

西部陆海新通道总体规划

西部陆海新通道位于我国西部地区腹地，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。为贯彻落实党中央、国务院决策部署，推进西部陆海新通道建设，制定本规划。规划期为 2019—2025 年，展望到 2035 年。

一、规划背景

（一）基本情况。

近年来，重庆、广西等西部省（区、市）积极参与共建“一带一路”，加强与新加坡等东南亚地区国家经贸合作，中新互联互通项目持续推进，通道建设取得积极成效。基本形成重庆、成都分别经贵阳、怀化、百色至北部湾港（钦州港、北海港、防城港港）的三条铁路运输线路，实现集装箱班列每日开行，并与中欧班列保持有效衔接；初步形成至中南半岛的跨境公路班车和国际铁路联运等物流组织模式；北部湾港口设施条件持续改善，航线网络不断拓展，为促进西部地区经济发展、外贸增长和产业转型升级作出了重要贡献。但与区域经济社会发展和扩大对外开放要求相比，既有通道仍存在交通运输瓶颈制约、物流成本偏高、竞争能力不强、缺乏有效产业支撑、通关便利化有待提升等突出问题。亟需加强通道建设顶层设计，研究完善总体方案，明确各阶段发展目标，协调推进国际

合作，推动形成区域协调发展和对外开放新格局。

（二）重大意义。

当前，世界正处于大发展大变革大调整时期，我国发展仍处于并将长期处于重要战略机遇期。随着区域协调发展战略深入推进，西部大开发依然面临艰巨繁重任务，需要进一步强化西部地区交通基础设施建设，扩大既有通道能力，协同衔接长江经济带发展，提升物流发展质量和效率。按照高质量高标准高水平共建“一带一路”的要求，我国与东南亚等地区经贸合作更加紧密，西部地区应进一步发挥毗邻北部湾港的区位优势，提升与东南亚等地区的互联互通水平，进一步扩大对外开放。加快西部陆海新通道建设，对于充分发挥西部地区连接“一带”和“一路”的纽带作用，深化陆海双向开放，强化措施推进西部大开发形成新格局，推动区域经济高质量发展，具有重大现实意义和深远历史意义。

二、总体要求

（一）指导思想。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，认真落实党中央、国务院决策部署，着力加快通道和物流设施建设，大力提升运输能力和物流发展质量效率，深化国际经济贸易合作，促进交通、物流、商贸、产业深度融合，打造交通便捷、

物流高效、贸易便利、产业繁荣、机制科学、具有较强竞争力的西部陆海新通道，为推动西部地区高质量发展、建设现代化经济体系提供有力支撑。

（二）基本原则。

——**创新引领、协同高效。**优化通道建设与运营模式，创新协调联动机制和通道服务方式，坚持区域协同、产业联动、国际协作、协力并进，努力实现通道资源开发有度、运输服务保障有力、物流运营组织高效、区域协同发展机制创新。

——**陆海统筹、双向互济。**统筹陆上与海上通道发展，大力推进联程联运，秉持共商共建共享，以开放引领开发，进一步发挥陆海新通道的基础性、战略性和先导性作用，促进西部地区外向型经济与内需协调互动，拓展对外经济双向合作空间。

——**贯通南北、强化辐射。**对接共建“一带一路”、长江经济带发展、海南全面深化改革开放等国家战略，加强西南、西北骨干通道衔接，延伸拓展辐射范围，发挥成渝、北部湾等重点区域的枢纽辐射作用，构建通道有效支撑、战略有机衔接、南北相互促进的发展新格局，形成西部地区开发开放新动能。

——**市场主导、政府推动。**发挥市场在资源配置中的决定性作用，激发各类市场主体活力，积极发展新产业新业态新模式，助推相关地区产业迈向价值链中高端。更好发挥政府作用，着眼长远发展，做好顶层设计，强化规划引领，深化“放管服”改革，努力创造优良的营商环境。

（三）战略定位。

——推进西部大开发形成新格局的战略通道。发挥毗邻东南亚的区位优势，统筹国际国内两个市场两种资源，协同衔接长江经济带，以全方位开放引领西部内陆、沿海、沿江、沿边高质量开发开放。通过通道建设密切西北与西南地区的联系，促进产业合理布局和转型升级，使西部陆海新通道成为推动西部地区高质量发展的重要动力。

——连接“一带”和“一路”的陆海联动通道。纵贯我国西南地区，有机衔接丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路，加强中国—中南半岛、孟中印缅、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚等国际经济走廊的联系互动，使西部陆海新通道成为促进陆海内外联动、东西双向互济的桥梁和纽带。

——支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道。支持和促进中新（重庆）战略性互联互通示范项目合作，带动东盟及相关国家和地区协商共建发展通道，共享通道资源，提升互利互惠水平，探索开拓第三方市场合作模式，深化国际经贸关系，使西部陆海新通道成为构建开放型经济体系的重要支撑。

