

# 新形势下加快西部陆海新通道建设： 成就、挑战与新思路

石福才,李光辉

**[摘要]**随着西部陆海新通道建设深入推进,区域互联互通水平不断提高,物流运输效率和经济联系作用明显提升,为中西部地区构建了货物出海出边的主要通道和西部各省(区、市)之间、中国与东盟之间的综合交通运输体系。随着“一带一路”倡议和RCEP深度实施,西部陆海新通道的建设有望进一步加快,但是在新形势下仍面临着亟待解决的问题。需要进一步深化对西部陆海新通道建设重要性的认识,在完善区域合作机制、加快实现互联互通、构建通道物流体系、提升通道服务效能、推动产业融合发展等方面下功夫,推动共建西部陆海新通道不断实现新突破。

**[关键词]**“一带一路”;西部陆海新通道;新发展格局;协作共建

**[中图分类号]**F512.4 **[文献标识码]**A **[文章编号]**1001-8182(2024)03-0193-08

DOI:10.13624/j.cnki.jgupss.2024.03.021

西部陆海新通道贯通我国西部地区,北接丝绸之路经济带,南连21世纪海上丝绸之路,协同衔接长江经济带,是构建区域发展和对外开放新格局的重大部署。党的二十大报告指出要加快建设西部陆海新通道,把推进西部陆海新通道建设提升到新高度,充分体现了西部陆海新通道在加快新发展格局形成中的关键作用。一是西部陆海新通道构架了西部地区南北走向出海通道,疏通了西部地区空间经济脉络,实现沿线地区要素资源有效组织利用,推动构建区域经济发展新格局。二是通过衔接长江经济带、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈、北部湾城市群,联通“一带一路”、中欧班列形成陆海统筹的国际经贸走廊,在高水平开放下充分整合和利用国内国际两个市场、两种资源,为加快构建国内国际双循环新发展格局注入强劲动力。当前,西部陆海新通道的经济辐射效应日益增强,同西部地区经济发展联系日益密切,在同“一带一路”衔接程度不断加深、与东盟各领域合作前景日益广阔、中西部区域开放平衡协调发展不断深入的条件下,西部陆海新通道将迎来重要发展机遇。因此需要进一步根据《西部陆海新通道总体规划》以及相关文件方案进行统筹谋划,提出发展堵点、难点和相应发展对策,进一步提升西部陆海新通道在构建新发展格局、实现中国式现代化进程中的实践价值。

## 一、西部陆海新通道的建设成效

近年来,西部各省(区、市)陆续加入西部陆海新通道“朋友圈”,区域间互联互通能力不断提升,物流运转效率显著提高,经济辐射效益影响范围日益广泛,西部陆海新通道现已成为中西部地区货物出海和出境贸易的主导通道。

**基金项目:**广西高校人文社会科学重点研究基地和广西发展战略研究院基金资助

**作者简介:**石福才,广西大学经济学院博士研究生;李光辉,广西大学中国—东盟经济学院院长、教授,博士生导师。

### (一)空间联动格局基本形成

各省(区、市)立足自身区位优势和资源禀赋条件,积极推动省际协作,为推动西部陆海新通道发展创造了有利条件。西部陆海新通道已经确立了“13+2”共建格局,由西部12省(区、市)、海南省、广东省湛江市、湖南省怀化市共同参与。从整体空间视角看,陆海新通道的框架协议和建设运营范围已囊括我国西部地区所有省(区、市),真正成为西部地区纵贯南北、通江达海的重大战略通道,既提高了省际互联互通水平,又通过交通建设深化了西部地区同东部地区的经济联系,更有力提供给西部地区广阔开放机遇,实现通道共建、红利共享。各省(区、市)不仅注重区域协调联动发展,确保通道建设的整体性、系统性、联动性,而且立足自身区域定位和发展定位,发挥自身在通道建设中的不同职能作用。以成渝地区双城经济圈为辐射核心,利用重庆作为运营组织中心的统筹协调作用与成都作为商贸物流中心的物流枢纽作用打造通道增长极。以广西北部湾港口群、广东湛江港、海南洋浦港为通道向海门户,打造国际门户港、国际集装箱枢纽港、现代化深水海港,实现高水平对外开放。以四川、贵州、云南、广西等地的城市为物流枢纽和重要物流节点,共同构建连接核心增长极与南部出海口的衔接纽带。

