

乘势而上启新程 —— 2026年全国两会特别报道

海南

从洋浦启航，向世界奔赴

■ 海南日报全媒体记者 吴心怡

南海之滨，春潮涌动。新春伊始，繁忙的洋浦港，不断有船来，又不断有船走。

近日，从越南海防驶来的中远海运“泰晤士河”轮靠泊洋浦国际集装箱码头，在此装载海鲜、冻品后驶向中国香港，最终到达南美洲港口——这是“泰晤士河”首次“到访”该码头。

地处西部陆海新通道和21世纪海上丝绸之路交汇点，洋浦港连接着越来越多、吨位越来越大的船舶。让不断到来的船舶有位置可停泊，是港口扩能升级的重要目标。2025年，洋浦国际集装箱枢纽港扩建工程（一阶段）二期码头工程建成投用，洋浦国际集装箱码头整体作业岸线达到1970米，可满足全球最大24万箱位集装箱船舶通航需求。

眼下，后方堆场建设正酣，塔吊巨臂挥舞，运输车辆往来如织，发动机轰鸣声不停，建设者身影奔忙不息。建成后，洋浦国际集装箱码头可全面建成500万标箱通过能力，为海南自由贸易港链接全球注入更强劲动能。

作为新时代全面深化改革开放的前沿阵地，洋浦港不仅是海南自贸港建设的重要支点，更是服务共建“一带一路”、融入国际供应链体系的关键枢纽。伴随往来船舶日趋密集，船舶大型化趋势加速，提升基础设施能级和综合服务功能，已成为打造国际枢纽海港的必然要求。对于正在建设国际枢纽海港的洋浦港来说，来往的船舶越来越多、吨

广西

一河贯通 八桂向海

■ 广西云—广西日报记者 黄远来

新春的八桂大地，暖意与干劲交织，西部陆海新通道骨干工程——平陆运河的建设现场更是热火朝天、干劲冲天。在决胜通航的关键节点，这条承载着八桂大地向海图强梦想的世纪工程，正以“时不我待、只争朝夕”的姿态，上演着一场轰轰烈烈的攻坚战制。

2月27日清晨，建设中的马道枢纽如藤柱巨舰，气势恢宏、蔚为壮观。项目建设已进入关键而精细的内部整合阶段，钢筋工李华峰和他的工匠们的身影早已忙碌在施工一线，布满老茧的双手正以毫米级精度雕琢着这座世纪工程钢骨脊梁。

“这是最后一段关键结构，误差必须控制在几毫米内！”坚守岗位30余天的李华峰语气坚定。攻坚冲刺见成效，数据见证硬实力。截至目前，平陆运河项目投资、土石方开挖、混凝土浇筑等进度均超90%，91.6%的运河航道基本施工完成。航道上，已建成24座跨运河桥梁，成为两岸百姓便捷的通道。工程建设已进入最后冲刺的关键阶段，通航目标近在眼前。

“去年后，平陆运河通航将开辟西江航运干线与北部湾港的便捷水运大通道，改写广西临海但没有江海直通入海现状。”自治区交通运输厅相关负责人表示，这一重大突破不仅将重塑西南地区物流格局，更将推动广西实现从“被动接受辐射”到“主动构建枢纽”的角色转变，让八桂大地真正成为连接西南内陆与东盟市场的核心枢纽，为西部陆海新通道建设注入强劲动力。

“发展向海经济，推进陆海联动，让甘肃与世界越来越贴近。”陆海新通道运营甘肃有限公司董事长徐亚峰说，近7年来，我们从开行兰州至重庆的奥欧班列起步，利用重庆至广西钦州港“一价”优惠政策，打通兰州东川站—重庆—广西钦州港的通道去程主线路，甘肃的石棉、农产品等常态化进入东南亚市场。回程，我们将东南亚农特产品引入国内，并建立通道回程主线路，形成“一带一路”东西双向互通枢纽。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

