

重庆代表团提交全团建议 进一步高水平共建西部陆海新通道



重庆果园港,无人化、智慧化的集装箱码头。(摄于2022年8月14日)

首席记者 龙帆 实习生 尹诗语 摄/视觉重庆

本报讯 (首席记者 周尤)建设西部陆海新通道,是党中央作出的重大战略部署。3月3日下午,重庆代表团举行全体会议,决定向十四届全国人大一次会议提交全团建议——进一步高水平共建西部陆海新通道。

党的二十大报告提出“加快建设西部陆海新通道”,把在新征程上推进西部陆海新通道建设提升到新高度。重庆作为国家定位的西部陆海新通道物流和运营组织中心,肩负重大使命。

针对国家层面协调机制有待增强、重大基础设施瓶颈日益凸显、支持政策体系有待完善等问题,全团建议提出了强化国家层面协调机制、支持建设重大基础设施项目、出台积极的财税金融支持政策等3项建议:

一是赋予西部陆海新通道新内涵,强化国家层面协调机制。包括西部陆海新通道对外覆盖范围进一步扩大;在

“14+5”部际联席会议基础上升级国家层面协调机制,更大力度统筹通道建设等事项。

二是加快破除东中西通道瓶颈,支持建设重大基础设施项目。包括尽快开工建设渝贵高铁打通中通道“肠梗阻”;支持建设梁忠黔铁路,缩短部分西北地区经东通道至北部湾距离;支持建设重庆至宜宾铁路,畅通长江黄金水道与云南对外铁路网络联系;加快建设重庆新

机场,打造货运空中走廊;支持研究论证“渝黔桂”运河连通平陆运河等事项。

三是出台积极的财税金融支持政策,保障西部陆海新通道提质扩容。包括支持符合条件的西部陆海新通道项目发行专项债,并不占地方债务额度;设立西部陆海新通道财政专项资金和中央预算内资金;在重庆改制组建西部陆海新通道国际商业银行以及试点陆路启运港退税等政策。

数读

重庆经西部陆海新通道 去年发运近15万标箱 同比增长超三成

发挥运营组织中心作用 加快建设西部陆海新通道

□本报首席记者 杨骏

今年全国两会期间,重庆代表团提出进一步高水平共建西部陆海新通道的全团建议。

重庆是西部陆海新通道物流和运营组织中心,如何围绕自身定位,将全团建议落到实处?对此,3月4日,重庆日报记者采访了西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮。

“加快建设西部陆海新通道” 4次成为重庆代表团建议主题

“重庆代表团多次在全国两会期间,就西部陆海新通道建设提出重要建议。”刘玮介绍,2019年、2021年、2022年全国两会期间,重庆代表团都提出了加快建设西部陆海新通道的全团建议,就是希望进一步争取国家层面的支持,持续扩大通道影响力。

今年,重庆代表团再次提出“进一步高水平共建西部陆海新通道”的全团建议,呼吁从重大项目建设、完善财税金融政策等方面加大支持力度,展现了重庆希望推动通道高质量发展的积极态度。

“这是重庆全面落实国家赋予定位的生动体现。”刘玮说,《西部陆海新通道总体规划》明确重庆为通道物流和运营组织中心,也是省际协商合作机制的“牵头人”,要协调推进通道发展,推动沿线省市区深化省际协作。

刘玮介绍,在省部际联席会议机制领导下,重庆牵头会同西部地区12省(区、市)、海南和广东湛江、湖南怀化建立了“13+2”省际联席会议机制。同时,重庆牵头会同沿线地区组建跨区域综合运营平台,15个沿线海关在重庆签署《区域海关共同支持西部陆海新通道建设合作备忘录》。

截至2022年底,重庆经通道累计运输42万标箱,货值728亿元,物流网络覆盖119个国家和地区的393个港口。



灯火通明,一派繁忙景象。(摄于二月二日晚)
通讯员 孙凯芳 摄/视觉重庆

以西部陆海新通道为牵引 提升重庆开放型经济发展水平

“西部陆海新通道是重庆未来发展的重要抓手,是支撑推动重庆高质量发展的重大平台。”刘玮介绍,重庆代表团的全团建议,是希望以西部陆海新通道为牵引,不断提升重庆开放型经济发展水平,为全面建设社会主义现代化新重庆提供有力支撑。

刘玮认为,本次全团建议的一些内容,就能体现上述想法。

比如,交通建设方面,建议提出,要加快破除东中西通道瓶颈问题,支持建设重大基础设施项目,尽快开工建设渝贵高铁,支持建设梁忠黔铁路、重庆至宜宾铁路,加快建设重庆新机场等。

再如,金融支持方面,建议希望国家层面出台财税金融支持政策,保障通道提质扩容,支持西部陆海新通道项目库建设,发行通道专项债,设立通道中央专

项资金、中央预算内资金,在重庆改制组建西部陆海新通道国际商业银行等。

重庆将从五方面发力 建设西部陆海新通道

刘玮说,结合本次全团建议,重庆将从五个重点方面发力,加快建设西部陆海新通道:

