

以对外开放促对内开放！

——围绕西部陆海新通道建设，宁吉喆委员这样说

本报记者 崔吕萍

9月17日，由广西壮族自治区人民政府主办的高水平共建西部陆海新通道广西推介会在南宁举行，会上举行了广西北部湾港—西藏海铁联运测试班列发车仪式，这标志着西部陆海新通道海铁联运班列线路已正式实现西部地区全覆盖。

高质量建设西部陆海新通道，是党中央积极应对世界变局、推动高水平开放的重大战略部署，同时也是广大西部地区干部群众逐梦开放的“抓手”。

“2019年8月，经国务院批准，国家发展改革委印发了《西部陆海新通道总体规划》。2021年8月，国家发展改革委又印发了《‘十四五’推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》。商务部、海关、铁道、交通等部门和单位与重庆、四川、广西、云南、贵州等地区也推出了相关举措。总体规划公布三年以及实施方案出台一年来，西部陆海新通道建设取得了明显成效。”全国政协经济委员会副主任，国家发展改革委原副主任、国家统计局原局长宁吉喆时刻关注西部陆海新通道的建设进展，在接受本报记者采访时表示，截至目前，成绩集中在东中西三条通路上，铁路、公路、港口、运河、物流等基础设施建设步伐显著加快给货物运输带来的“一路顺风”上——渝昆高铁、昆明至西宁高铁、钦州港和防城港、广西平陆运河、重庆、成都、遂宁物流枢纽等新通道，铁海联运班列2020年开行了4607列，同比增长105%；2021年铁海联运班列开行了6117列，集装箱运量30万标箱，同比增长了33%；2022年上半年，新通道运输货物21.6万标箱，同比增长约30%。

更值得注意的，是新通道所在地区经济发展势头较好，2021年重庆、四川、贵州地区生产总值同比分别增长了8.3%、8.2%、8.1%，快于或平于全国8.1%的平均水平；2022年上半年，贵州、重庆、云

南、四川、广西地区生产总值同比分别增长了4.5%、4.0%、3.5%、2.8%、2.7%，均快于全国平均2.5%的水平。“这里就包含着新通道建设对西南地区发展的贡献。”宁吉喆这样说。

他同时表示，当前也应看到新通道建设中还存在这样或那样的问题。比如通道铁路干线瓶颈制约、港口设施和运营能力短板弱项仍然存在，通道道路组织与通道腹地经济条件和区域特点结合不够，国内国际合作园区、沿线产业园区、临港临空经济区建设相对滞后，西部地区农业、矿产等资源优势尚未转化为商品、服务等经济优势，通道综合运输成本高于东中部地区、专业化服务水平不高，欠发达地区投资建设、生产经营和民生保障资金不足等。

“推进西部陆海新通道高质量建设，应总结成功经验，坚持问题导向，推动开放创新，促进经济循环，带动区域发展，造福人民群众。”为此，宁吉喆提出三条建议。

一是补齐投资短板。畅通西线通路，以打通缺失路段为重点，优化完善自四川成都至广西北部湾出海口的通路。同时开拓云南至缅甸、老挝、越南的泛亚铁路、公路联运等国际运输通道。扩能中线通路，以打造大能力通路为重点，加快提升自重庆经贵州至广西北部湾出海口的运输能力。完善东线通路，以提升既有线路能力为重点，继续完善自重庆经怀化至广西北部湾出海口的通路。推动广西北部湾国际门户港、重庆物流和运营组织中心、成都国家重要商贸物流中心以及海南洋浦区域国际集装箱枢纽港建设。为解决欠发达地区投资乏力问题，应坚持项目跟着规划走、要素跟着项目走，将中央预算内投资、地方政府专项债券、结构性货币政策工具再贷款、政策性开发性金融工具向西部地区倾斜，向西部陆海新通道建设倾斜。

二是搭建经济平台。推动通道沿线物流、商贸、产业等平台建设。扩大口岸对外开放，在具备条件的地方加快保税物流中心、综合保税区建设，增强国际贸易服务能力。发展沿线

专业化物流服务，合理布局国家骨干冷链物流基地，构建跨国跨境区域物流供应链。加快培育通道经济增长极，加强沿线产业园区、枢纽经济区、临港临空经济区、国际合作园区、边境经济合作区建设，提高资源、要素、产业聚集效率和效益。在全力建设线下平台的同时，应积极构建线上平台，加快拓展国际国内电商、网上丝绸之路等业务，促进线上线下商贸流通。在继续加强硬设施互联互通的同时，应突出加强软规则的互联互通，深化放管服改革，打造市场化、法治化、国际化营商环境，加强铁路与海运规则对接，提高多式联运报关效率，提高贸易、投资、运输便利化水平。