### (二)基础设施建设全面推进

提升主通道东、中、西三线大能力铁路运输能力是西部陆海新通道建设的重点。沿线各省(区、市)聚力主通道铁路堵点打通,焦柳铁路怀化段电气化改造完成,渝怀铁路增建二线、钦州港东电气化改造、贵阳至南宁高速铁路、防城港至东兴铁路、叙永至毕节铁路等关键节点项目先后建成并投入使用;黄桶至百色铁路、西宁至成都高速铁路正在加快修建;成渝铁路成都至隆昌段扩能改造等前期工作取得突破性进展。以重庆、成都为起点,经贵阳、怀化、百色最终到达北部湾港出海的东线通道、中线通道已全线贯通,西线通道建设正在加快推进。同时西部陆海新通道骨干工程平陆运河已迈入全线动工新阶段,互联互通的省际高速公路网络日益完善,多种运输方式有效衔接的集疏运体系逐步完备,大能力运输通道加速形成。跨境铁路对外联通能力也不断提升。大理至瑞丽铁路中的大理至保山段现已建成,保山至瑞丽段正在有序推进;沿边铁路文山至蒙自段已正式开工建设;崇左至凭祥铁路建设取得突破性进展,正在加快建设连接凭祥、东兴、龙邦、磨憨、瑞丽等口岸的铁路。中老铁路竣工运营,缅甸经保山蒲缥至成都的中缅新通道公铁联运班列成功首发,标志着我国西南地区与东盟国家的经贸往来又开辟出了一条新线路。

### (三)物流运行体系逐步完善

西部陆海新通道将织密国家物流枢纽网络,促进沿线省(区、市)加快完成六个国家物流枢纽创建。通过战略联盟、资本联合、设施联通、平台对接、资源共享等市场化导向手段,对物流枢纽经营管理模式进行创新,干线运输、多式联运、区域分拨、仓储存放、跨境物流以及城市配送等物流服务资源集聚效应逐步凸显。随着一批货运(装卸)站场、重点港口设施设备升级以及口岸设施的建设完善,新通道初步构筑起由海铁联运、国际铁路联运、跨境公路联运组成的常态化的稳定的物流运输网络,“通道+枢纽+网络”的多层次物流运行框架基本搭建,新通道物流服务能力大幅提升。例如广西通过建成出省出边出海的陆路大通道实现与周边省份、国家的通道连接,初步形成了连接西南、西北并以北部湾港为出海口,通过铁路与高速公路多通道共同运营、面向东盟的国际大通道。四川省牵头组建了西部陆海新通道物流产业发展联盟,借力资源整合,不断引导联盟成员加大与物流产业的合作力度,推动运输效率和物流发展水平的提高。

### (四)运输服务水平不断提高

多式联运是提高西部陆海新通道运输效率、服务国内大循环、促进国内国际双循环的重要途径。目前,西部陆海新通道铁海联运班列在“13+2”省(区、市)内已全部开通。通道沿线各地积极推进多式联运

标准化和服务体系建设,健全“一单制”“一次委托、一单到底、一次保险、一箱到底、一次结算”体系,<sup>①</sup>搭建海铁联运服务平台,推动了与中欧班列运输多程转关,成立陆海新通道运营有限公司、广西北部湾国际联运发展有限公司等一批区域公司,为跨区域综合运输的发展提供了动力和技术支持,有力促进了西部地区的经济循环和参与国际经济的大循环。西部陆海新通道铁海联运班列开行实现由线及面、形成网络。数据显示,2023年,西部陆海新通道跨境铁海联运班列共开行9580列,同比增长8.6%;跨境公路运输216.7万辆次,同比增长53.1%;国际铁路联运班列开行6784列,同比增长12.3%。运输品类由最初的陶瓷、板材等50多种增加至目前粮食、汽车配件、电脑配件、装饰材料等940多种;年发送集装箱货物数量从2017年的3382标箱跃升至86.1万标箱。<sup>②</sup>

