

钦州铁路集装箱中心站、钦州港东航道扩建(一期)、广西凭祥综合保税区物流园、南宁玉洞交通物流中心(一期)等项目已建成投入使用……近期,广西一批西部陆海新通道重点基础设施项目建成,西部陆海新通道的一系列“瓶颈”得以及时破解。

9月初,国家发展改革委公布《“十四

五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》(以下简称《方案》),提出到2025年,基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道。建设西部陆海新通道是党中央、国务院作出的重大战略部署,是加快形成国内国际双循环新发展格局的重要举措。

西部大开发迎来升级版

“《方案》的发布是对西部大开发的又一次巨大利好,西部大开发将迎来升级版。”浙江工商大学经济学院教授赵浩兴表示,“西部陆海新通道建设激活了西部地区社会经济一盘棋,使西部陆海新通道与‘一带一路’以及长江经济带有效连接与高效联通。通过西部陆海新通道建设,有效推动内陆地区与西部地区的交通物流一体化,促进商贸产业融合高质量发展。”

为共同打造制度创新试验区,形成推进“一带一路”及西部陆海新通道等国家战略建设合力,西部陆海新通道沿线省(区、市)联动发展、合作共赢。

广西钦州港是西部陆海新通道的主要出海口,随着越来越多的货物在钦州港中转,钦州港集装箱年吞吐量由2014年的70万标

箱跃升至2020年的395.04万标箱。

广西明确,今年将以加快建设交通强区为统领,力争完成交通固定资产投资2200亿元,深化高水平开放,支撑国家、自治区重大战略实施,大力建设“西部陆海新通道”交通运输体系,建设全面对接粤港澳大湾区大通道,全力加快与东盟交通互联互通,促进北钦防一体化交通发展,加快强首府综合交通枢纽建设。

西部陆海新通道成为西部地区加速迈向世界的重要载体。去年11月,成都国际铁路港已参与成立中欧班列国际供应链联盟及南向通道战略合作等活动,推动国际通道多层次合作,并重点谋划“中老、中缅”国际铁路大通道,进一步提升成都作为泛欧泛亚国际门户枢纽在全球的影响力。

围绕“空中+陆上+海上丝绸之路”大通道体系,9月9日,国内首条“航空+”西部陆海新通道——成都(双流)空铁国际联运港亮相。

除了加速优化运输通道以外,西部陆海通道还将进一步强化枢纽建设。优化港口功能布局,开工建设一批港口码头、商贸物流中心等重大项目。

赵浩兴表示,《方案》中提到的东中西三条通路持续强化,离不开沿线省份的合作共建。因此,川渝两地需要把握住西部陆海新通道建设的重大发展机遇,或将发挥引擎作用。除此之外,还有贵阳、南宁、昆明等地也有望享受到西部陆海新通道开放红利,因为其不仅承担重要的枢纽和流通中心性的重任,而且还会带动沿线的怀化、柳州等地发展。



果园港。

“朋友圈”不断扩容

“呜——”汽笛声中,巨轮“天力”号缓缓靠岸广西北部湾港钦州港码头。龙门吊下,广西新天德能源有限公司总经理于兆凯指着船身,放大嗓门:“这条船装着从泰国运来的木薯,有3万吨。”

每年,新天德要从泰国、越南等东南亚国家进口木薯40万吨,用来生产酒精,深加工后,将产品再销往国内外其他地区。

“过去钦州港运力有限,我们只得依靠广州南沙港,耗时长、成本高。出口一个货柜,陆运成本要比现在高出1.2万元。”于兆凯坦言,得益于西部陆海新通道,北部湾国际门户港建设提速,航次增多,通关也更便捷。“去年起,通过北部湾港,我们便可连通世界。”

