

### 重庆代表团提交全团建议

# 提升西部陆海新通道综合服务能力 吁请给予支持 实现更多创新突破

□新重庆-重庆日报记者 王亚同

提升通道综合服务水平,增强通道对实体经济的服务能力,是高水平建设西部陆海新通道、打造内陆开放高地的内在要求。3月5日,出席十四届全国人大二次会议的重庆代表团向大会提交了全团建议《关于提升西部陆海新通道综合服务能力的建议》,呼吁国家层面给予支持,在规则标准实现创新突破、数字陆海新通道建设等方面,提升通道综合服务水平。

#### 通道网络覆盖 120个国家和地区

从2017年开始建设,到2019年国家发展改革委印发《西部陆海新通道总体规划》,再到2022年“加快建设西部陆海新通道”写入党的二十大报告,西部陆海新通道建设一步一个脚印,取得越来越多的成果。

全团建议指出,近年来,重庆充分发挥通道物流和运营组织中心作用,切实把通道建设放在中国式现代化的宏大场景中系统谋划、整体推进,强化通道建设的顶层设计,加快推进西部陆海新通道建设,呈现出全方位、全地域、各领域积极融入通道建设的新局面。

在国家相关部委、央企和通道沿线省(区、市)支持下,西部陆海新通道运行机制、运营质量、创新应用等方面取得显著成效。其中,国家发展改革委牵头建立西部陆海新通道建设省际联席会议机制,明确重庆作为通道物流和运营组织中心;商务部牵头建立推进国际陆海贸易新通道建设合作工作机制,工作机制秘书处设在重庆市政府口岸物流办;重庆市牵头会同沿线省(区、市)建立省际协商合作机制。

如今,西部陆海新通道网络和规模不断扩大,实现11省(区、市)13股东共建。目前,通道网络覆盖120个国家和地区的490个港口。2023年,三种运输方式货物量达到17.8万标箱,增长21%,货值280亿元、增长11%,还开行了中老泰铁路测试班列。

同时,通道还强化系统集成改革,推进数字陆海新通道建设,常态化发布通道指数;深化西部陆海新通道融资结算应用场景,累计便利700余家企业办理融资结算业务超287亿元;以铁海联运“一单制”为重点健全通道规则体系,累计签发铁海联运提单4763单,货值17.8亿元;获批进口集装箱铅矿检验监管优化试点。

#### 综合服务水平能力仍存问题瓶颈

重庆代表团建议认为,经过七年发展,西部陆海新通道从无到有、由小到大,由规模发展阶段进入高质量发展阶段,取得显著成效的同时,在综合服务水平方面仍存在不少



一列西部陆海新通道铁海联运班列从广西钦州铁路集装箱中心站发出,驶向重庆团结村站。(摄于2023年12月12日)

(北部湾港集团供图)

少问题和瓶颈,主要体现在三大方面:

一是不同标准规范衔接不畅。国内法律法规尚未明确多式联运提单及签发人的管理要求,经营人法律责任尚不清晰。铁路与海运设施标准不一、运输规则衔接不畅、一体化管理协同不足。如,动力电池目前不能通过铁路运输,也不能通过三峡船闸;椰壳纤维、葵花粕等商品在海运中被视为普通货物,而铁路系统将其作为易燃物不予运输,铁海联运存在规则障碍。数据共享不足,铁路、海关、海事、市场监管等部门数据未互联互通。

二是重要物流枢纽集疏运设施衔接匹配矛盾突出。如江津珞璜物流园,作为我市下一步重点打造的西部陆海新通道主枢纽,缺乏快速路支撑,关键性对外通道建设滞后。再如,广西北部湾港缺少大能力深水码头和航道,且部分航道为单向航道,难以完全满足20万吨级集装箱船、30万吨级散货船等船舶通行需求,许多国外大型船舶无法挂靠。

三是部分政策在西部陆海新通道尚未建立。缺乏系统集成的支持政策,在专项资金、创新试点、金融支持等方面存在政策空白,西部陆海新通道重点项目没有任何专项资金支持。铁路运价下浮政策不统一。

#### 吁请在规则标准等方面实现创新突破

针对上述问题和瓶颈,重庆代表团提出以下3个方面的建议:

一是支持规则标准实现创新突破。建议交通运输部、商务部牵头,支持重庆深入开展多式联运“一单制”试点探索,制定多式联运“一单制”标准体系,扩大“一单制”试点范围。推动联合国贸法会、铁路合作组织等相关国际组织,针对“一单制”提单物权属性保护等修订规定条文。