### (五)融合发展模式加速形成

沿线各地积极发挥交通基础支撑作用,引领“全链条、大平台、新业态”的发展方向,打造“物流+贸易+产业”运行模式,构建“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”发展机制,为西部地区与东盟等国家提供了便捷的物流通道,助力西部地区加速融入国际市场,带动沿线特别是西部地区与东盟国家间的贸易增长,成为西部地区经济发展新亮点。西部陆海新通道确定重庆为通道的物流和运营组织中心,建设“通道+枢纽+网络”的现代物流体系,包括铁路、公路、水路和机场等多式联运方式,目前已覆盖18个省(区、市),通达全球120个国家和地区的490个港口。依靠通道建立提升物流效率、梳理物流需求、降低物流成本,高效、畅通的物流体系正在加速建立。沿线各地物流货源集结组织运营能力不断增强,通道沿线境内外物流枢纽建设不断完善,形成了国际物流体系运转全流程、各环节、多主体的服务对接,物流网络化协同水平和规模效应得到了有效提升。通道沿线国家和地区的关联性区域与城市在经济、贸易、投资、产业等领域开展广泛合作,通过快捷、便利、安全的物流服务和高效配置的资源要素,形成产业链、供应链和价值链优势,促进产业链布局与结构不断优化。

### (六)区域联动效益日益增强

西部陆海新通道位于中国西部地区腹地,在区域协调发展格局中具有重要战略地位。<sup>③</sup>《西部陆海新通道总体规划》出台后,国家层面迅速成立省际联席会议制度,沿线各地积极加强区域协同联动,共同签署《合作共建西部陆海新通道框架协议》,利用共建交通网络,开展运营通道综合服务,促进境内外服务提质增效,创新规则体系,新通道区域协作联动共商机制实现顺畅运行。在西部陆海新通道的带动下,关中平原城市群、成渝城市群、北部湾城市群等相互衔接,西藏、新疆、云南、广西、四川、重庆等省(区、市)相互带动,增强了西部地区全面发展的内生动力,以西部陆海新通道为西部地区联动开放的主轴线,<sup>④</sup>以沿线内陆地区为东盟地区与中亚地区南北互联的“桥梁”,形成广阔的开放机遇,在新一轮的西部大开发背景下加快构建新型开放开发格局。依托广西、云南的边境陆路口岸,联通尚在推进建设的泛亚铁路,构建我国南向进入中南半岛的陆上经贸走廊,将广西北部湾、海南洋浦等区域港口作为向海开放“窗口”,同东南亚国家港口之间建立通行航道,进一步深化了我国同21世纪海上丝绸之路沿线国家的经贸合作。

### (七)智能创新成果应用广泛

建成更高水平的西部陆海新通道,不仅需要投资拉动,更需要推动智能服务与实体经济、多元场景深度融合。沿线各省(区、市)高度重视数字化、智能化新技术在新通道建设中的应用,坚持创新驱动、数字

<sup>①</sup>郑平标:《西部陆海新通道海铁联运班列发展策略研究》,《铁道运输与经济》2021年第10期。

<sup>②</sup>《跨越山海 联结世界——加快建设西部陆海新通道推进新时代内陆对外开放》,中华人民共和国海关总署网站,<http://www.customs.gov.cn//customs/ztzl86/302414/302415/gmfc40/2813466/5827741/index.html>。

<sup>③</sup>廖睿灵:《2025年,基本建成西部陆海新通道》,《人民日报海外版》2021年9月6日第3版。

<sup>④</sup>赵光辉:《中国(广西)—东盟交通网的时空演变及优化策略》,《广西社会科学》2022年第3期。

引领、开放融合、绿色生态、共建共享,深层次推进通道大数据融合运用,以数字化、智能化协同发展赋能西部陆海新通道建设,涌现出一批优秀典型。重庆市在全国范围内率先搭建国家外汇管理局跨境金融区块链服务平台,开展物流融资结算应用场景试点,不断提升企业跨境融资及结算效率。云南省推动口岸电子化、信息化、智能化水平全面提升,推进海事、海关、出入境边防检查等一次性联合检查和无纸化通关。青海省搭建国际贸易“单一窗口”与关、检、汇、税等部门以及商贸物流企业之间的数据交换平台,实现跨区域、跨部门、跨企业的交易数据、监管数据、物流数据有效共享。全国首个海铁联运自动化集装箱码头——北部湾港钦州自动化集装箱码头投入使用。湛江市加快推进“智慧口岸”建设,尝试采用“提前申报”“先放后验”的方式,对进口与出口货物分别采取“船边直提”和“到港直装”的便捷通关模式。