于兆凯口中的西部陆海新通道,不只是一条物理通道,更是一条互联互通、互利共赢之路。

2015年11月,中国、新加坡两国第三个政府间合作项目落户重庆,中新(重庆)战略性互联互通项目正式启动,陆海新通道成为双方物流合作领域的重点示范项目。

如今,陆海新通道的“朋友圈”不断扩容。借助这条新通道,以成、渝、北部湾港与洋浦港4个

重要枢纽为支撑,西部的川、渝、滇、贵、甘等10余个省份开辟了更快捷的出海通道;“靠海吃海”的琼、桂拥有了更广阔的经济腹地。东盟的产品不仅有了直通中国内陆的“快速路”,更可搭乘中欧班列直达欧洲。

“西部陆海新通道,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,在区域协调发展格局中具有重要战略地位。”国家发改委基础司副司长周小根说。

——东西双向互济,区域协调发展,新通道是强支撑。

“满载汽车和配件的火车由重庆发车,经西部陆海新通道的钦州出海,最快4天就能到越南。如果由长江往上海走江海联运,得20天以上。”陆海新通道运营有限公司市场部副部长李玮举例算账,生产电机和摩托车的重庆润通科技有限公司因转走西部陆海新通道,一年能省上千万元。

西部陆海新通道不仅提升了西部的物流水平,也促使东部先进产能向西部顺利转移。“康宁玻璃决定在重庆建设西部原材料分拨中心,长城汽车、海尔工厂产能也在向重庆转移。”李玮介绍,目前西部陆海新通道的外地货源已

经超过60%。

——陆海内外联动,深化双向开放,新通道是金纽带。

“拉出去的是机电、零配件等产品,拉回来的是水果、海鲜,新通道就像是连接陆海的纽带。”成都国际铁路港装卸工人李成发现,班列运回的货物中,东南亚特产越来越多,“这些进口特产很快就摆上超市货架,我们很多人买过。”

随着基础设施不断完善,服务水平不断提升,西部陆海新通道的物流规模显著扩大。截至目前,西部陆海新通道目的地已辐射106个国家和地区的308个港口,货物品类达640个。仅2020年,铁海联运班列、中越跨境班列就分别同比增长105%、23.2%,水果、海鲜等东盟特产以最新鲜的状态摆上中国西部地区百姓餐桌,而西部地区的PVC(聚氯乙烯)、土豆等产品也第一时间运抵东盟。

“新通道已经成为我国与东盟国家经济往来的大动脉。”广西发改委党组成员樊一江介绍,今年前8个月,西部陆海新通道沿线14个省区市对东盟进出口812.2亿美元,同比增长28.7%,拉动我国对东盟进出口增长4.4个百分点。



钦州港。

乘政策东风 跨越山与海



进一步开放融合发展

近日,沿着西部陆海新通道,一路向南,满载货物的怀化市至广西北部湾港铁海联运班列缓缓驶进钦州港,货物直接换船出海,运往东盟各国。

作为西部陆海新通道的重要节点城市,湖南怀化开往北部湾港的铁海联运班列逐步走向常态化运行。不仅如此,对接北部湾港的怀化国际陆港建设正如火如荼。

国家发改委发布的《西部陆海新通道总体规划》,将怀化定位为“重庆—怀化—柳州—北部湾”主通道上的重要节点城市,且为目前湖南省唯一纳入西部陆海新通道的重要节点城市。西部陆海新通道战略的实施,让怀化、湖南乃至中部地区有了一条通往东盟最便捷的国际大通道。

“铁海联运班列开通,为怀化打造内陆地区改革开放高地,打开了更大想象空间,提供了无限的可能。”怀化市发改委副主任贺朝介

绍,怀化的橙子、葡萄、黄桃、竹制品等流向东南亚,东南亚的大米、香蕉、榴莲等流向怀化,辐射全国,可形成对流互补。

随着西部陆海新通道加快建设,广西面向东盟的开放合作水平不断迈上新台阶。樊一江介绍,“十三五”时期,广西与东盟之间的贸易额累计达10501亿元,较“十二五”时期增长80%。今年前8个月,广西对东盟进出口1891.6亿元,增长32.4%。