——促进交通物流经济深度融合的综合运输通道。发挥交通支撑引领作用，以“全链条、大平台、新业态”为指引，打造通道化、枢纽化物流网络，大力发展多式联运，汇聚物流、商流、信息流、资金流等，创新“物流+贸易+产业”运行模式，使西部陆海新通道成为交通、物流与经济深度融合的重要平台。

（四）空间布局。

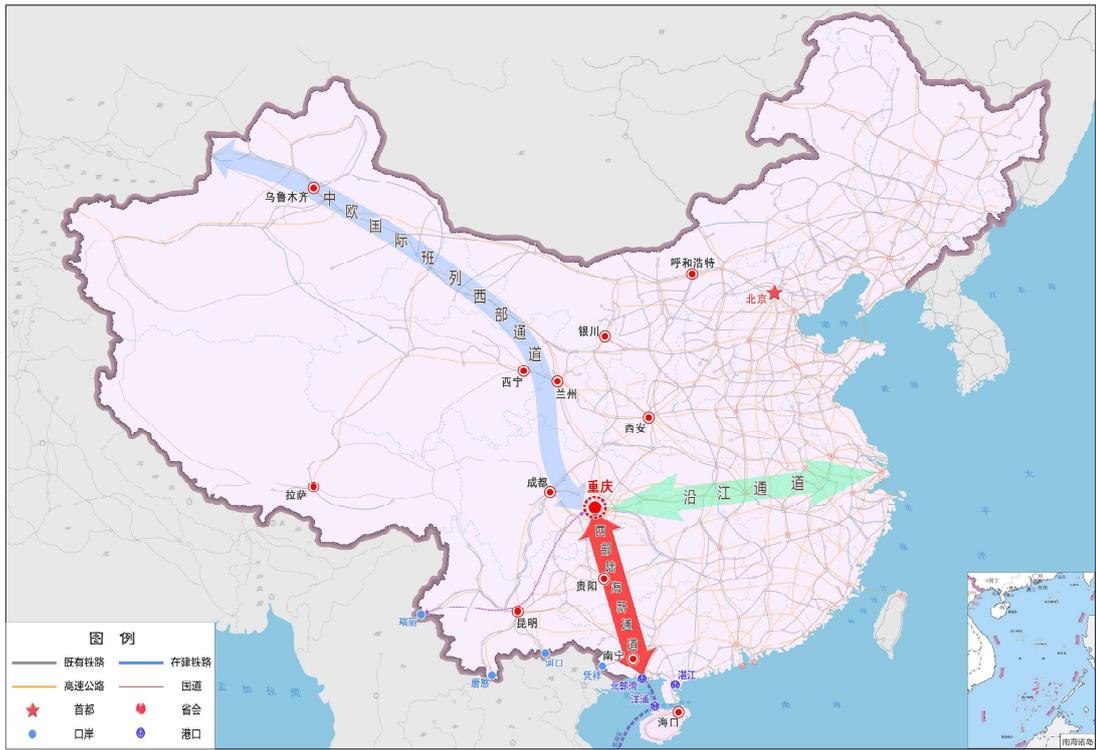
统筹区域基础条件和未来发展需要，优化主通道布局，创新物流组织模式，强化区域中心城市和物流节点城市的枢纽辐射作用，发挥铁路在陆路运输中的骨干作用和港口在海上运输中的门户作用，促进形成通道引领、枢纽支撑、衔接高效、辐射带动的发展格局。

——**主通道**。建设自重庆经贵阳、南宁至北部湾出海口（北部湾港、洋浦港），自重庆经怀化、柳州至北部湾出海口，以及自成都经泸州（宜宾）、百色至北部湾出海口三条通路，共同形成西部陆海新通道的主通道。

