第二次会议上，西部陆海新通道建设结出新果实——

湖南省怀化市对接融入省际协商合作机制，标志着西部陆海新通道形成“13+2”共建新格局。同时，这场会议还签署了20个重大项目，涉及综合运营平台、基础设施、产业发展等。

“这场会议很成功，重庆很好地发挥了通道运营组织中心的作用。”会议结束后，市政府口岸物流办主任巴川江欣喜之情溢于言表。他说，运营组织中心是国家赋予重庆的重要定位。从目前的成果来看，重庆努力当好了西部陆海新通道的“牵头人”。



位于沙坪坝区的重庆国际物流枢纽园区团结村铁路中心站灯火通明，一片繁忙景象。该站在做好疫情防控的同时，24小时有序作业，以满足中欧班列（渝新欧）、西部陆海新通道等国内外铁路货运不断增长的需求。（摄于2022年6月12日）

特约摄影 孙凯芳/视觉重庆

重庆为何是通道“牵头人”

具有位于“一带一路”和长江经济带交汇点的区位优势，是通道“主要创始人”之一

我国出海出境物流大通道很多，为何唯独西部陆海新通道要设立运营组织中心？

原因是，西部陆海新通道对我国而言十分重要，需要一个“牵头人”，来会同沿线省区市开展省际合作事宜，持续推动西部陆海新通道按照共商共建共享的原则，实现高质量发展。

西部陆海新通道辐射范围广，除了西部12个省区市外，海南、广东等“出海口”，湖南、湖北等中部省份也能享受通道带来的发展机遇。但是，众多省区市参与同一通道建设时，容易出现各自为政，从而导致恶性竞争

的情况。

为此，2019年国家发改委会同印发《西部陆海新通道总体规划》（下称《总体规划》），明确要推动实现共商共建共享，让通道成为深化陆海双向开放，推进西部大开发形成新格局，推动区域高质量发展的重要纽带。《总体规划》还明确，通道发展过程中，要建立省际协商合作机制，协商解决西部陆海新通道区域合作有关事项。

落实上述要求，自然得有“牵头人”。《总体规划》提出，以重庆为通道的运营组织中心，服务通道建设，促进通道共商共建共享。

为何由重庆当“牵头人”？

这与通道发展历程以及重庆区位优势有关。西部陆海新通道前身为“渝黔桂新”南向通道，是在中新互联互通示范项目的框架下，由重庆、广西倡议，并与新加坡积极合作开启的。重庆是通道的“主要创始人”之一。

从各省区市在通道所处的位置来看，重庆是通道在内陆的主要枢纽。《总体规划》中提到，经过多年培育，通道基本形成重庆、成都分别经贵阳、怀化、百色至北部湾港（钦州港、北海港、防城港港）的三条铁路运输线路，实现集装箱班列每日开行，并与中欧班列

保持有效衔接；初步形成至中南半岛的跨境公路班车和国际铁路联运等物流组织模式。

而从区位来看，重庆是西部地区中心城市，处于“一带一路”和长江经济带的交汇点上，中欧班列、长江黄金水道等通道在此汇聚，在构建新时代全面开放新格局中具有重要战略地位。

基于上述原因，《总体规划》指出，通道要打造国际性综合交通枢纽，应充分发挥重庆位于“一带一路”和长江经济带交汇点的区位优势，设立通道物流和运营组织中心。国家有部署，重庆有行动。

2020年6月，重庆市委编委批准设立西部陆海新通道物流和运营组织中心，主要负责落实西部陆海新通道建设省际协商合作联席会议议定事项，协助对接国家有关部委推动落实有关工作，协助推进跨区域的运输通道运营组织等。自此，西部陆海新通道建设有了专门的工作机构。

国际陆海贸易新通道交出5年成绩单

运输网络覆盖107个国家和地区319个港口

本报讯（首席记者 杨骏）日前，商务部国际贸易经济合作研究院、西部陆海新通道运营组织中心联合发布了《新通道新格局 国际陆海贸易新通道发展报告2017—2022》，对通道近5年的成绩进行了解读。报告提到，目前陆海新通道运输网络覆盖全球107个国家和地区的319个港口。

