



辽宁省商务厅党组书记、厅长

辽宁省交通运输厅党组书记、厅长

辽港集团党委书记、首席执行官

中外运(沈阳)国际班列有限公司总经理

辽宁日报经济新闻部记者

如何抓住“东北海陆大通道建设”良机

核心提示

经贸需要运输,交流需要载体,互动需要平台。建设国际大通道,辽宁才能更好联通全球;打造对外开放大平台,辽宁才能更好融入世界。我省明确提出,构建纵贯辽吉黑及内蒙古“三省一区”、面向日韩和东北亚、连通欧洲的东北海陆大通道,深度融入共建“一带一路”,打造对外开放新前沿。畅通东北海陆大通道,事关辽宁对外开放大局,事关振兴发展全

局。省第十三次党代会报告提出,未来我省将全力打造对外开放新前沿,其中重点提到要畅通海陆大通道。在今年的全国两会上,“支持东北海陆大通道建设”作为辽宁代表团全团建议向十三届全国人大五次会议提交。切实把握东北海陆大通道建设的发展机遇,将为辽宁经济高质量发展注入充沛动力,开辟广阔空间。

对此,我们邀请到相关部门负责人和专家,请他们以对外开放领域主管部门、交通运输领域主管部门、港口建设领域重要企业、中欧班列主要运营企业的身份,与我们共享畅通东北海陆大通道建设中辽宁有哪些新机遇、新挑战、新任务、新要求,如何找准切入点、把握发力点、谋划增长点,为辽宁全面振兴、全方位振兴提供有力支撑。

1 发力“软联通”“硬联通” 打造经济大动脉

畅通东北海陆大通道,辽宁具备良好基础条件。推进东北海陆大通道建设,从更高的站位、更宽的视野观察,东北海陆大通道建设将在东北地区乃至东北亚地区发挥怎样的作用?辽宁目前在路线、载体、机制、产业发展等方面有着怎样的规划?

宋彦麟:推动建立东北海陆大通道,是我省深入贯彻落实习近平总书记关于东北、辽宁振兴发展的重要讲话和指示精神的重要举措,对于辽宁打造对外开放新前沿、实现振兴发展新突破具有重要意义。辽宁位于环渤海和东北亚地区中心地带,是东北地区唯一沿海沿边省份,面朝日韩、背靠俄蒙,也是“一带一路”建设的重要节点,在区域协调融合发展格局中具有重要地位。东北海陆大通道,是依托辽宁港口资源和腹地运输资源的优势,以海铁联运为主要方式所构建的复合型物流体系。这条通道纵贯辽吉黑及内蒙古“三省一区”,向东辐射日韩,向南辐射东盟国家及我国东南沿海地区,向西连接俄罗斯、欧盟及中亚国家,建成后将成为推动辽宁深度融入共建“一带一路”、打造对外开放新前沿的一条经济大动脉,将有助于加强“三省一区”间的区域合作,提升区域互联互通和开发开放水平,促进形成优势互补、高质量发展

的区域经济布局,为东北地区打造对外开放新前沿提供坚实的基础性保障和现实支撑。同时,东北海陆大通道也将与西部陆海新通道形成有效互补,两条战略通道发挥不同战略价值,分别助力东北全面振兴和西部大开发的深入实施。今年是我省全面推进东北海陆大通道建设的开局之年,目前,省政府已成立了工作专班,有关通道建设的总体规划以及具体实施方案正在紧锣密鼓的编制中,预计今年下半年有望出台。根据总体建设目标,到2035年,全面建成交通便捷、物流高效、贸易便利、产业繁荣、机制科学的具有国际竞争力的海陆大通道,为建设现代化经济体系提供有力支撑。具体举措上,重点在“软”“硬”两方面持续发力。一方面是推进现有通道基础的“硬联通”,着力提升我省至满洲里、绥芬河、珲春口岸运力,加大开发我省至二连浩特、霍尔果斯、阿拉山口口岸组

织能力,建设大容量、高效率骨干通道;推进锡赤朝锦、长白通丹辅通道建设,充分利用富余运力和设施能力提高货运水平,联通蒙俄和欧洲铁路干线,连接沿线枢纽和口岸,形成综合交通运输网络。加强多式联运体系建设。推进海铁、公铁、公铁海等联运。建设沿海集装箱转运中心,大力发展冷藏集装箱多式联运,鼓励冷藏集装箱、集装箱汽车转运架等专业装备在通道沿线推广应用。建设具备公共属性的集装箱调度管理中心,加快智能集装箱的研发应用等。另一方面,加快推进规则标准的“软联通”,完善集疏运体系,优化运营组织,创新物流模式,提升通道整体运行效率。完善口岸功能,深化通关便利化,推动多式联运“一单制”,加快信息化建设,强化东北地区与日韩、欧洲的经贸合作,从产业、经贸、规则、管理、标准等方面实现全方位的开放与合作,为东北地区探索制度创新提供支撑。

3 攻克“堵点”“难点” 推动中欧班列运行又快又稳

畅通东北海陆大通道,中欧班列是重要抓手。近年来,辽宁中欧班列开行数量和运行模式都得到大幅提高。2021年,全省开行中欧班列632列,创历史新高,实现了“三通道五口岸”全覆盖全贯通。目前,辽宁中欧班列发展面临的制约因素有哪些?如何进一步疏通“堵点”、攻克“难点”?