三是促进区域发展。通道所在的西南地区及中南省份，空间广阔，人口密集，渝、川、黔、滇、桂及湘、琼7省（区、市）常住人口有3.3亿，相邻的东盟10国总人口7亿，国内外市场开拓潜力巨大，区域协调发展潜力巨大。以对外开放促区域发展，把新通道建设与“一带一路”共建结合起来，加快与周边国家“三共”（即共商、共建、共享）“五通”（即政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通）建设；把新通道建设与中欧班列、长江黄金水道建设结合起来，南西北全方向开放；把新通道建设与对内开放结合起来，吸引东中部地区产业转移，吸引资金、技术和人才投入。以自身优势促区域发展，把农业优势转化为产品优势，壮大农产品精深加工，发展绿色农业、有机食品、鲜活农产品，加强质量、标准、专利、品牌建设，变普通的土特产品为畅销的优质商品。把水力和矿产优势转化为绿色发展优势，积极发展可再生能源、新能源、清洁能源，助力实现“双碳”目标；合理开发矿产资源，促进初级产品可持续发展和安全供应。把生物优势转化为产业优势，依托生物、物种资源，培育发展生物制药、花卉、美妆、医疗等新兴产业，服务美好生活，提高产品价值，增强自我发展能力。

一届政协的两件重点提案

孙思敬

2018年3月，我结束了49年的军旅生涯，正式成为全国政协大家庭的一员。履职的头一年，时任广西壮族自治区政协主席的蓝天立同志，牵头提出“关于推进中新互联互通南向通道”的提案，致力于改变西部地区长久以来面向东盟却“西货东出”的局面，利用铁路、公路、水运、航空等多种运输方式，经西部诸省区市，通过广西北部湾等沿海沿边口岸，通达新加坡及东盟主要物流节点。

为支持和落实这一重点提案，全国政协经济委员会分党组安排我前往广西南宁参加新通道建设专题座谈会，与西部各省区的政协领导同志一道，围绕打造国际陆海贸易新通道、深化中国与东盟区域经合作、促进“一带一路”有效衔接，深入调研交流。

一路考察一路思考，我不仅看到了西部各省区对共建“一带一路”、加快开放开发的迫切期待、巨大热情，也深刻理解新通道所处的区位优势、蕴含的巨大潜力，更加深刻地体悟到党中央、习近平总书记作出这个重大战略部署的深谋远虑，更加坚信新通道不可限量的战略价值。

随后的几年里，我始终关注新通道的每一步发展，把促进新通道建设作为政协履职的重中之重。

2019年10月，“南向通道”正式更名为

“西部陆海新通道”、上升为国家战略一周年之际，我再次前往四川成都参加新通道建设座谈会，持续考察、跟踪问效，为新通道建设建言献策。

2020年12月，我第3次前往重庆参加新通道建设座谈会，与13个省区市政协同志深入了解情况，讨论分享经验成果，研究解决存在的矛盾问题，并在会上总结提出西部地区具备的后发的优势、双循环支点的优势、一体化的优势、新物流体系的优势、新能源的优势、产业配套的优势、多民族文化包容融合的优势、人口相对年轻化的优势等8个方面优势，得到了与会人员的广泛认可，也为我们进一步扩大建设成果提振了精气神、找准了突破口。

疫情防控期间，新通道建设座谈会无法召开，我就结合平时调研前往广东、新疆、西藏、云南等地实地走访，考察新通道建设相关企业，提出意见建议。

2022年3月，在本届政协的最后一年，我与广西壮族自治区政协副主席钱学明一道，就发挥北部湾独特区位优势、高质量建设西部陆海新通道作了进一步的研究探索，提出关于建设“北部湾国家战略性新兴产业（大宗商品）基地”更好统筹我国发展与安全的提案，被全国政协确定为2022年的重点提案。

推动两件重点提案落地，成为贯穿我政协履职的一条主线，也让我与西部陆海新通道建设结下了不解的缘分。

回望过去，从首次提出“西部陆海新通道”国家战略，到国家发改委正式印发《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》，从最初西部4省区签署的框架协议，到如今的“13+2”省区市合作共建格局，包括一揽子国家支持政策相继落地，一大批重大铁路、物流枢纽等项目陆续建成，国际国内的“朋友圈”越来越大……5年来，西部陆海新通道的运行质量效益显著提升，基础设施网络持续完善，综合服务功能、协调运行机制、辐射带动作用不断增强。特别是这两年，陆海新通道克服新冠肺炎疫情的冲击影响，逆势而上、强劲增长，跑出了经济发展的“加速度”。截至2022年6月，陆海新通道铁海联运班列已累计开行2万列，网络覆盖六大洲107个国家和地区的319个港口，运输货物品种达到640余种，已经成为实打实的“黄金通道”“致富通道”。