报告提出，陆海新通道为中西部地区打通了最近的南下出海口，成为中西部地区联通海外的物流主干道之一，改变了西部地区长期以来面向东盟“西货东出”局面。

商务部国际贸易经济合作研究院副院长张威认为，陆海新通道建设以来，通道沿线的重庆、成都、贵阳、南宁、昆明等国家中心城市和区域中心城市产业聚集能力和人口吸引力显著增强，“就拿重庆来说，它的货运能力、货物品类、铁海联运班列开行数量、对东盟贸易额均得到大幅提升。”

数据佐证。2021年，重庆陆海新通道货运量11.2万标箱、货值187亿元，分别较2017年增长37倍和31倍，对东盟贸易额174.5亿美元，较2017年增长88%。

报告显示，陆海新通道建设近5年来，国际大通道功能凸显，促进国际货物、人员、资金、信息等加速融合，已成为西部地区联通世界的重要通道，为畅通国内国际双循环注入新动能，为保障全球产业链供应链稳定，推动世界经济复苏作出重要贡献。

比如，内蒙古、陕西的煤炭经陆海新通道运至重庆等地；青海的纯碱经通道运至广西支持玻璃产业；广西的玻璃经通道运至川渝支持汽车产业等。

目前，按照“13+2”省际协商合作机制和“统一品牌、统一规则、统一运作”市场协调机制，陆海新通道跨区域综合运营平台建设不断推进，已有重庆、广西、贵州、甘肃、宁夏、新疆等多个省份参与共建，各省区市也借此实现协同发展。

此外，陆海新通道开辟与RCEP成员国合作共赢新路径。报告显示，陆海新通道有效联通中国与东盟国家，促进了资源要素的有序流动和优化配置，将中国西部内陆地区与东盟间物流周期缩短10天以上。

同时，陆海新通道开辟了一条中国西部与东南亚之间农产品、海产品便捷运输新路径，并在东南亚地区设立海外仓，开通跨境公路班车干线，布局铁路、港口、航运企业和通道运营平台，最大程度节省运营成本。

张威表示，各方应当继续坚持高水平推动共建陆海新通道，推进“13+2”省区市共商共建共享的格局不断深化。同时，各方将持续推进通道的国际交流合作，积极对接RCEP和澜湄流域经济发展带建设，构建陆海新通道利益共同体，落实各项实施方案与合作规划。

班列，常态化开行中老、中越国际班列，新开行至泰国、缅甸、马来西亚等方向物流线路。截至6月底，通道累计运输超33万标箱，货值590亿元。

在省际协作方面，重庆已成功牵头召开省际协商合作会议、办公室会议、联络员会议，多层次、多领域协调推动通道建设重大事项。同时，重庆牵头会同沿线省区市共建跨区域综合运营平台——陆海新通道运营有限公司。目前，已有6个省区市加入平台共建，并设立区域公司7个。

在创新赋能方面，7月22日西洽会开幕式上，国际贸易“单一窗口”西部陆海新通道平台正式上线，能够实现单证成本降低50%以上。同时，重庆正加快推进铁海联运“单一制”，截至目前签发提单1863票，货值1.66亿美元。

此外，重庆还搭建全国唯一的跨境金融服务西部陆海新通道融资结算应用场景，入选国家区块链创新应用试点，为企业融资及支付超27亿美元。

五”时期每年运量增幅保持15%以上。同时，重庆将依托中老铁路，持续开行至缅甸、泰国等国际班列，稳定开行中越直通班列。

发挥西部陆海新通道辐射带动作用，让更多地区融入通道建设，全方位促进开放发展，也是重庆要做的工作。

比如，重庆将进一步强化通道与中欧班列、长江黄金水道等联动发展；积极响应国家号召，会同沿线省区市共同推动与RCEP成员国建立国际合作机制，实施跨境规则互认等。

此外，重庆将持续做好“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”的大文章，梳理通道沿线优势产业链图谱，深度挖掘和培育优势互补产业，形成“一省一策”“一国一策”有效衔接，不断提升西部陆海新通道对地区产业链供应链的支撑作用。