宋彦麟:作为东北海陆大通道建设的重要支撑,辽宁中欧班列已步入高质量发展轨道,为通道建设奠定了坚实基础。目前,辽宁中欧班列已构建起西、中、东三条出境通道,途经满洲里、绥芬河、二连浩特、阿拉山口和霍尔果斯5个口岸线路的发运格局,到达站也延伸到俄罗斯别雷拉斯特、波兰马拉舍维奇、德国杜伊斯堡等地,最长线路运距达1.13万公里。但我们清醒地认识到,辽宁中欧班列发展仍面临诸多制约因素,主要体现在以下几方面。一是班列计划指标不足的问题,造成货物积压严重,影响发运时效、运行质量和业务拓展。二是班列创新服务模式不够。我省还没有开通冷藏班列和邮包专列,中欧班列与综合保税区、自由贸易试验区政策融合度还没有完全释放。三是产业聚集效应不明显。在全省产业规划中嵌入中欧班列元素还不足,还没有形成围绕中欧班列开展产业谋划的意识。下一步,我们将积极推进解决辽宁中欧班列发展中的难点问题。一是全力支持沈阳争创国家中欧班列集结中心。二是积极争取班列计划指标。省市要协调发

力,争取更多的资源,积极向沈阳铁路局、国铁集团争取指标计划。三是积极推动班列创新发展。有效利用综合保税区、跨境电商综试区等平台进一步推动跨境电商、转口贸易发展,加大与中欧班列相关联的产业合作力度。**周昊:**近年来,辽宁中欧班列运营质量和规模取得了突破性提升,沈阳、大连已实现常态化开行,营口、锦州等地也进行过探索和尝试,极大促进了辽宁进一步对外开放,为地方经济发展注入新动力。发挥辽宁中欧班列对于地方经济发展的服务效能和畅通东北海陆大通道的抓手作用,还需在以下几方面布局和完善:一是以争创国家中欧班列集结中心示范工程项目为契机快速提升和完善基础设施设备水平。与成渝地区、西安、郑州等首批国家中欧班列集结中心示范工程相比,辽宁中欧班列基础设施设备水平较为落后,主要体现在集装箱场站(包括海关监管场站)面积较小、装卸转运和安检设备不足、信息化程度落后等方面。“支持沈阳创建中欧班列集结中心”,已经写入今年的省政府工作报告,所以必须借此契机,对上述问题快速提升和完善。二是以沈阳为枢纽中心构建

“干支结合、枢纽集散”的多式联运体系。沈阳作为东北亚和环渤海地区的中心城市,具备临近港口、口岸的区位优势,交通四通八达,而且经济承载力较强。在沈阳集结中心建设的过程中,一定要发挥各级政府规划引导,相关企业协同配合的联动作用,整合海运、铁路、公路等运输资源,构建以沈阳为枢纽中心,基于东北,辐射京津冀、东南沿海,延伸至日韩及东南亚地区的多式联运体系,形成贯通南北、横跨欧亚的通道网络布局,以通道为牵引更好地聚集商流、资金流和信息流,助力东北海陆大通道建设。三是优化产业结构,建立“以运带贸、以贸促运”的良性发展格局。东北海陆大通道建设包括辽宁中欧班列高质量发展的最终目的是优化产业结构,促进经济发展。所以在推进通道建设的同时,要通过政府顶层设计,不断优化地方产业结构,提升对外贸易总量水平,形成“以运带贸、以贸促运”,二者相互促进的良性发展格局。建议从改善营商环境加强招商引资,建立深加工和流通加工产业链,创新“班列+自贸区、产业园、物流园、跨境电商”等“班列+”模式入手,以夯实辽宁中欧班列高质量发展基础,增强持续发展后劲,提高市场化运营能力。

2 建设“主轴”“两翼” 强化网络和枢纽支撑

东北海陆大通道将形成“双线双轴”的空间布局,以海铁联运为主要方式,联通蒙俄和欧洲铁路干线,连接沿线枢纽和口岸,形成综合交通运输网络。目前,辽宁在交通运输网络上有哪些优势?未来,在提高交通基础设施联通度上,辽宁有哪些思考与谋划?