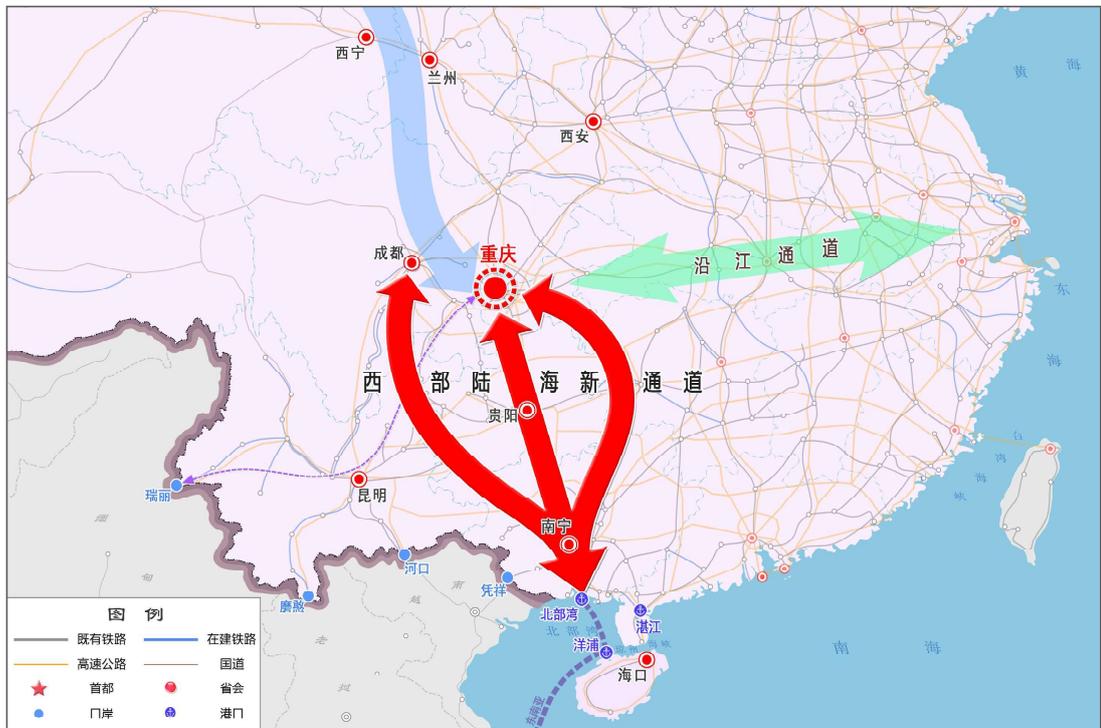
——**重要枢纽**。着力打造国际性综合交通枢纽，充分发挥重庆位于“一带一路”和长江经济带交汇点的区位优势，建设通道物流和运营组织中心；发挥成都国家重要商贸物流中心作用，增强对通道发展的引领带动作用。建设广西北部湾国际门户港，发挥海南洋浦的区域国际集装箱枢纽港作用，提升通道出海口功能。

——**核心覆盖区**。围绕主通道完善西南地区综合交通运输网络，密切贵阳、南宁、昆明、遵义、柳州等西南地区重要节点城市和物流枢纽与主通道的联系，依托内陆开放型经济试验区、国家级新区、自由贸易试验区和重要口岸等，创新通道运行组织模式，提高通道整体效率和效益，有力支撑西南地区经济社会高质量发展。

——**辐射延展带**。强化主通道与西北地区综合运输通道的衔接，联通兰州、西宁、乌鲁木齐、西安、银川等西北重要城市。结合



西部陆海新通道地理位置示意图（全国）



西部陆海新通道空间布局示意图（局部）

西北地区禀赋和特点，充分发挥铁路长距离运输优势，协调优化运输组织，加强西部陆海新通道与丝绸之路经济带的衔接，提升通道对西北地区的辐射联动作用，有力促进西部地区开发开放。

同时，注重发挥西南地区传统出海口湛江港的作用，加强通道与长江经济带的衔接。

（五）发展目标。

到 2020 年，一批重大铁路、物流枢纽等项目开工建设，重庆内陆国际物流分拨中心初步建成，广西北部湾港和海南洋浦港资源整合初见成效，铁海联运和多式联运“最后一公里”基本打通，通关效率大幅提高，通道物流组织水平显著提升，陆海新通道对西部大开发的支撑作用开始显现。铁海联运集装箱运量达到 10 万标箱，广西北部湾港、海南洋浦港集装箱吞吐量分别达到 500 万、100 万标箱。

到 2025 年，经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道基本建成。一批重大铁路项目建成投产，主要公路瓶颈路段全面打通，形成以铁路为骨干、高等级公路为补充的陆路交通通道；具有国际影响力的北部湾深水港基本建成，广西北部湾国际门户港、海南洋浦的区域国际集装箱枢纽港地位初步确立，实现与广东湛江港协同发展；西部地区物流枢纽分工更加明确、设施更加完善，重庆内陆口岸高地基本建成，通关便利化水平和物流效率大幅提升，更好引领区域协调发展和对外开放新格局。铁海联运集装箱运量达到 50 万标箱，广西北部湾港、海南洋浦港集装箱吞吐量分别达到

1000 万、500 万标箱。

到 2035 年，西部陆海新通道全面建成，通道运输能力更强、枢纽布局更合理、多式联运更便捷，物流服务和通关效率达到国际一流水平，物流成本大幅下降，整体发展质量显著提升，为建设现代化经济体系提供有力支撑。

三、加快运输通道建设

统筹各种运输方式，围绕建设大能力主通道和衔接国际运输通道，进一步强化铁路、公路等交通基础设施，提升沿海港口功能，着力构建完善的交通走廊。

（一）提高干线运输能力。

加快推进铁路建设。打造重庆、成都至北部湾出海口大能力铁路运输通道，实施一批干线铁路扩能改造项目，新建局部支线和联络线，畅通能力紧张“卡脖子”路段，形成东、中、西线合理分工、相互补充的铁路运输网络。中线着力提升通道能力，加快贵阳至南宁等新线建设；东线着力加快既有铁路改造提升，推进渝怀铁路增建二线等项目建设；西线加强补齐通道短板，建设黄桶至百色等铁路项目。研究建设双层集装箱运输通道。