## 二、西部陆海新通道的发展机遇

### (一)“一带一路”倡议不断走深走实

西部陆海新通道将充分把握成为连通“一带”和“一路”的陆海联动通道的战略定位,在发挥北向承接、南向联通运输主通道的作用中不断与“一带一路”深度融合。“一带一路”倡议提出十多年来,区域合作焕发出强大的韧性与活力,在与沿线国家的对话协商、经贸合作、互联互通、投资融资、互鉴互信等方面创造了举世瞩目的丰硕成果。在当前世界经济持续低迷、复苏缓慢的形势下,“一带一路”为促进世界各国释放发展潜力、提升发展效能、促进融合联动提供了现实路径与中国样板。西部陆海新通道加深了同北部新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚与南部中国—中南半岛、孟中印缅等国际经济走廊的有机联合,成为支撑西部地区参与国际经贸合作、促进深层次多领域开放的陆海新型战略通道。在多式联运立体交通网构建完善与升级换代、多级物流枢纽合理布局与高效运营、多功能运行模式配套组合与融合创新的基础上,西部陆海新通道加快了各类资源要素沿通道跨区域流动集聚与高效配置,充分体现出通道建设对区域间经济联系的牵引加强作用,引导产业链供应链在西部地区的延伸与重塑,不断拓展西部地区对外开放的路径,最终带动中国同“一带一路”沿线各国的经济深度融合与协同发展。

### (二)深化与东盟合作不断迈上新台阶

目前东盟是中国第一大贸易伙伴,也是中国西部地区最重要的外贸合作伙伴。随着中国—东盟建立全面战略伙伴关系,中国与东盟的经贸合作规模再创新高,充分展现了双方经贸合作的强劲动力和潜在的巨大经济效益。西部陆海新通道作为促进双方互联互通的重要基础设施之一,为东盟同中国西部地区的商贸物流提供了多渠道双向流通运输方式,进一步凸显了西部陆海新通道的跨区域经济辐射与带动能力。随着我国与东盟的新型合作关系不断深化拓展,中国—东盟博览会、中国—东盟商务与投资峰会交流合作日趋紧密,中国—东盟自贸区3.0版本、中国—东盟命运共同体建设不断推进,贸易数字化转型引致的区域间陆关海关信息共享互认流程亟待优化,双方在战略对接、机制完善、制度互认、平台共建等设施“软联通”方面的磋商日益密切,为西部陆海新通道建设破除了隐性行政壁垒,有利于在规则 and 标准统一的前提下发挥通道经济优势,提高跨区域通道运输效率、降低跨区域物流运输成本、优化跨区域运输资源配置。随着RCEP的全面深入实施,西部陆海新通道为顺应区域内贸易规模不断扩大、产业链合作更为紧密、商贸物流需求与日俱增的发展前景,必将不断开辟建设覆盖面更为完整的区域运输网络,提升自身服务能力和运输效能。

### (三)新时代西部地区成为开放前沿

改革开放以来,我国东部沿海地区依托区位优势加之出口导向为主的经济发展模式率先发展起来,西部地区由于身处内陆交通不便、资源要素集聚能力薄弱,同东部沿海地区的经济发展差距逐渐扩大。随着西部大开发形成新格局、“一带一路”倡议深入推进,区域协调发展战略加快实施,西部地区经