建议国家金融监督管理总局、中国人民银行牵头,制定适用于“一单制”提单的金融规则,鼓励推出更多融资业务专项保险、担保产品。

建议交通运输部、中国国家铁路集团有限公司牵头,建立铁海联运规则转换机制,建立铁路运输危险品与海运危险品目录间“一货两标”互认办法;支持重庆开展动力电池产品水运、铁路运输试点,简化消费型锂电池铁路运输审查环节及资料。

二是支持数字陆海新通道建设。建议国家金融监督管理总局,加强对数字陆海新通道建设的指导,在重庆开展西部陆海新通道信息互联互通改革试点,支持重庆有关单位作为信息互联互通、共享共用的运

营组织主体,并在中央预算内资金中给予支持。建议海关总署、中国国家铁路集团有限公司牵头,在合规前提下对相关数据资源分类别、分权限给予开放使用。

三是支持出台更多政策措施。建议国家发展改革委牵头,支持建立西部陆海新通道重大项目库,将重庆枢纽港产业园基础设施等重大项目纳入特别国债或政府专项债券支持范围,优先考虑国家战略产业、物资、能源等重大项目在重庆枢纽港产业园进行布局。

建议财政部、海关总署、国家税务总局牵头,支持将重庆铁路集装箱中心站、江津小南垭等符合条件的陆路港口纳入启运港退税试点范围。

建议中国国家铁路集团有限公司牵头,进一步放宽铁路运价下浮覆盖的站点和货物品类限制,对重庆铁路集装箱中心站、鱼嘴站、江津小南垭站等站点实行统一的去回程运价下浮30%政策,进一步吸引沿线优质货源向通道集聚。

建议国家金融监督管理总局、中国证监会牵头,支持重庆打造西部陆海新通道金融服务联合体和具有跨区域、跨境资源配置能力的通道银行,支持设立服务通道的国家级产业投资基金。

### 天天聊会

□新重庆-重庆日报评论员 王瑞琳

今年全国两会,重庆代表团持续聚焦西部陆海新通道建设提出全团建议。

2022年,建议支持重庆高水平建设西部陆海新通道;

2023年,建议进一步高水平共建西部陆海新通道;

2024年,建议提升西部陆海新通道综合服务能力。

加快建设西部陆海新通道,是党中央交给重庆的重大战略任务。建设好这条“通道”,事关新重庆建设纵深推进,事关区域协调发展,事关扩大高水平对外开放。

重庆一直脚踏实地、踔厉奋发办好这件大事。一步一个脚印,西部陆海新通道建设接连取得积极成效:与沿线地区形成“13+2”共建机制,推动出海出境能力跨越发展、物流枢纽功能明显提升等,“通道”发展态势不断向好,已经通达120个国家和地区的490个港口。

取得成绩的同时,也仍存问题和瓶颈。作为带动西部地区开放发展的“大通道”,西部陆海新通道急需畅通不同标准规范衔接,解决重要物流枢纽集疏运设施衔接匹配的矛盾,提升综合服务水平,让物流、商流、信息流等要素集聚更高效等。

要解决这些问题,需要更多合力:不仅重庆要全力以赴,做好自己该做的事,更需要争取国家支持,通过不断推动强化国家层面的协调机制,不断优化财政金融支持政策,让“通道”共建再提速。

全团建议三年聚焦这条“通道”建设,这是因为牢记使命,所以“不变”;这是谋求提质升级,所以要“变”。变与不变间,正是新重庆唯实争先、创新突破的奋斗背影和决心彰显。

## 让共建「通道」再提速

### 西部陆海新通道 成为重庆产业发展新引擎

□新重庆-重庆日报首席记者 杨骏

刚进入龙年,赛力斯汽车就处于火力全开的状态——位于重庆两江新区的赛力斯汽车智慧工厂生产线高效运转,机械臂不停旋转、伸缩,自动化物料小车在地面来回穿梭,整个产线忙碌不已。

这种忙碌的状态,主要基于两个原因:订单多和物流顺。

订单多,是因为赛力斯的问界系列持续发力,M7、M9更是收获了大量市场口碑。数据显示,2月赛力斯新能源汽车销量达30257辆,同比增长360.04%。物流顺,则是因为西部陆海新通道带来的物流运输便利。

