

习近平总书记高度重视西部陆海新通道建设，指出要优化区域开放布局，加快建设西部陆海新通道，形成参与国际大循环的增长点，并要求西部省份积极参与西部陆海新通道建设，加快形成面向中亚南亚西亚国家的重要对外开放通道，在联通国内国际双循环中发挥更大作用。围绕更好建设西部陆海新通道，学习时报高端智库版展开深入探讨。

从战略高度认识西部陆海新通道建设

治理之道

构建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，是以习近平同志为核心的党中央洞察时代大势、把握发展全局作出的重大战略决策。在这一宏伟蓝图下，建设西部陆海新通道作为一项重大战略工程，不仅是交通物流领域的突破，更是牵动区域协调发展、扩大对外开放格局、保障国家战略安全的深远谋划。在当前双循环背景下，明确战略地位、破解发展瓶颈、优化推进路径，是推动西部陆海新通道高质量发展的内在要求，对服务国家大局、促进区域协调发展和提升国际竞争优势具有重大战略意义。

西部陆海新通道是支撑新发展格局的战略通道与重要纽带。习近平总书记强调：“建设西部陆海新通道，对于推动形成‘陆海内外联动、东西双向互济’的对外开放格局具有重要意义。”作为衔接“一带一路”与长江经济带、联通西部地区与东盟国家的重要国际物流走廊和经济动脉，西部陆海新通道不断创新合作共建机制，凝聚沿线合力，已成为我国畅通国内大循环、维护全球供应链稳定的重要支撑。

内陆腹地迈向开放前沿的战略引擎。我国西部地区资源富集、市场广阔，但长期受制于地理区位、交通物流等因素，发展潜力未能充分释放。西部陆海新通道构建了我国西部更便捷的出海大动脉，极大缩短了西部地区与全球市场的时空距离，在降低物流成本、提升西部产业竞争力的同时，更将广袤的西部从过去的开放末梢推向了开放前沿。重庆、四川、贵州、甘肃等西部省份一跃成为开放前沿和枢纽节点，实现了从“内陆腹地”到“开放高地”的区位蜕变。通道沿线正在加速集聚现代物流、国际贸易、高端制造、金融服务等产业集群，形成了“陆海联动、南北贯通、东西互济”的蓬勃发展态势，投资潜力与消费潜力被充分激活，为国内大循环提供了广阔的腹地支撑和回旋空间。

贯通“一带一路”的关键纽带。西部陆海新通道不仅畅通国内大循环，更在推动“一带一路”高质量发展、稳定和优化全球产业链供应链中发挥着不可替代的“动脉”

作用。新通道向南经广西、云南，无缝对接东盟这一中国最大贸易伙伴，并辐射全球，使中国与东盟国家的产业链、供应链、价值链耦合更加紧密，合作层次不断提升。通过与中欧班列、长江黄金水道等高效衔接，实现了“一带一路”与长江经济带的有机融合，使“一带”与“一路”、“内陆”与“沿海”实现了闭环联动，是践行亲诚惠容周边外交理念、构建更为紧密的中国—东盟命运共同体生动实践，展现了我国扩大对外开放、推动构建开放型世界经济的坚定决心。

增强我国供应链韧性的战略屏障。发展和安全是一体之两翼、驱动之双轮。面对复杂多变的国际形势与供应链风险，西部陆海新通道提供了稳定可靠的国际贸易替代路径，降低了对传统海运通道的依赖，切实保障了能源、粮食、矿产等关键战略物资的安全供应，大幅提升了我国应对国际市场波动与外部风险的能力。在中央统一部署下，“13+2”个相关省市区在统一规划、政策协调、平台共建、信息共享等方面取得了显著进展，有力促进了沿线地区基础设施互联互通、产业分工协作、市场一体化进程，显著强化了基础设施互联互通、产业协同和市场一体化进程，对缩小区域发展差距以及加快革命老区、民族地区和边疆地区发展具有深远战略意义。

西部陆海新通道建设仍面临诸多亟待打通的堵点与难点。2019年8月，《西部陆海新通道总体规划》将通道建设从地方探索上升为国家战略，自此，在广袤的世界版图上，一条全新的国际物流大通道加速延伸。截至2025年6月底，西部陆海新通道铁海联运班列货物运输品类已增加到1291种，辐射我国18省74市160个站点，通达全球127个国家及地区的571个港口……这一系列跨越式发展，清晰勾勒出西部陆海新通道的蓬勃轨迹。与此同时，在其从“通”到“畅”、从“畅”到“兴”的演进过程中，仍面临诸多堵点难点。