总载重吨16万吨、船长367米的“东方紫荆花”轮缓缓驶入洋浦国际集装箱码头。海南日报全媒体记者 陈元才 摄

向总书记汇报

五家省级党媒联动 聚焦西部陆海新通道

编者按

海洋是高质量发展的战略要地。习近平总书记强调，“推进中国式现代化必须推动海洋经济高质量发展，走出一条具有中国特色的向海图强之路”。

向海图强，千帆竞发。海南日报携手广西日报、重庆日报、贵州日报、甘肃日报，联动推出全国两会特别报道《向总书记汇报·向海！向海！》

向海向海

贵州

国际陆港加速“出海”路

■ 贵州日报天眼新闻记者 冯倩

2月19日，正月初三，在贵阳国际陆港，一趟列车拉响汽笛，满载“贵州造”吉利汽车KD件整装待发，向广州南沙港站疾驰，随即驶向海外市场。

在此4天之前，贵阳国际陆港刚刚发出新年首趟中欧班列。一列满载55个集装箱、货值超2490万元货物的中欧班列从贵阳国际陆港启程，15天后抵达白俄罗斯明斯克若李诺站。

为了助力贵州连接世界的蓝图初现，从内陆“小站”变身重要开放平台，贵阳国际陆港全面打造东西双向开放、海陆联运发展新枢纽。

原是为了弥补贵阳北部铁路物流基础设施不足而建设的铁路专用线场站，但因地理优势突出，紧靠沪昆、川黔、黔桂、贵广等5条铁路干线的交会点，交通便利，贵州便顺势而为，对场站物流园进行“迭代升级”，使之变身成为如今的贵阳国际陆港。

对贵州而言，贵阳国际陆港既是联通国际市场的“黄金通道”，更是驱动产业升级的“开放赛道”。“短期看，物流成本降低与贸易效率提升将直接惠及现有外贸企业，助力其拓展海外市场，扩大出口规模。”贵阳国际陆港有限公司党委副书记戴添华表示，中长期看，低成本、高便捷的出海条件将成为招商引资的“金字招牌”，推动贵州围绕港口打造特色出口加工区、跨境电商产业园等开放平台，加快构建“制造—物流—贸易”的完整产业链。

西部陆海新通道带动西部地区开放发展的同时，助力西部产业协同发展，释放区域经济动能，贵州深谙此理。今年1月，贵阳国际陆港有限公司与陆海新通

道运营湛江有限公司签署《共建“黔粤”新通道合作协议》，双方将在业务操作、平台共建、资本合作等方面探索更多创新模式。如今，贵阳国际陆港已与广州港、深圳港、盐田港、北部湾港等建立“组合港”，形成“两港如一港”“陆港如海港”模式，将贵州从开放的“末梢”推向开放的“前沿”。

贵阳国际陆港开通的意义更在于制度与服务的深度革新。“长期以来，贵州外贸企业受困于国际运输航线的缺失，货物出口需辗转重庆、广东等枢纽中转，耗时且成本也高。”贵州多式联运公司业务部部长梁治胜说，如今，贵阳国际陆港将运输周期压缩至7天左右，综合物流成本降低40%以上。

这一“降本增效”的突破，为“贵州制造”赢得了国际竞争主动权，更为本地产业铺设了一条出海“高速绿色通道”。

截至目前，贵阳国际陆港已开通国内运输线路22条、国际运输线路24条，联通东南亚、东盟等22个国家地区，推出的“黔链达”多式联运产品通达148个国家、580个地区。

亚，标志着这一双向运营组织新模式实现了从理念到现实、从去程到回程的完整闭环，步入稳定发展轨道。

这一模式突破了单一运输方式的局限，可根据客户需求灵活组合铁路、铁路、铁公等多元联运方案，构建起一个高效、弹性、适配复杂供应链需求的国际物流网络。同时，其全程运输时效较传统海运缩短约50%，成本远低于空运，成为高附加值、强时效货物的“黄金选项”。

从更宏大的视角看，“东盟快班”是“一带一路”倡议下基础设施“硬联通”与规则标准“软联通”深度融合的典范，代表了一种面向未来的国际物流解决方案。它通过市场化的产品创新，将铁路、海、公等多种运输模式有机串联，构建了一条贯通欧亚、双向互济的陆路贸易新动能。

截至2025年底，“东盟快班”累计货值近35亿元，其货物品类已拓展至高端制造设备、医疗器械、冷链食品、日用消费品等多个领域，成功串联起东盟、中国、东盟三大世界级经济体。在世界经济格局深度调整、供应链韧性备受关注的今天，这种安全、稳定、绿色、高效的物流新模式，为全球供应链供应链的优化重构提供了至关重要的基础设施选项”。

截至2026年1月底，陆海新通道运营甘肃有限公司开通运营陆海新通道、中老、中吉乌阿等10余条国际班列线路，发运600余列。贸易商品由铝产品、水果等发展至石棉、洋葱、种子、大麦、木薯淀粉等十余种。