2000年前，丝绸之路连接中外；如今，陆海新通道让西部内陆也能通江达海，把西部之困变为西部之利，把西部之远变为西部之近，把西部之偏变为西部之便，把西部之散变为西部之聚，日益成为连接“一带”和“一路”、协调衔接长江经济带的战略大通道。事实胜于雄辩，只要坚定不移地走下去，西部陆海新通道就一定会发挥更大的作用，迎接更加辉煌的未来。

（作者系全国政协常委、经济委员会副主任，武警部队原上将政治委员）

为推动中国-东盟地区高质量发展贡献中核力量

本报记者 李元丽

9月16日，首届中国-东盟和平利用核技术论坛上，中核集团总经理、党组书记顾军表示，中核集团作为中国核技术开发和应用的主力军，也是全球唯一进入世界500强的核企业，一直是中国-东盟合作的积极参与者与践行者。

“中核集团在60多年的发展历程中，构建了契合五大家庭园建设的核技术产业与能力体系，拥有体系化的辐射监测、测量与识别设备，平台化的安全、环保、消防、安保监测系统，助力区域共建和平家园。”顾军举例道，如，中核集团开发了系列化的显像诊断及治疗用放射性药品、伽马刀和拓姆刀等先进核医学装备，以及集装箱货物及车辆检查系统、行包扫描系统等世界一流的安检安保装备；再如，中核集团铅源辐照装置、高功率辐照加速器、辐照探伤装置等先进辐照装置产品广泛应用于工业检测、农产品与食品深加工等多个领域，等等。

“东盟地区一直是中核集团深化合作的重

要地区，近些年来，互利合作硕果累累。”顾军表示，当前，辐照应用整体解决方案多次落地马来西亚，辐照探伤装置出口泰国，服务地区产业升级；多品种同位素药物及设备出口印度尼西亚等国家，助力地区医疗水平稳步提升；先进安检安保装备与整体解决方案广泛应用于泰国、新加坡、老挝等国家，促进地区安全发展环境不断优化。我们非常高兴地看到，东盟地区核科技能力持续提升，核技术在促进东盟地区经济社会发展、改善民生、助推绿色低碳转型等方面发挥的作用越来越显著。

“今年是《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）正式生效的元年，也是自治区陆海新通道建设进入新阶段的起始之年，中国-东盟区域经贸合作迎来新契机。”在顾军看来，广西壮族自治区是中国中西部地区共建陆海新通道、发展向海经济的前沿阵地，是中国与东盟国家构建高水平经贸合作关系的重要通道和有机载体，是中核集团深化核能、核技术应用产业战略部署、面向“一带一路”推动产业“走

出去”的核心地带。

那么，中核集团如何发挥在核技术领域的产业与技术优势，深化核技术务实合作？顾军表示，一是坚持科技引领，打造核技术区域应用标杆性示范项目。坚持高标准实施一批重点项目，将相关项目打造成面向世界、具备广泛影响力的标杆性示范项目。二是坚持战略协作，深化互利共赢合作内涵。全面对接区域经产业规划，助力东盟更好开发利用清洁高效、安全可靠的核技术。三是坚持可持续发展，推动核技术造福东盟人民。加强核技术在医疗、能源、农业、环保、公共安全等领域的合作，建设更多的具有鲜明特色的核医学诊疗机构、新型安检安保装备等核技术产业项目，让更多的地区民众受益于核技术的发展。

面向未来，顾军表示，中核集团将深入参与区域产业、经济的合作与互动，并借助中国-东盟博览会平台和开启全面战略合作伙伴关系的契机，为推动中国-东盟地区核技术应用产业快速发展贡献中核力量。

内陆腹地开放记

——听全国政协委员王济光讲述西部陆海新通道的昨天、今天与明天

本报记者 崔吕萍

2017年9月，广西钦州港与重庆团结村之间铁海联运上下行班列实现常态化运行，正式拉开了西部陆海新通道——这条具有战略意义的新的国际贸易物流大通道——建设序幕。

截至目前，西部陆海新通道铁海联运班列已辐射16个省份、59个城市的111个车站，运输品类达到840多个品种，货物通达全球113个国家和地区的335个港口，成为拉动西部地区经济发展、畅通国内国际双循环、助推沿线地区产业链稳定的强力引擎。