多式联运瓶颈依然存在。南北主干道铁路运输需求旺盛，但黔桂线、焦柳线等部分关键路段技术标准不高、运能已接近饱和。钦州等沿海枢纽港的后方集疏运铁路、高等级公路网络衔接不够通畅。重庆、成都、贵阳等内陆重要节点的港口、铁路站场、公路货站与产业园区之间的快速连接通道尚未完全打通，铁路与港口在设施设备、作业流程、信息标准上的衔接不够紧密，一定程度

上存在着“集而不疏、通而不畅”现象。同时，现行法规未将新型铁路集装箱纳入豁免目录，导致每次运输均需按超限货物程序审批，极大增加了运输复杂性和时效成本。枢纽经济转型尚有不足。通道的核心价值在于带动产业发展，但目前通道沿线部分省市“过路经济”特征仍较明显，在向价值含量更高的产业经济、枢纽经济转型方面仍有较大空间。临港、临铁产业集聚不足，国际结算、供应链金融、冷链物流、跨境电商服务、法律咨询等沿线高端服务业态发展尚不充分，制约了高附加值产业客户的集聚。沿线枢纽（园区）综合服务能级不够高，配套设施与功能平台尚不完善；保税区、物流保税中心等各类开放平台建设还存在重复布局、协同不足等问题，未能充分发挥政策叠加与功能联动效应。

制度性交易成本居高不下。相比物理上的“硬联通”，规则、标准、政策的“软联通”更为复杂，这也是深层次的难点。虽然“13+2”省际协商合作机制在通道运行中发挥了重要作用，但各省市区在政策配套、资金支持、项目推进上步调不一，存在一定的同质化竞争和资源内耗。而且，沿线各国海关、检验检疫、边防等部门的执法标准与作业流程存在差异，跨境监管协同难度较大，“一次委托、一次保险、一单到底、一次结算”仍存在法律支撑不足、金融机构认可不够高、保险体系不够完善、各方责任风险界定难等多重障碍。

推动西部陆海新通道实现从物流通道到经济走廊的能级跃升。习近平总书记强调：“要坚持以大开开放促进大开发，提高西部地区对内对外开放水平。大力推进西部陆海新通道建设，推动沿线地区开发开放，深度融入共建‘一带一路’。”这一重要论述为加快建设西部陆海新通道提供了根本遵循。从“物理贯通”向“系统成网”、从“要素流动”向“价值提升”、从“物流通道”向“经济走廊”的深刻转变是加快推动西部陆海新通道建设的关键。

强化基础设施互联互通，提升高质量发展势能。基础设施是通道运行的物理载体，未来建设须着眼于提升网络化、智能化和协同化水平。构建集约高效的骨干通道网络，优先推进主干铁路通道扩能改造、消除瓶颈路段，科学规划建设平行线路和辅助通道，完善沿线高速公路网，加强重要物流节点与干线交通的连接，进一步增强网络韧性和可

靠性。加快数字化智能化转型，推动区块链、大数据、物联网、人工智能等新技术在通道建设中的应用。打造智能现代的枢纽体系，推进重庆、成都、北部湾港等核心枢纽的智能化升级，建设智慧口岸、智慧港口和智慧园区，强化枢纽的集疏运体系建设，优化布局建设一批区域性二级枢纽和专业化物流中心，形成多层次、全覆盖的枢纽网络体系。推动多式联运系统高效整合，推广标准化运载单元，大力发展“一单制”联运服务，完善跨方式、跨区域的多式联运公共信息平台，持续推进全链条式的信息共享与业务协同。

促进通道与产业深度融合，培育经济发展动能。优化沿线产业布局，依据通道优势和各地资源禀赋，科学规划布局临港、临铁、临空产业园区，引导产业集聚发展，重点培育国际贸易、现代物流、高端制造、生物医药等特色优势产业，推动“通道+经济”深度融合，培育壮大通道经济能级。推动供应链与价值链深度融合，围绕通道加快构建跨区域产业链供应链体系，支持企业在沿线地区科学布局生产基地、分销网络和售后服务体系，重点建设面向东盟的高效国际分拨中心和跨境产业链基地，打造协同联动、高效畅通的产业链生态。促进区域协调发展，通过通道建设带动革命老区、民族地区、边疆地区加快发展，推动形成更加紧密的区域合作格局，实现经济发展与生态环境保护协同共进。