完善公路运输网络。进一步扩大公路网覆盖面，有效扩大主通道辐射范围。加快国家高速公路、普通国省干线瓶颈路段扩能改造和待贯通路段建设，有序建设一批对通道具有重要支撑作用和通往港口、口岸的地方高速公路项目。加快电子不停车收费系统（ETC）推广应用，加快取消高速公路省界收费站，实现不停车快捷收费，

提升高速公路通行效率。

专栏 1 运输干线重点项目

铁路：加快贵阳至南宁铁路、叙永至毕节铁路、渝怀铁路增建二线、焦柳铁路怀化至柳州段电气化改造等项目建设，推进黄桶至百色铁路建设，改造升级湘桂铁路南宁至凭祥段、成渝铁路成都至隆昌段、隆黄铁路隆昌至叙永段，研究建设黔桂铁路增建二线、重庆至贵阳铁路等项目。

公路：加快推进 G69 待贯通路段、G75 渝黔和南宁至钦州段扩能、G5615 墨江至临沧段、G85 待贯通路段等项目建设；升级 G93 重庆至遂宁段等。

（二）加强港口分工协作。

完善广西北部湾港功能。提升北部湾港在全国沿海港口布局中的地位，打造西部陆海新通道国际门户。钦州港重点发展集装箱运输，防城港港重点发展大宗散货和冷链集装箱运输，北海港重点发展国际邮轮、商贸和清洁型物资运输。

发挥海南洋浦港作用。推进海南港口资源整合与分工优化，支持洋浦港吸引国内外货源，发展国际中转运输业务，培育成为区域国际集装箱枢纽港。创新洋浦港管理体制机制，推进集装箱、散杂货板块公共码头资源优化整合，提升港口综合服务能力。

加强港航设施建设。积极推进钦州、洋浦等港口建设大型化、专业化、智能化集装箱泊位，提升集装箱运输服务能力；大力推进防城港等港口建设大型化干散货码头，促进干散货作业向专业化、

绿色化方向发展。有序推进进港航道疏浚整治，改善通航条件。

支持湛江港建设和完善功能，发展大宗散货和冷链运输，推进大型化、专业化干散货码头建设和进港航道疏浚整治。

专栏 2 港航设施重点建设项目

专用泊位：建设钦州港大榄坪南作业区自动化集装箱泊位、30万吨级油码头，北海铁山港东港区及西港区泊位；研究建设防城港港30万吨级码头、钦州港20万吨级集装箱码头；改造洋浦港集装箱码头。

航道设施：推进洋浦港进港航道等疏浚整治；研究建设钦州港20万吨级进港航道、钦州港东航道扩建、防城港港30万吨级进港航道；加快建设湛江港30万吨级进港航道。

（三）提升综合交通枢纽功能。

完善运输场站设施。加强铁路货运场站建设，新建和改扩建一批具有集装箱办理能力的铁路货运基地，增强铁路班列始发直达和集零成整的中转能力。加强公路运输场站和配套设施建设，增强货流集散的保障能力。完善提升港口货运功能，优化堆场布局，推进港口设备升级改造，提升作业效率。推动各种交通设施优化整合，大力发展一体化综合交通枢纽，提升设施运行效率。完善边境口岸站、铁路换装站及其他交通设施，提高对公路跨境运输和国际铁路联运的保障能力。

加强集疏运体系建设。统筹交通枢纽与各类园区的空间布局，按照无缝化衔接要求，加强直达港区、重点园区、大型企业的铁路

专用线建设，推进装卸场站共用，打造一体化集疏运体系。加强铁路货运基地、主要港口集疏运公路建设，提高联运便捷性、安全性。推进港城融合、协调发展，合理建设重点港口城市绕城公路，减少疏港货物运输对城市交通的干扰。

专栏3 交通枢纽重点项目

运输场站：推进重庆团结村集装箱中心站、重庆鱼嘴铁路货运站、云南河口滇越货场升级改造，建设成都天府国际机场空港铁路货站、成都龙泉驿铁路货站、钦州港东站铁路集装箱办理站、昆明南亚国际陆港物流园区公铁联运项目。

集疏运体系：推进南宁—防城港铁路升级改造和钦州、北海铁山港区进港铁路专用线建设，加快重庆铁路枢纽东环线、成都铁路枢纽东南环线建设，建设洋浦港疏港公路二期工程，推进沟通广西西江至北部湾港的平陆运河研究论证。

（四）加强与周边国家设施联通。

加强连接口岸交通建设。对接中南半岛铁路网，加快推进大理至瑞丽、玉溪至磨憨等铁路建设，实施湘桂线南宁—凭祥铁路扩能改造，扩大连接口岸铁路运输能力。加强通往口岸公路的新建和改造，提高技术等级和通行能力。加强与周边国家口岸功能衔接，完善口岸相关设施。

推动与境外交通设施互联互通。加强与东盟国家合作，做好与澜沧江—湄公河、中越陆上基础设施等合作机制衔接，按照东、中、西三个方向，积极做好跨境交通基础设施改造提升，重点建设中老