一是建设更加紧密的合作共建机制,推动基础设施互联互通。比如,重庆将协调渝贵高铁等重大项目尽快启动建设,促进客货分流,释放既有川黔和渝贵铁路货运潜力;加快推动重庆铁路集装箱中心站扩能和鱼嘴站南货场建设,提升枢纽集疏运能力。

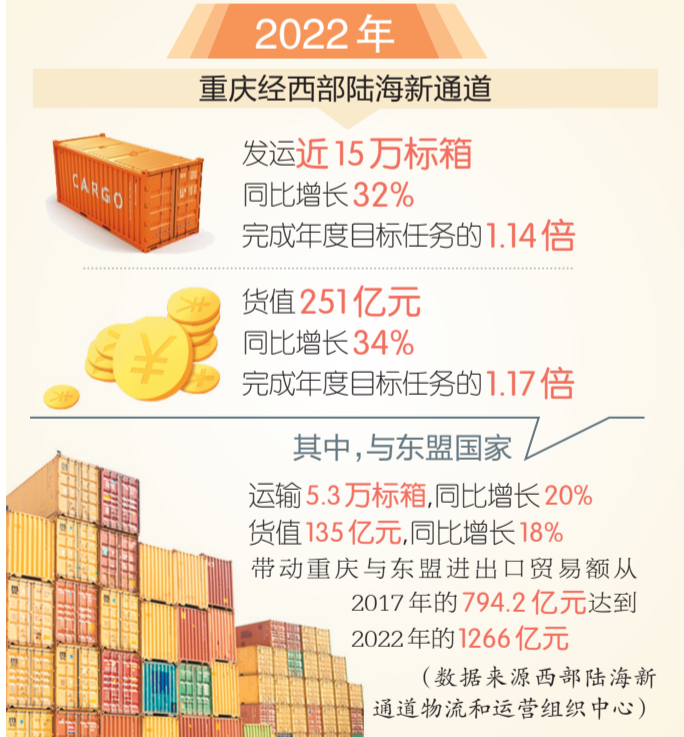
二是以提升通道服务品质为牵引,强化通道运营组织能力。具体而言,通道将进一步打造西部陆海新通道班列品牌,加密至北部湾港、湛江港、洋浦港铁海联运班列,力争到2025年每年开行量增长15%;拓展中越、中老国际联

班列至泰国、柬埔寨、马来西亚、缅甸等国,提升跨境公路班车运输效率;增开面向东盟和RCEP国家的国际航线,实现国际航线对东盟国家全覆盖。

三是加快数字西部陆海新通道建设,促进降本增效和动能培育。刘玮介绍,目前,重庆正结合各省(区、市)需求开发功能模块,提速建设通道公共信息平台,并协调沿线“13+2”省(区、市)推广应用,提高通道数据交换和运营效率。

四是推动通道与产业深度融合,不断放大“通道+经贸+产业”联动效应。目前,重庆正全面梳理适宜通道运输的本地企业名单和产品清单,动员各区县、开发区全面融入通道建设,引导本地重点产业沿通道优化布局。

五是加快拓展国际合作空间,提升通道影响力和辐射力。刘玮表示,下一步,将加强对接RCEP和澜湄流域经济发展带建设,推动实现海外仓布点对RCEP国家全覆盖,研究制定“一国一策”合作方案,以国别为单位开展精准对接。



□本报首席记者 杨骏

3月4日,重庆日报记者从西部陆海新通道运营组织中心获悉,近年来,通道保持高质量增长态势,重庆经西部陆海新通道去年发运近15万标箱,同比增长超三成。今年1—2月,重庆经西部陆海新通道运输2.1万标箱,同比增长46%,货值36.56亿元,同比增长43%。

“西部陆海新通道已成为带动产业和发展的有效引擎。”西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮介绍。目前,西部陆海新通道物流网络已覆盖119个国家和地区的393个港口,货物品类由2017年的50种增加至目前的940多种,为沿线国家和地区带来了新的发展机遇。

以江津区为例,该区小南垭已成为西部陆海新通道的主要到发站之一。在西部陆海新通道的助力下,江津区的珞璜临港产业城聚焦本地以及周边区县重点产业进出口需求,把“出海口”搬到了企业的“家门口”,为外向型企业解决了国际物流供应链难题,直接带动了区域经济发展。

今年前两个月,西部陆海新通道江津班列已开行122列,共运输5164标箱,累计运输货值2.54亿元。“今年,我们力争为更多的‘江津制造’产品开拓海外市场提供便捷通道,促进西部陆海新通道江津班列提质增量,力争2023年江津班列开行量达到1000列。”江津区相关负责人说。

刘玮表示,2023年,重庆将在跨境公路班车方面,优化至东盟跨境公路班车直通模式,加密实施至中南半岛的跨境公路班车全覆盖。同时,在中越、中老国际班列常态化运行基础上,稳定开行至泰国、缅甸、马来西亚等国家的国际联运班列和铁公联运班列,努力实现运量、货值年均增速保持在15%以上,推进通道建设取得新突破、新成效。