济潜能得到释放,获得了持续快速发展的动力,经济总量和人均水平都显著提高,部分省份经济增速多年位居全国前列。西部地区逐渐拥有了扩大对外开放的物质条件和经济基础,开放重心出现由东部沿海地区向西部内陆边疆转移的重大变化。党中央、国务院针对促进西部地区发展和开放出台了一系列政策文件,提出了一系列重点任务和举措,不断推进西部地区经济开放发展。西部地区把握新机遇积极融入新发展格局,走向了开放的“前沿”。西部地区经济发展进入新的阶段以来,以往“一江春水向东流”的局面随着西部各省(区、市)间产业体系不断完善、经济技术联系明显加强、对外开放程度显著提高而得到改变,西部地区不断参与国际经济竞争合作,逐步成为新的开放前沿。

### (四)西部地区成为重要的产业承载地

从国内来看,以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局加速形成,“一带一路”倡议、长江经济带发展、新一轮西部大开发等不断为西部地区发展开拓路径,RCEP深刻影响中国跨区域产业链供应链价值链重塑与配置,使得西部地区对经济高质量发展提出了迫切要求。在此背景下,西部陆海新通道成为西部地区把握发展机遇的一步“关键棋”。西部陆海新通道的建设会成为引导西部地区新发展格局形成的有力推手,不断创造新的发展机遇。西部地区资源依托西部陆海新通道得到有效开发和利用,进而引导各类生产要素集聚,吸引国内外优质企业加大投资力度,形成沿通道产业链布局,引导产业有序转移。从国际来看,受国际政治局势和全球经济形势的影响,当前全球产业链供应链正处于向近岸化、区域化、自主可控化重塑的过程,东南亚地区成为新形势下承接产业转移和吸纳国际投资的热点地区,借助我国西部地区和东南亚国家之间产业链供应链合作的原有基础,西部陆海新通道必定会为中国同东盟的国际贸易协作、区域产业融合、经济协同发展注入新的强劲动力,促进实现通道沿途国家和地区产业要素的重构、贸易格局的变迁和新型服务模式的落地。<sup>①</sup>国内国际双循环新发展格局的完善进一步加深中国同周边国家的经贸合作,推动西部地区融入全球产业格局。

## 三、西部陆海新通道建设面临的问题

### (一)开放合作机制仍不完善

西部陆海新通道为西部地区打造了面向东盟开放的新窗口,也为西部地区加快构建双循环格局创造了良好机遇。凭借西部陆海新通道促进高质量开放更需要完善的开放合作机制,但同东部地区相比,西部地区自身经济发展水平不高,所处地理位置导致开放条件并不优越,同时逆全球化、后疫情时代的全球产业链重塑、地缘政治因素不稳定又使得西部地区面临着复杂的开放环境,开放合作存在一些问题。一是跨国层面高层合作机制较为薄弱。中新互联互通项目三级合作机制运行于中国和新加坡两国之间,国内合作局限于重庆和新加坡之间,<sup>②</sup>同缅甸、越南、老挝等东盟发展中国家未建立高层合作机制。二是综合竞争实力偏低。西部地区交通和物流基础设施能力偏弱,口岸集疏运体系尚待完善,临港物流问题突出。<sup>③</sup>三是产业发展能力相对不足。西部沿边地区同周边国家产业发展水平相近,出现产品同质化竞争,以资源密集型和劳动密集型为主的产业无法实现周边地区产业结构转型升级,服务贸易、技术贸易等贸易形式占比小。

### (二)基础设施建设仍不健全

西部陆海新通道沿线各地立足自身发展定位,不断完善区域内及各省(区、市)域间的基础设施建设,

<sup>①</sup>李牧原、郝攀峰、许伟:《“南向通道”:破茧而出 渐行渐兴》,《中国远洋海运》2018年第5期。

<sup>②</sup>李雪:《“一带一路”背景下重庆建设西部陆海新通道的实践与政策建议——重庆市社会科学院研究员邓靖访谈录》,《经济师》2022年第5期。

<sup>③</sup>马子红、常嘉佳:《西部陆海新通道建设下我国西南沿边地区开放路径选择》,《经济与社会发展》2022年第4期。

取得显著成效的同时仍存在影响西部陆海新通道运营效率的瓶颈。一是部分省(区、市)交通网络项目建设未完成、覆盖范围不全面、服务能力有待提升。部分铁路干线运营时间较长,设备存在老化问题,严重影响货运能力释放。二是不同省(区、市)间基础设施建设地区差异大、能力不平衡、步调不统一。三是物流大通道建设面临诸多瓶颈,集疏运体系、多式联运体系承载力不足、衔接度不够。四是货物通关便利程度有待提高、异地通关合作有待深化、检验监管方式有待创新。通道贸易规则、货运服务规则、多边便捷通关协定、金融结算规则、铁路协同规则等都亟待建设。