赛力斯汽车海外事业部总裁张兴燕介绍,赛力斯汽车在印度尼西亚开设的整车工厂,一度因零部件物流周期过长而难以提高产品市场竞争力。随着西部陆海新通道建设的推进,这一问题早已迎刃而解。

张兴燕给记者算了一笔账:依托西部陆海新通道,零部件出口印度尼西亚物流周期从30天左右缩短至18天左右,物流成本下降约50%。“配件早一天到达,给客户的供货时间就缩短一天,产品市场竞争力就增强一分。”

截至2023年底,赛力斯汽车经西部陆海新通道枢纽发运整车及零部件超1万标箱,货值超20亿元。这样的成效得益于产业与通道的叠加效应。

当前,重庆正打造万亿级智能网联新能源汽车产业集群,鲜明的产业特色吸引了300多家世界500强企业落地。

这只是一个缩影。西部陆海新通道运营组织中心主任刘玮介绍,西部陆海新通道2017年开行之初仅一条线路,如今已形成东、中、西3条主线,铁海联运班列、国际铁路班列、跨境公路班车3种物流形态,通道目的地已拓展至120个国家和地区的490个港口。

通道带物流,物流带经贸,经贸带产业。不止是汽车。近年来,借助西部陆海新通道,甘肃红枣、宁夏枸杞原浆、青海彩椒、陕西苹果、新疆坚果等西部地区的特色产品源源不断走向世界。与此同时,柬埔寨大米、泰国香米、越南百香果等东盟国家的特色产品也通过西部陆海新通道进入中国市场,成为热销产品。

数据显示,西部陆海新通道运输货物种类,已从2017年的不到50种增加到现在的1100多种,成为沿线地区推动货物贸易,带动地方产业发展的重要载体。

### 重庆市政府口岸物流办主任杨琳:

## 聚焦“通道+经贸+产业” 推动通道高质量发展

### 京渝互动

□新重庆-重庆日报首席记者 杨骏

今年全国两会上,重庆代表团提出建议,要提升西部陆海新通道综合服务能力。对此,重庆市政府口岸物流办主任杨琳接受记者采访时表示,重庆作为国家定位的通道物流和运营组织中心,肩负重大使命,这次重庆代表团在全国两会提出这一建议,也是重庆落实国家部署,履行自身定位的体现。

“经过七年的发展历程,西部陆海新通道从无到有、由小到大,由规模发展阶段进入高质量发展阶段。”杨琳说,将增强通道对实体经济的服务能力,未来五年是通道实现合理增长、提升发展质量的关键时期。

为此,西部陆海新通道需要在前期基础设施建设、合作机制建立、出海出境能力完善、跨区域平台搭建等工作基础上,构建高质量的综合服务体系,进一步提升综合服务能力,全面提升重庆在西部陆海新通道的战略地位和竞争力,为新时代新征程现代化新重庆建设提供有力支撑。

重庆应该怎么做?杨琳表示,今年,重庆将进一步发挥西部陆海新通道物流和运营组织中心的作用,持续提升运输通道能力,聚焦“通道+经贸+产业”融合发展这一主题主线,更加注重一体化供应链物流服务体系构建,更加注重通道支撑供需适配和经济产业发展能力培育,更加注重数字、金融、



江津综合保税区,菜鸟天猫国际保税自营仓,工作人员将跨境商品搬运分类。(资料图片) 记者 郑宇 实习生 陈显如 摄/视觉重庆

科技、绿色等赋能通道发展,推动通道发展实现质的有效提升和量的合理增长,努力把通道优势转化为产业发展胜势。

杨琳介绍了今年的具体目标:重庆经西部陆海新通道运量超20万标箱,增长20%以上,货值超300亿元、增长15%以上;通道与中欧班列、长江黄金水道联运量超10万标箱,增长10%以上,全程物流时间减少1天以上;通道运输东盟货值(含航空货物)600亿元;数字陆海新通道形成“铁海联运

一码通”重点能力,打造一批具有重庆辨识度的标志性成果。

如何实现上述目标?杨琳表示,主要有几个方面的重点工作。

首先是推动通道物流与贸易产业融合发展。依托枢纽港产业园,重点发展机电装备、冶金装备、先进材料和现代物流产业,尽快完成园区基础设施建设项目可行性研究报告,打造通道标志性项目;深化中老泰“三国三园”合作,打造国际产业链供应链合作示范区;