“牵头人”要做些什么事

编制西部陆海新通道发展指数、召开省际协商合作会议、共建跨区域综合运营平台等

7月22日，在第四届中国西部国际投资贸易洽谈会开幕式上，2021年西部陆海新通道发展指数正式发布。发展指数显示，2021年西部陆海新通道建设运行规模、质量、竞争力三大指标齐升。

发展指数是国际上常用的、衡量某一领域发展程度的数据标准。编制指数，是重庆积极发挥西部陆海新通道运营组织中心作用，当好通道发展“牵头人”应尽的职责。

参与发展指数编制工作的西部陆海新通道运营组织中心负责人刘玮介绍，运营组织中心成立后，重庆就一直在推进全口径数据统计，启动开展指数编制工作。2021年，经

过前期大量工作，重庆发布了首期指数。

为编写2021年西部陆海新通道发展指数，重庆主动对接沿线省区市，收集汇总所有的基础数据，然后邀请专业机构对数据进行梳理、分析，并对比往期数据，计算出最终指数。

西部陆海新通道发展指数，以《总体规划》发布时间点为基期，通过1个综合指数、3个一级指标、12个二级指标、24个三级指标，全面覆盖基建、物流、贸易、产业等多个领域，全方位展现西部陆海新通道的发展运行情况和综合状态，是衡量通道发展的重要依据。

事实上，重庆除了牵头编制发展指数，自身作为“牵头人”，对发展指数的贡献也颇为

重要。

西部陆海新通道建设实施近5年来，重庆在运行质量、省际合作、创新赋能等多个方面都在努力发挥带头作用，在推动通道发展的同时，也促进沿线地区更好地抓住通道带来的机遇。

在开行规模方面，今年上半年，重庆经西部陆海新通道运输超6.4万标箱，同比增长23%；货值111.1亿元，同比增长26.3%，占通道沿线的30%。其中，铁海联运班列（重庆—北部湾港）开行1096列，同比增长29.8%；货值86.2亿元，同比增长68.9%，占通道沿线31%。

重庆还率先开行了陆海新通道中老铁路

未来怎样促进通道发展

推动省际协商合作，持续做好“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”大文章

“西部陆海新通道建设已近5年，即将迈入新的发展阶段。”巴川江说，重庆作为通道的运营组织中心，将从多个方面发力，持续推动通道的发展。

巴川江介绍，在西部陆海新通道省际联席会议第二次会议上，各省区市提出了很多关于促进通道发展的意见建议。目前，重庆正在梳理这些意见建议，最后将提供给国家有关部委决策参考。

同时，重庆将以省际联席会议办公室名

义印发《西部陆海新通道沿线省区市与东盟国家合作行动方案（2022—2025）》《共建西部陆海新通道跨区域综合运营平台方案》，将《西部陆海新通道沿线省（区、市）贯彻落实国务院扎实稳住经济的一揽子政策措施2022年重点项目清单》上报省部际联席会议办公室（国家发展改革委基础司）。

在推动省际协商合作上，重庆将继续按照“统一品牌、统一规则、统一运作”原则，统一大市场、统筹大平台，不断提升通道规模和

竞争优势。预计在今年内，西部陆海新通道跨区域综合运营平台能实现“13+2”省区市全覆盖。

重庆还在积极与沿线省区市协商，完善班列协同运营组织模式，共同布局海外仓，提升海外供应链服务能力；统一通道信息发布途径，加快公共信息平台建设，完善数据共享和综合利用。

“既然是‘牵头人’，重庆就要在通道运行上率先提质增效。”巴川江说，重庆力争“十四