铁路，尽快实现设施互联互通。

四、加强物流设施建设

结合腹地经济条件、区位特点和发展需求，优化物流枢纽布局，推动物流设施整合，提高信息化水平，打造现代化物流枢纽体系，推进通道物流规模化组织、区域化集散、专业化服务和网络化运行。

（一）优化物流枢纽布局。

加强通道两端物流枢纽建设。在通道两端城市和港口，依托自由贸易试验区和保税港区等，按照陆港型、港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型等不同物流枢纽功能定位，有序推进物流设施建设，着力提升国际物流功能。支持重庆建设内陆国际物流分拨中心，提升国际物流集散、存储、分拨、转运等功能。提升港口服务能力和铁海联运水平，完善广西北部湾港和海南洋浦港仓储、中转、分拨等物流功能。

完善通道沿线节点物流枢纽功能。在通道沿线重要节点，以开展地区分拨为主要功能，分类建设陆港型、生产服务型、商贸服务型等物流设施，完善相关服务。

积极推进陆路边境口岸枢纽建设。加强陆路边境口岸物流枢纽建设，提供国际贸易通关、国际班列集散换装和公路过境运输等服务。

专栏4 物流枢纽布局

两端枢纽：重庆、成都、广西北部湾港、海南洋浦港。

沿线枢纽：南宁、昆明、西安、贵阳、兰州、乌鲁木齐、呼和浩特、银川、西宁、湛江、遵义、柳州等。

边境口岸：防城港（东兴）、崇左（凭祥）、德宏（瑞丽）、红河（河口）、西双版纳（磨憨）等。

（二）完善物流设施及装备。

整合存量物流设施。依托便利衔接通道、物流设施优良、发展基础扎实的国家示范物流园区、大型货运场站和铁路物流基地等，优先通过统筹规划迁建等方式整合铁路专用线、专业化仓储、多式联运转运、区域分拨配送等物流设施；对迁建难度较大的分散设施，支持通过协同运作和功能匹配等方式实现统一调度、分工合理的物流功能，减少设施重复建设和低效供给，提升设施综合利用效率。

提高装备技术水平。积极推进新技术在通道沿线重点园区应用，支持重庆、成都等物流枢纽建设自动化场站、智能型仓储等智慧物流设施。加快推进现代化、信息化、智能化物流基础设施建设。优化调整高铁车站和动车货运功能，积极发展高铁快运。支持节能环保型仓储设施建设与设备、材料应用。积极推进内地重要物流枢纽“无水港”建设，高起点建设冷藏物流设施，重点发展产地冷库、流通型冷库、立体库等，加快冷藏集装箱、空铁联运集装箱等新型多样化载运工具和转运装置的研发与推广应用。

专栏5 重点培育物流园区

国家级示范物流园区：重庆西部现代物流产业园、成都铁路局城厢铁路物流基地、中国西部现代物流港（遂宁）、云南腾俊国际陆港（昆明）、甘肃（兰州）国际陆港、陕西国际航空物流港（西咸新区）、广西防城港市东湾物流园区、广西凭祥综合保税区物流园等。

大型货运场站：重庆南彭贸易物流基地、成都天府国际空铁公多式联运物流港、西部（成都）汽车物流多式联运中心、贵阳都拉营国际陆海通物流港、黔北（遵义）物流园、南宁玉洞交通物流中心、柳州西鹅铁路物流中心站等。

铁路物流基地：南宁沙井、贵阳改貌、昆明王家营西、西安新筑等。

（三）提升物流信息化水平。

加快建设公共信息平台。依托重庆运营组织中心，联合其他枢纽节点，统筹铁路、水运、海关等部门的行政管理、公共服务等方面的信息资源，建设统一开放的通道公共信息平台，开发信息查询、“一站式”政务服务、在线审批、联合实时监管等功能。加强对地方各类公共物流服务平台的引导，促进线上线下多点互动运行。加强信用体系建设，建立实施“红黑名单”制度，实行预警警示企业、惩戒失信企业、淘汰严重失信企业的机制。

支持建设市场信息平台。支持大型物流企业与供应链上下游企业加强信息标准对接，强化协同运作，建设物流信息与交易平台，围绕铁海联运等物流业务，提供信息发布、仓配管理、追踪溯源等

服务。鼓励铁路与海运企业之间建立信息平台互联互通机制，实现物流订单、储运能力、货物追踪等信息及时共享。支持拓展平台功能，强化大数据服务，开发数据分析业务，为政府和市场主体提供增值服务。

五、提升通道运行与物流效率

充分发挥铁路长距离干线运输优势，加强通道物流组织模式创新，扩大开行铁路班列，积极开拓沿海港口近远洋航线，大力发展多式联运，鼓励发展物流新模式新业态，推进通关便利化，提高通道物流质量、效益和竞争力。