开放是西部人追逐的梦想，但从内陆腹地走向开放，他们自有难处：不沿海、不靠海，发展对外贸易要面临运输不畅、物流成本高昂的现实障碍，吸引外资要处理硬件配套不足、营商环境不优的实际难题。

如何更好助力国际贸易大通道建设，使地理上的经济腹地化身为贸易区位上的开放前沿，走出一条具有大国经济特点的内陆开放型经济发展之路？为了回答这个问题，过去20年间，全国政协委员、重庆市政协副主席王济光孜孜以求。

十年坚守

王济光是十二、十三届全国政协的“老委员”。过去十年，以委员身份推动国际贸易通道建设，他有着不一样的观察角度。

早年间，作为首批赴渝博士服务团成员之一，王济光在中国社科院、商务部和重庆市外经贸及口岸管理部门工作期间，常常考察和了解沿海、周边以及世界发达国家的发展经验。在他看来，开放是后进地区通往现代经济的必由之路，一个国家或地区的比较优势要转化为市场竞争优势，就必须保证产品、资本和人员能够高效、便捷、安全地进出。因此服务于开放的国际通道建设就显得至关重要。

2002年，《中国与东盟全面经济合作框架协议》正式签署，时任重庆市外经贸委副主任的王济光应邀在《重庆日报》发表评论文章，提出西部地区扩大对外开放力度必须选准方向。“从贸易实绩和发展潜力来看，东盟市场无疑是包括重庆在内的广大西部地区全力开拓的重要市场，当时我还提出了南向开放和南向通道的设想。不过，囿于当时西部地区的总体贸易规模、国际市场需求以及外向型产业层次，建设南向通道的落地走过了十几年的艰难探索历程。”忆初心，王济光历历犹新。

党的十八大提出要“创新开放模式，促进沿海内陆沿边开放优势互补，形成引领国际经济合作和竞争的开放区域，培育带动区域发展的开放高地”，这让广大西部地区倍感振奋，也让王济光无比兴奋。据我们观察，在担任十二、十三届全国政协委员期间，王济光十年来坚持每年提交一件关于国际贸易通道建设的提案。

资料显示，在南向通道建设的酝酿阶段，2017年中中新示范项目联合协调理事会第一次会议，新加坡方面建议应联合探索建设连接北部湾和新加坡连接重庆与21世纪海上丝绸之路的陆海贸易线路，重庆、广西、贵州等地围绕构建陆海贸易的线向问题开展了可行性调研，在全面分析面向东盟拓展“一带一路”开放空间的基础上，采用了时任重庆市政府口岸办副主任王济光在2015年主持专题调研报告中所建议的“南向通道”概念，并赋予其新的时代内涵。同年8月，渝桂黔陇四地在重庆签署合作共建中新互联互通项目南向通道框架协议，确立了“南向通道”建设内容包括“通道、口岸、通关、平台、产业、环境”六大基本要素的国内地区合作内容，由此为2017年正式开通陆海新通道奠定了坚实基础。

2019年全国两会期间，为呼应来自西部地区8个省区市的23位委员就推进中新互联互通南向通道建设提交的联名提案，王济光迅速提交给全国政协提交了一份关于加快推进“一带一路”南向通道建设的社情民意信息，提出要建设“南向通道”上升为国家战略，切实做到“理性研判，科学设计，全面统筹，夯实基础，务实推动”，这份信息得到了主管部门的高度重视，相关建议被纳入后续出台的《西部陆海新通道总体规划》（以下简称《总体规划》）。

联通内外

从2020年到2022年，王济光先后带领几个专题组进行了广泛深入的调研，他所提出的建立通道发展保障机制、优化通道发展支撑体系、完善通道综合服务能力、加强通道资源综合利用、打造通道沿线战略支点、提升通道软硬件协同水平、加强通道产业联动融合、铁路运单物权化和铁海联运一单制、构建通道信息平台体系以及推动制定陆海贸易新规则新标准等多个方面的具体建议，受到发展改革委、交通运输部等部门的肯定，并在《“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《实施方案》）中得到

采纳。

横看成岭侧成峰，远近高低各不同。西部陆海新通道对于中国开放布局无疑具有重要战略意义，但从《总体规划》和《实施方案》的谋篇布局来看，东中西线建设的实施内容、资源配置、节点标准和时序要求并不相同，区位、货源和经济发展状况决定了三条主通道面临的建设重点会有一些差别。对此，《实施方案》中提出“畅通西线、扩能中线、完善东线”的推进步骤，同时要求各条通路都要内联辐射、对外联通。