冯万斌:辽宁地处东北亚核心地带,是我国面向东北亚最近的出海口,构建东北海陆大通道,交通基础设施的“硬联通”是重要基础。目前,我省各种交通运输方式齐备,交通网络干支结合、四通八达,已经形成以海港、空港为龙头,高速铁路、高速公路为骨架,干线铁路、普通公路、客货枢纽为补充的综合立体交通网络格局。截至2021年年底,全省铁路营业里程6733公里,居全国第六位;高速公路县级节点覆盖率100%;干线公路二级以上比重达95%,居全国第五位;集装箱海铁联运量达134万标箱,居全国第五位,占比全部运输量的11.8%,居全国第一位;全省铁路线路网密度是全国平均水平的2倍,省域内连接沿海港口和内陆各口岸的铁路已全部贯通,沿海港口万吨以上泊位达到249个,居全国第五位,大连港、营口港国际多式联运通道获批国家示范工程。便捷、高效的综合运输服务体系初步形成。

接下来,交通运输将围绕东北海陆大通道北上、西进主轴和东西两翼支撑通道建设,进一步强化网络和枢纽支撑,重点在增强港口综合服务能力和提升运输组织效率等方面发力。首先,强化海陆大通道线性网络支撑。重点推进干线铁路扩能改造和电气化改造,协调推进东西两翼通道干线铁路待贯通路段建设,优化铁路网络布局,提升铁路通道运输能力。统筹规划布局沿海地区干支交通网络,加快推进大通道走廊内高速公路、普通干线公路建设,为沿线货物集聚提供快速便捷的集疏运服务。同时,重点完善港口公共基础设施和集疏运网络,打通进出港运输“最后一公里”。其次,强化海陆大通道港口枢纽支撑。开展全省港口总体规划调整,明确各港区功能定位,推动大型化、专业化码头建设,提升港口公共服务能力和智慧化水平,着力打造世界一流港口群。增强大连港核心竞争力,重点支持大连太平湾港区开发建设。优化大通道沿线货运枢纽布局,结合产业发展和货物集散需求,规划建设一批具有集装箱集疏、储

存、分拨、转运等功能的铁路货运基地和物流设施。2022年,将完成大连港总体规划调整,加快推进大连港太平湾港区公共航道工程、大连港集装箱码头自动化改造等22个港口水运项目建设,着力提升港口综合服务能力。第三,推动海陆大通道多式联运高质量发展。持续建设日韩至大连至中亚国际商品车等国际多式联运通道,推动通道班列与港口航线网络、班轮时刻、舱位等对接,打造东北海陆大通道班列运输品牌。深化与环渤海、长三角、珠三角港口间合作,不断拓展港口航线网络。充分发挥政府联盟、行业协会、骨干企业提高跨区域协同运作能力,培育更多复合型多式联运经营主体。大力推进多式联运标准规范制定、新型载运单元开发,大幅提升多式联运效率。2022年,全省海铁联运量争取完成140万标箱,重点扶持锦州港争创国家多式联运示范工程,保持我省集装箱海铁联运国内优势地位。

4 拓展“线路”“空间” 巩固辽宁港口枢纽地位

可以预见的是,东北海陆大通道建设将聚集物流、贸易、产业资源,带动沿线经济发展,推动产业结构调整优化。这其中,港口将会发挥重要作用。东北海陆大通道建设,对于港口建设有何意义,会给辽宁的港口和物流企业带来哪些机遇和挑战?

王志贤:港口是辽宁重要的战略资源。辽宁的港口不仅仅是辽宁的,也是东北地区的港口,独特的区位优势让辽宁港口优势天然。但同时辽宁港口也面临着腹地不深的挑战,要通过强化发展海铁联运,构建新的陆海通道,促进发挥港口交通枢纽作用,以改变这一现状。此刻,我们的眼睛不能只往背后看,也要面向西、北两方,依托铁路集疏运加强物流网络联结,拓展腹地纵深;要面向东、南两方,加强物流网络开发,着眼日韩,打开新的战略腹地,带动外贸增长,进一步巩固辽宁港口枢纽地位。辽港集团以日本商品车过境通道为试点,产生了推进日韩货物在辽宁口岸登陆,通过跨境班列运抵俄罗斯、中亚等国家和地区,构建陆海联运通道的构

想。这一构想也得到了辽宁省委的肯定与认可。从港口自身来说,东北海陆大通道成为辽港集团继“三枢纽、四中心”之后又一发展的主要战略。凭借东北海陆大通道,向东可以辐射日本、韩国,向南辐射东盟国家及我国东南沿海地区,向西连接俄罗斯、欧盟及中亚国家,辽宁港口拥有了更加广阔的腹地和发展空间。东北海陆大通道也为沿线国家和地区搭建起了一条便捷的物流通道。以辽港集团开通的日本商品车过境通道为例,日本丰田商品车在大连上岸中转,经铁路通过新疆霍尔果斯口岸出境运输至哈萨克斯坦,全程运输时间仅为28天,较传统海运路线缩短2/3,开通首年发运量就超过了4000辆,良好的示范效应也引起了日本本田、斯巴鲁等汽车制造

厂商的关注。东北海陆大通道更提升了大连东北亚国际航运中心建设的能级。航运中心一个重要的标志便是港口的枢纽功能。大连地处东北亚的核心,是“一带一路”的交汇点。随着区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)的实施,大连可以凭借海陆大通道和覆盖RCEP成员国的航线,吸引更多的日韩和东南亚货物在大连集聚,大连港的枢纽港地位将得到有效提升。但我们也应该看到,港口仅仅是东北海陆大通道中的一个节点。从某种意义上说,这条建设中的陆海大通道要想具有长久的生命力和竞争力,还有很长的路要走。目前,急需“三省一区”构建高水平的共建机制,统筹、研究制定相关支持政策,争取国家层面的政策支持。