（一）加强物流运输组织。

优化铁路班列服务。加强货物运输组织，大力开行货物班列。鼓励推行大宗货物中长期协议运输，开行重庆、成都等至北部湾港口的高频次班列直达线和运量较大的其他物流枢纽至北部湾港口的班列直达线。鼓励其他地区结合发展需求，对接班列运输，引导货源向主通道集聚，开行至北部湾港口的班列直达线或中转线。做好国际铁路联运班列全程运行图的联合铺画，支持开行至中南半岛的国际联运班列。

织密航运服务网络。依托洋浦港积极发展国际集装箱中转业务，辐射广西北部湾港和沿海其他港口，组织开行至新加坡、越南、澳大利亚、新西兰等国家主要港口的国际中转或直达航线，培育至南亚、欧洲、美洲、中东等地区的远洋航线。依托广西北部湾港，持续开行至香港、新加坡“天天班”航线，推进常态化和规模化运

营，开行至越南沿海港口的直达航线和至洋浦港的海上“穿梭巴士”。研究扩大沿海捎带和内外贸同船运输适用范围，降低货物物流成本。

加强与中欧班列、长江航运衔接。统筹铁海联运班列与中欧班列等国际铁路联运班列的对接，有效发挥西部陆海新通道衔接东南亚地区和中亚及欧洲地区的陆桥纽带作用，减少货物中转时间。统筹协调铁路班列和长江航运的运营组织，提升铁水联运组织效率，促进通道与长江航运协同发展。

扩大通道辐射范围。鼓励铁路运输企业在铁路物流基地与邻近园区、港口之间开行小编组、钟摆式、循环式的铁路货运列车。充分发挥公路短途集疏运的优势，普及公路甩挂运输。加强车货匹配，鼓励和规范公路信息港及相关平台型物流企业发展，推动向无车承运人经营主体转型。发展至中南半岛的跨境公路班车运输、航空物流和空陆联运。

（二）推动通关便利化。

深入推进通关改革。加强国际贸易“单一窗口”建设，实现一点接入、共享共用、免费申报。扩大“先期机检”“智能识别”作业试点。在防城港港、湛江港等港口探索完善大宗商品“先验放后检测”检验监管模式。支持在通道沿线铁路主要站点和重要港口合理设立直接办理货物进出境手续的查验场所。在有效监管的前提下，科学设置肉类、冰鲜水产品、水果等指定查验场地，建立口岸进口商品负面清单管理制度。优化海关特殊监管区域、保税监管场

所设置。支持重庆建设内陆口岸高地。

强化国际通关合作。推动海关“经认证的经营者”（AEO）互认国际合作。探索安全智能锁在国际铁路班列和跨境公路运输中的应用。扩大中欧安全智能贸易航线试点范围，促进信息互换、监管互认和执法互助。

推进跨境运输便利化。加强与周边国家在国际道路运输、国际铁路联运、国际班轮航线、国际航空航线等方面的相互对接，推进铁路等跨境运输标准与规范的协调，加强国际运输规则衔接，推动与东盟国际货物“一站式”运输。

（三）提升多式联运效率和质量。

培育壮大多式联运经营人。引导物流企业集群发展，有序推动干线运输、多式联运、仓储物流等资源集聚，鼓励港口和航运、铁路运输企业与第三方物流企业等以资本融合、资源共享为纽带，组建多式联运专业化经营主体，搭建海铁联运平台；鼓励航运、铁路企业加快推进跨运输方式的混合所有制改革，大力发展多式联运业务。引入具有全球运营网络的承运企业、国际供应链整合供应商，培育壮大通道沿线地区的物流企业。

发挥大型企业骨干作用。鼓励大型运输企业参与通道建设运营，并在通道沿线重要枢纽设立区域总部，深度参与港口资源整合，探索海运和铁路集装箱共享管理机制，培育和拓展国内外市场网络，提升国际影响力。鼓励大型企业围绕拓展多式联运服务链条，牵头组建多种形式的企业联盟，积极发展跨区域、跨产业的集群式

合作联盟。

加快推进多式联运“一单制”。以铁路为重点建立健全内外贸多式联运单证标准，优化国际多式联运单证的陆上使用环境，推动并完善国际铁路提单融资工程，使其在国际贸易中更好发挥作用，完善运输保险服务。支持企业、协会、联盟加强业务协同，推动使用货运电子运单，推动全流程互认和可追溯，依托通道内具备条件的运输线路加快开展“一单制”探索。

健全运输技术标准规范体系。健全陆上集装箱技术标准体系，加快研发45英尺等铁路宽体集装箱，探索在中国至东南亚的国际铁路联运中应用。推广条码识别、射频识别、电子赋码等信息化技术，提高物流装卸和通关效率。优先开展集装箱多式联运交接检查作业要求、集装箱设备交接单、国际集装箱运输货物交付单证等标准修订工作。鼓励国内龙头企业参与标准制定。

（四）积极发展特色物流。

大力推进冷链物流发展。用好广西、海南和东南亚地区热带水果、反季节蔬菜、海产品等农特产品丰富的优势，加快建设冷链物流体系，实现从生产到消费的全覆盖。大力发展铁路冷藏运输、冷藏集装箱多式联运，加强低成本冷藏载运箱具研发，加强全程温度记录和信息追溯，减少流通损耗，保障商品质量安全。鼓励企业建设面向城市消费的低温加工处理中心，开展冷链共同配送、“生鲜电商+冷链宅配”等新模式。