### (三)沿途货源集聚仍不均衡

有充足的货源才能充分发挥通道运载力,取得通道运输效益。目前,西部陆海新通道沿线省(区、市)仍存在货源集聚能力不均衡的问题。一是各省(区、市)间货源规模、数量差异大。川渝地区货源充足、品类丰富,西北地区产品竞争力偏弱、货源总量相对偏小。二是西北地区利用新通道进行货源集聚的参与度不高。重庆、四川、广西等地开行班列数量远远高于西北地区。甘肃、陕西、新疆等地的货物运输路线目前仍以中欧班列为主,主要面向中亚、欧洲等国家市场,南向出海面向东盟国家开通的班列线路数量不多。三是货源常态组织协调机制未确立。各省(区、市)虽然成立了陆海新通道运营有限公司承担货运班列发运工作,但班列开行线路仍比较零散,缺乏各省(区、市)共建合力。四是去程回程班列货源不均衡。由于省(区、市)间产业结构和货物需求不同,可能存在“去时满货、回时空箱”的现象,造成运输成本提高和资源配置浪费。<sup>①</sup>

### (四)货物跨区域贸易不畅通

当前,西部陆海新通道北向与东向分别衔接中欧班列和长江黄金水道,进口货物可以从广西北部湾港出发,经南宁、贵阳至成渝地区,再通过“一带一路”、长江经济带的连接运至中亚、欧洲以及中国东部沿海地区。促进三条重要贸易物流通道协同连接,形成货物跨区域运输新格局具有重要意义。从目前货物跨区域贸易现状看,一是跨区域运输班列开通线路数量少,运量规模小。自东南亚去往欧洲方向的常态化班列线路只有“北部湾港—成都—波兰/德国”一条,从欧洲到东南亚,目前暂未形成稳定的班列线路。<sup>②</sup>二是通道间多式联运转换衔接标准不统一。货物在通道间运输涉及跨境公铁联运、铁海联运、内河航运等多式联运方式,不同运输设备之间无法实现协作转运兼容。三是通道间运营体制和信息联通机制尚未健全。三大通道货物场站、仓储点、转运点之间的信息获取和信息共享手段较为匮乏,班列协调调配未能适应各地区货物需求。

### (五)通道与产业融合度不高

各省(区、市)利用西部陆海新通道辐射带动能力,不断扩大招商引资规模,但由于新通道总体建设仍处于规划落实与提质增效阶段,各省(区、市)间合作协调共建机制建立时间不长,通道与产业融合度不高,<sup>③</sup>相互间的产业发展定位、竞合关系尚未进行统一协调。一是通道沿线平台项目建设待完善。沿线部分特色产业园区、口岸配套产业园区、物流基地、物资集散中心等平台仍在可行性研究与早期建设阶段。二是各省(区、市)间产业对接程度不高。各省(区、市)之间的要素禀赋、产业发展定位和发展规划不同,导致各省(区、市)间产业发展协作关联度不高。沿线地区的枢纽经济还未能较好地实现交通建设同产业发展、现代物流、平台建设等统筹协调和深度融合,还未能较好地与其经济发展需求和供应链构建方向实现协调和对接。<sup>④</sup>三是沿线节点城市利用新通道实现产业协同发展能力尚待提升。当前,西部陆

①郑平标:《西部陆海新通道海铁联运班列发展策略研究》,《铁路运输与经济》2021年第10期。

②刘畅:《西部陆海新通道班列与中欧班列协调发展对策研究》,《铁道货运》2022年第6期。

③谭庆红:《西部陆海新通道建设的机遇、问题及路径》,《社会科学家》2022年第8期。

④李光辉、谢东丹、方舒:《双循环背景下高水平共建西部陆海新通道的对策研究》,《北部湾大学学报》2022年第3期。

海新通道沿线枢纽城市功能分工在整体上并未对区域经济增长起到促进作用。<sup>①</sup>各节点城市的产业结构趋同度并不明显,沿线节点城市间的产业协同水平有待提升。<sup>②</sup>