作为通道物流和运营组织中心的重庆,也尽享聚客效应。2020年,重庆国际物流枢纽园区企业营收超过1000亿元,服务涵盖150公里范围内16个千亿级产业园区。今年,重庆还上线全国首个跨境金融区块链西部陆海新通道融资结算应用场景,为物流企业融资超过4亿美元。“通道活力正不断释放。”重庆市口岸物流办副主任肖

文军说。

展望未来,按照《方案》,将加快培育通道经济增长极,加快都市圈资源要素聚集,拓展服务业态,吸引产业集聚发展。同时,充分注重发掘通道沿线的消费品双向物流需求,按照各地资源禀赋和比较优势,以发展通道经济为导向,建立沿通道的产业上下游联系,培育通道增量货源。

“这些措施,扭住了通道未来扩大开放、共建共享的牛鼻子。”周小根说。《方案》明确提出,发挥通道对区域协调发展支撑引领作用,加快培育通道经济增长极,建设成渝地区双城经济圈和北部湾城市群,壮大黔中、滇中等城市群,加快重点都市圈建设。“随着支持西部省份在北部湾建设‘飞地园区’等政策落地,西部陆海新通道沿线区位优势及资源禀赋将更好发挥,带动西部地区进一步开放融合发展。”

着力提升通道竞争力

“西部陆海新通道建设还有一些短板要补。”樊一江亮出家底,广西北部湾国际门户港大型化、深水化、专业化、智慧化发展水平有待提升,尚未具备30万吨级散货船的通航和靠泊能力,“集装箱航线仅有54条,远低于上海港、深圳港水平。”

硬件待完善,服务也需提升。“通道综合物流成本高于中东部地区,多式联运‘单一制’有待推广。”李玮介绍。

值得欣喜的是,随着《方案》的出台,高水平共建西部陆海新通道有了推进任务落实的新路径、新方法。

根据《方案》,西部陆海新通道东、中、西三条主通道布局将加快,黄百铁路、贵南高铁等关键铁路设施建设完成后,将提升通道运能。此外,北部湾港、洋浦港建设也在提速,并将发展国际直航航线,而重庆、成都、南充、昆明等沿线物流枢纽和节点加快建设,也将提升物流承载能力。

“到2025年,实现北部湾门户港货物吞吐量5亿吨以上,集装箱吞吐量1000万标箱以上,建成钦州港20万吨级自动化集装箱码头等重点项目,具备接纳世界各类大型船舶的靠泊能力。”樊一江说。

《方案》要求,结合腹地经济条件和区位特点,优化运营组织,创新物流模式,提高铁海联运、国际班轮、跨境班列班车等服务水平,全面提升通道整体运行效率。将加密重庆、四川至北部湾港铁海联运班列开行频次,大力拓展北部湾港、洋浦港航线网络,持续提高国际航线密度,扩大集装箱外贸航线覆盖范围。

“‘十四五’力争西部陆海新通道铁路运量年均增长15%以上。我们还将发挥今年底即将通车的中老铁路作用,提前谋划班列运营方案,做好国际联运货运规则、运输组织设计。”国铁集团货运部副主任董晖说。

西部陆海新通道运输涉及海运、铁路、公路、港口、内陆堆场等多

个承运主体和运输环节,降低全程运输成本,既需多方能力,也大有可为。“国铁集团将继续给予新通道班列优惠运价,我们也希望相关各方共同加大支持力度,综合施策,降低全程物流成本,提升西部陆海新通道竞争力和可持续发展能力。”董晖说。

《方案》还提出,加快资源要素和产业聚集,拓展服务业态并联动沿线产业园区、边境经济合作区,打造若干枢纽经济区,强调拓展全球服务网络,参与周边国家和地区物流枢纽节点建设,充分利用国际协定和平台,加强产业链合作、壮大国际合作园区和经济合作区。

李玮透露,重庆正在建立内陆无水港。依托智慧集装箱堆场、冷链仓库等设施,“无水港”实现国际集装箱储存转运、进出口冷链储存加工、供应链服务等七大功能。“这个好的模式希望能复制到沿线各地,推动通道物流规模化组织、区域化集散、专业化服务、网络化运行。”