打造现代制造业物流。发挥我国与东南亚等地区在机电产品、

商用车、摩托车等领域产业互补优势，结合热点商品消费需求，以重庆、四川、广西等制造业基地为重点，面向东南亚等市场，开展跨国跨区域生产物流组织，提供覆盖制造业全产业链的物流服务。研发铁路专用车辆，发展精益物流，提升附加值。

积极发展大宗商品物流。发展金属矿石、煤炭、油品、粮食等大宗商品物流，探索煤炭、粮食等集装箱化运输，推动大宗商品物流向以国家物流枢纽为载体的集约模式转型，构建集在线交易、实物交割、物流服务、金融服务于一体的国际大宗商品交易平台，促进物流枢纽与相关生产企业仓储资源合理配置，进一步降低库存和仓储成本。

加快推进电商物流发展。鼓励和支持物流企业、互联网企业依托通道建立完善电子商务物流服务平台，构建完善的区域分拨网络。鼓励通道公共信息服务平台、市场信息平台与电商平台对接，推动实现信息互联互通。支持重庆、成都、南宁、贵阳、昆明等城市跨境电商综合试验区发展，落实跨境电商零售进口相关政策。

六、促进通道与区域经济融合发展

发挥通道对沿线经济发展的带动作用，促进区域产业结构优化升级，支持重要节点加快培育枢纽经济，优化改善营商环境，打造高品质陆海联动经济走廊，实现要素资源高效集聚与流动。

（一）发展通道经济。

推动新旧动能转换。充分发挥通道竞争优势，通过配置完善的物流设施，整合各类开发区、产业园区，引导生产要素向通道沿线

更有竞争力的地区集聚。鼓励大型生产制造企业将自营物流面向社会提供物流服务。积极引导东部地区产业向通道沿线有序转移，形成一批具有较强规模效益和辐射带动作用的特色产业集聚区。实施制造强国战略，加强重大关键技术攻关，提升自主创新能力，培育一批品牌知名度高、技术水平领先、具有核心竞争力的企业集团，打造具有国际竞争力的新兴产业集群。

发展国际合作园区。积极支持通道沿线省份加强与东南亚等地区合作，加快中新、中缅、中马、中印尼等国际合作园区建设。加大对边境地区合作园区建设支持力度，推进中越、中老等跨境经济合作区建设。加强国际产能合作，强化第三方市场合作，提升园区创新能力和区域开放合作水平。

（二）培育枢纽经济。

打造高品质陆港经济区。围绕陆港型国家物流枢纽，提升铁路物流设施功能，积极推进公路港建设，打造一批现代物流中心。完善重庆、成都、昆明、贵阳、南宁等铁路口岸通关设施，拓展国际商贸流通服务功能。强化口岸枢纽建设，推动保税监管场所等建设，促进沿边地区开发开放。

加快发展航运经济。强化广西北部湾港、海南洋浦港、重庆港等航运和资源集聚功能，提升现代航运经济发展水平。依托广西北部湾港，积极推进临港工业、国际贸易发展。依托海南自由贸易港，设立洋浦航运交易所，研究建立洋浦港保税油供应中心，发展以保税船供油为特色的大宗商品贸易，培育修造船、油品加工与供应、

特色产品加工和高端航运服务等产业。按照高质量发展要求，积极推进长江及珠江—西江沿线临港产业转型升级。

推进临空经济区建设。强化重庆、成都、贵阳等临空经济示范区牵引带动作用，鼓励南宁、昆明等城市发展临空经济。依托航空货运网络，积极引进发展航空设备制造及维修、电子信息等高端制造业，发展壮大航空物流、专业会展、电子商务等现代服务业，促进专业化分工和社会化协作，打造各具特色的产业集群，形成以航空运输为基础、航空关联产业为支撑的高端产业体系。

专栏 6 枢纽经济建设重点

陆港经济区：重庆高新区、成都青白江经济开发区、成都经济技术开发区、昆明经济技术开发区。

临空经济区：重庆临空经济示范区、成都天府国际机场临空经济区、昆明长水临空经济区、南宁临空经济区、贵阳双龙航空港经济区。

边境经济合作区：广西东兴边境经济合作区、凭祥边境经济合作区，云南河口边境经济合作区、临沧边境经济合作区、瑞丽边境经济合作区、畹町边境经济合作区。

（三）优化营商环境。

降低制度性交易成本。以交通、物流、贸易、产业等领域为重点，深化“放管服”改革，对所有涉企经营许可事项实行“证照分离”改革，进一步压缩企业开办时间，加大审批权限下放或取消力度，优化审批流程，推行一站式审批，提高工作效率。