## 四、加快建设西部陆海新通道的对策建议

### (一) 加快构建通道发展新生态

一是持续优化区域合作共建机制。充分利用西部大开发、“一带一路”、成渝地区双城经济圈、北部湾城市群、粤港澳大湾区建设等协同推进新通道区域合作。加强西部陆海新通道省部际联席会议机制和省(区、市)共建机制建设,着眼于全局协调规划的长远发展,实现参与省(区、市)之间优势互补、资源共享,避免各自为政、恶性竞争。推动“13+2”省(区、市)合作向跨境跨区域合作延伸。<sup>③</sup>开展物流、贸易、产业、金融、数据等领域的专业化服务,推动沿线省(区、市)实现“共商共建共享”。二是创建高水平开放机制。由国家部委牵头强化顶层设计,借鉴省(区、市)合作共建机制的建设经验,同东盟各国相关部委建立陆海新通道的联动合作机制,形成经贸物流、货源组织、跨境运输、高层协商等方面的常态化合作。按照中新合作方式,同其他国家建立跨国联合协调理事会、联合工作委员会、联合实施委员会三级合作高效运转机制,加强与通道沿线国家和地区的协调与合作。借助RCEP生效机遇,加快形成同国际贸易投资通行标准、规则、管理相衔接的市场规则制度体系。<sup>④</sup>三是完善通道运行机制。以重庆、四川为核心,发挥成渝地区新通道辐射核心区作用,以广西为重要支撑节点和出海门户,强化通道高质量对外开放效能。加强重要枢纽、核心覆盖区、辐射延展带之间的联动发展。

### (二) 加快拓展通道能力新空间

构建全方位立体化综合交通运输网络体系。一是完善陆海新通道铁路网络,打通干线铁路缺失路段,扩能改造设施老旧路段,充分发挥主通道运输能力。加快推进成渝中线高铁、西宁至成都铁路、黄桶至百色铁路等重点项目建设。推进云南瑞丽至缅甸曼德勒、老挝万象至泰国等关键节点铁路建设,<sup>⑤</sup>加强泛亚铁路建设多国协作。二是织密各级公路网络。加快低运输能力公路升级改造,提升各省境内路段全境覆盖率。有序推进省际公路干线连通及瓶颈路段建设,强化干线公路与市县级道路衔接。稳步推进跨境公路修建工程,提高跨境运输能级和效率。三是提高水路运输能级。畅通内河及海洋航运,拓宽铁水联运和公水联运线路,加快建设平陆运河,促进同长江黄金水道有效衔接。高质量建设北部湾港口群,提高港口运输效能和协作能力。依托港口开通同中南半岛各国港口的国际中转或直达航线,进一步向外拓宽航线覆盖范围,将新通道出海口打造成世界级航运枢纽。四是打造高效快捷的空中走廊。加快建设南宁国际航空货运枢纽、成都天府国际空铁公多式联运物流港、重庆临空经济示范区等,打造空中陆海新通道和国际航空门户枢纽。

### (三) 加快构建通道物流新体系

一是推进多式联运结构优化。完善以铁海联运班列、国际铁路班列、跨境公路班车三种运输组织方式为主,公铁联运、海公铁联运、公海联运为补充的运输结构。<sup>⑥</sup>依托各省(区、市)枢纽城市布局沿通道的集装箱多式联运中心、物流枢纽、物流园区、物流基地,推进铁水联运和公水联运基础设施建设。加快