“从最初由地方自行先期探索的‘南向通道’，到后来由国家战略部署的东中西三条通路建设陆续上马，其间无不体现着中央和地方两个积极性的有机结合，而针对在推动建设中出现的一些具体问题，国家发改委曾有过专门分析，指出现存问题的关键在于一些制约通道发展的堵点、卡点仍然存在，在破除通道能力制约、加强规则衔接、提升协同水平等方面还需要进一步发力。”据王济光介绍，目前三条主通路真正畅通的只有东线通路，而中线和西线则是通而不畅，存在着明显的路线等级较低情况，甚至部分路段还处于空白，需要加快步伐、加大力度完成补短板的任务。加之通道建设目前只有不到三年时间，一些项目工作周期较短，前期工作推进有待加快，在沿线省区市大部分为经济欠发达地区、筹资能力较弱的制约下，一些项目投资落实困难，投融资渠道需要拓宽，通道建设支持政策需要完善，重点项目用地用海等要素保障支持力度亟待加大。

谁先“上车”？

站在构建国内国际双循环新发展格局和西部大开发战略有机结合的角度，王济光认为，西部陆海新通道的相关规划设计、政策重点和制度安排要在当前与长远之间做好加减乘除，相关项目的上马既要具备适度超前性，同时理性看待三条通路在西部陆海新通道体系中的特点和作用。

由于建设速度不同，东中西三条通路各自遇到了不同的问题：西线通路并未真正畅通；中线通路虽然相对成熟，但仍存在运输能力不足的问题；东线通路同样存在需要加快建设释放既有干线铁路货运能力的问题，通过加快沿线站点扩能改造来促进点线衔接协调。

在针对上述难题进行各个击破的过程中，王济光提出，还是要确立解决问题的优先级顺序，即巩固东线、拓展中线、突破西线，聚焦通路东中二线能力扩容，加快补齐西线交通基础设施发展短板，推进大能力主通道建设。而评判哪些城市具备先“上车”的条件和发展的紧迫性，则既需要考察当地的外向型产业规模、产品和企业的国际竞争力，还要看重点产业与东盟市场的互补性和外部需求空间。在牢牢把握好区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）机遇的同时，一些沿线城市还是需要先练好内功才能有序对接通道资源、形成贸易物流、提高相关产业的综合竞争力。

“统一度量衡”

陆海新通道的畅通离不开货运标准的多维度衔接，既包括货物运输行标、国标，还包括陆海运输原本就存在的站点口岸管理特点。因此，尽快出台多式联运法、健全多式联运标准体系、推进铁路运单“提单化”、推行铁海联运“一单制”已经迫在眉睫。

王济光认为，在新通道建设中实现“统一度量衡”，我们迫切需要做好四件事：一是适时调整国内相关法规，推进涉外管理制度改革，做好相关技术准备，提高与新通道密切相关的RCEP相关条款内容的契合度；二是坚持多双边区域多层次推动构建国际陆海新通道贸易规则，推进国内多式联运“一单制”规则成为国际市场基础性制度安排；三是开展基于新通道铁海联运“一单制”的标准体系研究，做好不同运输方式间规章制度标准的相互衔接，在货物品类、运载单元、货物交接规范、包装与装载要求、服务标准体系等方面建立健全铁路与海运的深度融合；四是打通新通道与中欧班列、长江水道、国际货运等各类信息平台之间的信息通道，共享通道沿线铁路、港口、航空公路等数据资源，实现“数据共享、软件共用”，实时交换各类物流动态、单证数据、供需信息。此外，还需要鼓励地方自主探索，探索贸易物流金融新模式，用好用活东盟直通模式，推动物流效率提升。

制度安排是确保项目落地的基本保障。王济光特别主张，在RCEP生效的情况下，新通道的高质量运行主要体现为相关产业的联动融合。因此，必须以“政府引导、企业主体、行业协同、产业联动、市场运作”为原则，加快构建新型供应链网络 and 高质量产业生态圈。对外，要创新RCEP区域协同发展机制，深化双边多边协调交流；对内，要完善投资贸易促进平台，改革国内相关行业的行政管理体制，优化旨在形成配套发展的营商环境。在此基础上，以运输链、物流链的改造升级为依托，以通道经济、枢纽经济、口岸经济建设为着力点，夯实现有优势产业基础，协同规划差异化的产业发展定位，支持西部企业有组织有步骤地实施产能合作。