营造良好市场环境。完善市场准入制度和标准，清理阻碍资源

要素自由流动的地方性法规，清除市场壁垒，推动劳动力、资本、技术等要素跨区域自由流动和优化配置。建立公平、开放、透明的市场规则，加强市场监管合作，建立区域间质量、资质互认制度。有效解决执法任性、重复检查等问题，消除乱收费、乱罚款、乱设卡等推高物流费用的痼疾，加快收费清单“一张网”建设，重点清理规范交通物流环节不合理收费。

七、加强通道对外开放及国际合作

进一步发挥中新互联互通项目示范作用，加强与周边国家协商合作，持续放宽外资准入，改善外商投资环境，带动相关国家共商共建共享国际陆海贸易新通道，提升我国西部地区与东南亚地区的互联互通水平。

（一）发挥中新互联互通项目示范效应。

以共建“一带一路”为统领，在中新（重庆）战略性互联互通示范项目框架下，深化中国与新加坡战略合作，加强政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通等方面实践，进一步完善基础设施，提供便捷高效转运及配套服务，加强两国海关合作，营造高效便捷的通关环境。加大开放合作力度，建立和完善国际合作协商机制，吸引和带动其他国家和地区、企业等共同参与通道建设。

（二）进一步扩大对外开放。

按照《外商投资准入特别管理措施（负面清单）》，认真落实准入前国民待遇加负面清单管理制度，营造内外资企业一视同仁、公平竞争的公正市场环境，鼓励引导外商以多种方式参与陆海新通道

建设。持续推进服务业开放，深化农业、制造业开放，加快落实取消或放宽外资股比限制的政策措施。鼓励中外企业加强技术交流，保护外商企业知识产权等合法权益。

（三）用好开放合作平台。

按照“政府引导、企业主体、市场运作”原则，鼓励西部省（区、市）依托陆海新通道和自身优势，大力实施“走出去”战略，开展经贸合作。充分发挥中国国际进口博览会、中国—东盟博览会、中国—南亚博览会、中国西部国际博览会和中国西部国际投资贸易洽谈会等合作平台功能，加强与周边国家商贸合作。鼓励支持西部地区物流企业通过并购、合资、合作等方式，加强国际物流基地、分拨集散中心、海外仓等建设，加强回程货源组织，发展国际物流业务。依托中国—东盟信息港，建设中新等沿线国家和区域国际数据通道，与重庆运营组织中心协同合作，促进信息资源互联互通与共享共用。

八、保障措施

有关方面要增强“四个意识”，坚定“四个自信”，做到“两个维护”，切实加强组织领导，建立工作机制，强化统筹协调和政策引导，充分发挥市场机制作用，激发通道发展的内生动力，进一步凝聚各方合力，为通道建设提供坚实保障。

（一）加强统筹协调。

建立由发展改革委牵头，外交部、工业和信息化部、自然资源部、交通运输部、商务部、人民银行、海关总署等部门以及有关企

业参加的部际联席会议制度，统筹推进西部陆海新通道建设，及时协调解决工作中存在的问题。加强省际协商合作，支持重庆市牵头建立省际协商合作机制，协商解决西部陆海新通道区域合作有关事项。《规划》实施中涉及的重大事项、重大政策和重大项目按规定程序报批。

（二）创新投融资模式。

在加强地方政府隐性债务风险和系统性金融风险防控的基础上，鼓励地方依法合规采用政府和社会资本合作（PPP）等方式，吸引国内外资本参与西部陆海新通道项目建设。积极引进大型物流企业等战略合作伙伴，参与通道投资建设与运营。鼓励各类金融机构加大支持力度，创新金融产品和融资模式，为通道相关项目提供金融支持。充分利用亚洲基础设施投资银行等平台，支持通道重大项目建设。

（三）完善支持政策。

落实土地政策，促进土地等资源节约集约利用，保障通道交通基础设施、国家物流枢纽等项目建设用地。在有效监管、风险可控的前提下，研究在西部陆海新通道沿线主要港口和内陆国家物流枢纽实施启运港退税政策的可行性。中央预算内投资、中央专项资金等按既有渠道积极支持交通及口岸等基础设施建设。遵循市场规律，建立灵活的西部陆海新通道全程运价机制，切实降低物流成本，提高新通道竞争力。

（四）强化组织实施。

相关省（区、市）要依据本规划，抓紧编制相关具体实施方案，确保总体规划的主要目标和重点任务落实到位。发展改革委要会同有关部门和地方协调推进重点任务落实，定期对重大任务和重点工程进行动态跟踪，对规划目标落实情况进行监测分析，适时对规划实施情况进行评估，总结推广各地好经验、好做法，必要时提出规划调整意见建议，重大问题及时向国务院报告。

（五）做好宣传引导。

建立健全统一协调的信息发布机制，把握正确舆论导向。充分发挥高端智库、新闻媒体和网络媒体作用，全面解读建设西部陆海新通道的重大意义、战略定位、主要目标和重点任务，合理引导社会预期。充分调动各方面的积极性、主动性、创造性，群策群力、共建共享，共同推动西部陆海新通道发展。