<sup>①</sup>黄林、黄伟新:《西部陆海新通道沿线城市功能分工与区域经济增长——基于产业创新管理视角》,《科技管理研究》2022年第4期。

<sup>②</sup>杨俊玲:《西部陆海新通道沿线节点城市产业协同融合研究》,《中国西部》2022年第3期。

<sup>③</sup>商务部国际贸易经济合作研究院课题组等:《国际陆海贸易新通道发展成效与建议》,《国际经济合作》2022年第6期。

<sup>④</sup>任珂瑶、翟崑:《“双循环”背景下陆海新通道与澜湄合作对接》,《和平与发展》2022年第1期。

<sup>⑤</sup>呼东方:《陆海新通道:引领中国西部走向世界》,《新西部》2021年第12期。

<sup>⑥</sup>黄伟新、钱林:《中国西部地区西部陆海新通道参建水平测度与评价》,《统计理论与实践》2023年第8期。

打造内陆国际物流发送、分拨、中转服务中心,探索建立集装箱装卸点与还箱点、跨境电商公共海外仓,依托“一带一路”搭建进出口商品集散中心平台。二是提高物流运转集散效率。完善各级物流枢纽城市建设,针对过货量较大枢纽安排常态化运输线路,加强枢纽间联动确保各物流枢纽间的高效畅捷,加快各省(区、市)“单一窗口”西部陆海新通道平台开通运营,推广全过程“一单制”。建立新通道物流信息大数据平台,促进不同区域间物流信息采集、整合、交换、共享。三是建立通道全程物流畅通保障机制。<sup>①</sup>汇聚西部陆海新通道沿线省(区、市)力量,成立省际商贸物流联盟,依托平台整合口岸过货信息、物流公共信息和供应链综合服务信息,集成智慧技术和产业,优化物流线路运营调度分配,推动国际物流通道高效衔接,提升跨境运输口岸通关效率。

#### (四)加快提升通道服务新效能

一是强化货源集聚能力。发挥重庆作为陆海新通道运营组织中心的作用,根据各省(区、市)货源规模和货源结构的差异,利用大数据平台制定货源集聚服务方案,鼓励引导西北地区参与陆海新通道货物集散运输。根据市场实际需要优化班列线路开通和调度服务。利用国际铁路联运班列拓展货源。二是打造贸易新格局。促进陆海新通道同长江黄金水道、中欧班列的互联互通,东向联通长江班列,北向联通中欧班列,实现区域间和境内外的联程联运,打造货物高效通畅运输的空间新格局。三是优化贸易服务。推动重庆、四川、贵州、广西、云南等省(区、市)共同制定上下行“点对点”货物运输定制班列,满足沿线企业客户需求。深化通关便利化改革,提高货物通关查验效率,推动通道各类运营主体提质降费,提供班列优惠补贴。四是促进跨境贸易自由化便利化。完善联通周边国家的铁路、公路、海运、航空立体综合交通运输网络,加快货物出入境运输规则标准互认,率先完成与越南、老挝、泰国等东盟国家之间的国际货物“一站式”运输。促进口岸建设同大数据深度融合,实现各地区口岸信息互换、数据互认和资源互享。<sup>②</sup>

#### (五)加快培育通道发展新动能

一是积极培育通道经济。根据各省(区、市)要素资源禀赋制定产业发展规划,利用通道谋划产业发展布局,依托通道运输链完善构建物流链与供应链,最终布局区域产业链。推动经济通道向通道经济转型,形成多层次产业分工体系,提高合理对接国内国际产能合作的能力。二是促进通道与产业深度融合。引导生产要素沿通道集聚,加快本地重点产业沿通道优化布局,同时吸引具备全球布局优势和服务能力的优质企业加入通道产业,建设“新通道+新产业”通道经济带。三是加快产业协同发展。设立沿通道特色产业园区、临港产业园区、经济技术开发区、贸易加工产业园区等产业孵化基地,做好各城市产业发展政策和发展规划的对接。四是纵深推进跨境产业链合作。积极利用中国国际进口博览会、中国国际智能产业博览会、中国西部国际投资贸易洽谈会、中国—东盟博览会等平台,持续深化对外交流合作,加强同东盟国家的产业链上下游合作,拓展国际合作空间,构建RCEP跨境产业链供应链。

(责任编辑:庞晓鑫,唐奇展)

<sup>①</sup>李世泽、钟蕾:《提升西部陆海新通道货源集聚能力》,《当代广西》2022年第22期。

<sup>②</sup>钱林、黄伟新:《中国西部地区合作参建西部陆海新通道的现状及问题》,《物流科技》2022年第19期。