创新机制及运行模式，增强全链条运行效能。深化协同协作机制创新，进一步完善“13+2”省际协商合作机制，探索建立跨区域项目共同投入、利益共享、风险共担机制。推动建立通道沿线国家海关、检验检疫、边防等部门的协同执法和互认协作机制，进一步简化通关流程，压缩通关时间。培育壮大市场化运营主体，支持组建跨区域、跨行业的大型供应链企业集团，鼓励引入社会资本参与通道建设和运营，着力提高资源整合能力和市场竞争力，全面激发市场主体活力。加强与国际规则的对接，主动对接RCEP等国际经贸规则，在贸易便利化、投资自由化、电子商务等领域先行先试，探索更加开放包容的合作模式，提升西部陆海新通道的国际影响力，提升对外开放水平。

（作者系重庆市中国特色社会主义理论体系研究中心副主任、重庆交通大学党委书记）

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。一直以来，西部地区深受传统行政条块划分制约，物流成本居高不下，产业集聚困难重重，严重制约了区域经济的发展活力与国内国际双循环的畅通。西部陆海新通道自建设以来，借助统一品牌、统一规则、统一运作的跨省协作机制，打破了跨地区“不沿边、不靠海”的区位限制，通过优化运输路径，整合铁路、公路、水运等多式联运体系，逐步形成了“以通道带物流、以物流聚产业、以产业兴经济”的良性循环，为国内大循环注入了强劲动能。

从西部陆海新通道运行情况来看，一方面，为飞地经济、跨境电商提供了要素流动基础。东西部产业分工突破地理限制，形成“总部+基地”的跨区域协作模式。同时，依托通道的高效物流网络，实现商品快速通关与配送，如催生出“渝车出海”运量年增30%的态势。另一方面，实现了中国制造南下与全球资源北上的“双向奔赴”。借助西部陆海新通道，国内国际双循环联动不断深化，截至2025年1月，通道铁海联运班列运输货物品类从最初的80种激增至1160余种，形成欧洲到中国西部再到东南亚的跨洲产业链。如重庆汽车配件出口东盟增长107.9%，广西新能源汽车通过铁路加海运的模式直抵中东，同时泰国榴莲、柬埔寨大米等东盟农产品经冷链班列88小时直达重庆，运输成本降低30%。尤为关键的是，通道与中欧班列无缝衔接，构建起跨洲际供应链网络，成为连接中国与东盟、中亚、欧洲的黄金走廊。

但是，通道建设仍面临基础设施短板、通关效率待提升、区域协同机制需完善等现实挑战。如西部铁路网密度仅为东部的1/3，部分路段存在“卡脖子”现象；跨境通关环节仍需协调多国标准，导致部分货物滞留时间较长；省际协作中还存在政策衔接不畅、资源配置分散等问题；信息互联互通不够，通道物流数字化平台亟待构建。这些问题本质上是发展不平衡不充分在开放领域的集中体现，若不加破解，将制约通道战略效能的充分释放。必须紧密围绕中央构建新发展格局的战略部署，统筹发展和安全，全力推动西部陆海新通道高质量发展。

统筹陆海空天联运，助力设施“通起来”。推动省际基础设施互联互通，强化路网运行高效联动。统筹陆上、海上与空中通道发展，促进资源共享、优势互补。构建干线、支线与末梢协同，多节点、全覆盖的立体交通网络，确保农产品上行“最初一公里”与工业品下行“最后一公里”全程贯通。通过硬件升级，切实降低物流边际成本，为要素跨区域流动提供物理支撑。

强化规则标准建设，聚焦成本“降下来”。搭建国家级多式联运数据平台，实现跨区域信息互联互通、共享共用；深化通关便利化改革，推广铁路快通模式与境内段运费扣减等政策，依托智慧海关建设实现跨境数据实时共享。破除体制机制障碍，释放通道的系统效能。尤其是要高质量对接RCEP，推动通道规则、规制、管理、标准与国际接轨，积极探索通道与自贸试验区、跨境经济合作区联动发展的开放新模式，构建起与双循环相适应的制度支撑框架。

优化布局，激活产业“畅起来”。优化通道沿线产业布局尤其是外向型产业布局，重点加强与东盟国家的产能合作，积极推进“引进来、走出去”，加快构建跨境产业链、供应链。在巩固与东盟国家电子信息、汽车制造、生物医药等产业贸易优势的同时，加快构建面向东盟特色优势的跨境产业链。不断优化通道沿线产业空间布局，建立区域产业链条上下游联动机制，共同推动沿线产业经济发展。承接东部产业转移，发挥通道作用，建设西南战略腹地。

〔作者单位：可持续交通创新中心（北京交通大学）〕

破解西部陆海新通道建设瓶颈

□ 周晓雪

观而思