“发展向海经济，推进陆海联动，让甘肃与世界越来越贴近。”陆海新通道运营甘肃有限公司董事长徐亚峰说，近7年来，我们从开行兰州至重庆的奥欧班列起步，利用重庆至广西钦州港“一价”优惠政策，打通兰州东川站—重庆—广西钦州港的通道去程主线路，甘肃的石棉、农产品等常态化进入东南亚市场。回程，我们将东南亚农特产品引入国内，并建立通道回程主线路，形成“一带一路”东西双向互通枢纽。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

重庆

开启“东盟快班”新模式

■ 新重庆—重庆日报首席记者 杨敏

1月16日，一列满载电子产品、汽车零部件等货物的“东盟快班”从越南河内安员站缓缓驶出。它会先抵达重庆团结村站，完成集装箱换装与编组，再搭载一批“重庆造”产品，继续西行穿越广袤的亚欧大陆，最终抵达欧洲。

“东盟快班”，是重庆以西部陆海新通道“联动”中欧班列的一次创新。过去，货物若想从东南亚经中国陆路运往欧洲，虽可利用在重庆交汇的通道，但因运营主体分散、服务标准不一，客户面临多头对接、分段负责的困境，效率与稳定性难以保障。

为破解这一难题，2024年，渝新欧（重庆）物流有限公司与陆海新通道运营有限公司实现战略合作。双方整合通道资源与运营网络，共同设计并推出了“东盟快班”这一全新物流产品。其核心承诺是“一次委托、一箱到底、一单到底”，为客户提供从东盟经重庆至欧洲乃至中亚的全程一体化、可定制化的物流解决方案。

2024年10月15日，首趟“东盟快班”从越南安员站成功发运，标志着这一构想落地。2025年6月21日，首趟回程班列从德国驶出，经重庆抵达东南

甘肃

陆海联动 织密通道

■ 新甘肃—甘肃日报记者 王占东

2月24日，正月初八。新年一开工，陆海新通道运营甘肃有限公司物流事业部部长张晋凯忙得不可开交。电脑屏幕前的她，一边盯着订单运输业务，一边沟通协调着线路、品名和箱型。

甘肃的农产品要经兰州发往尼泊尔、马来西亚、泰国；东盟的水果、木薯发往国内；中亚和欧洲的粮食、化肥，要运抵兰州……“说起手头的工作，张晋凯心中有数、条理清晰。

这是张晋凯工作的一个普通镜头，也是陆海新通道运营甘肃有限公司日常业务的一个鲜活切片。甘肃是全程推动西部陆海新通道建设的主要省份。兰渝铁路开通后，甘肃经通道开展的贸易，保持快速增长。2019年甘肃组建陆海新通道运营甘肃有限公司以来，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，拓展与中亚、南亚、东南亚的贸易通道。

截至2026年1月底，陆海新通道运营甘肃有

道运营湛江有限公司签署《共建“黔粤”新通道合作协议》，双方将在业务操作、平台共建、资本合作等方面探索更多创新模式。如今，贵阳国际陆港已与广州港、深圳港、盐田港、北部湾港等建立“组合港”，形成“两港如一港”“陆港如海港”模式，将贵州从开放的“末梢”推向开放的“前沿”。

贵阳国际陆港开通的意义更在于制度与服务的深度革新。“长期以来，贵州外贸企业受困于国际运输航线的缺失，货物出口需辗转重庆、广东等枢纽中转，耗时且成本也高。”贵州多式联运公司业务部部长梁治胜说，如今，贵阳国际陆港将运输周期压缩至7天左右，综合物流成本降低40%以上。

这一“降本增效”的突破，为“贵州制造”赢得了国际竞争主动权，更为本地产业铺设了一条出海“高速绿色通道”。

截至目前，贵阳国际陆港已开通国内运输线路22条、国际运输线路24条，联通东南亚、东盟等22个国家地区，推出的“黔链达”多式联运产品通达148个国家、580个地区。

亚，标志着这一双向运营组织新模式实现了从理念到现实、从去程到回程的完整闭环，步入稳定发展轨道。

这一模式突破了单一运输方式的局限，可根据客户需求灵活组合铁路、铁路、铁公等多元联运方案，构建起一个高效、弹性、适配复杂供应链需求的国际物流网络。同时，其全程运输时效较传统海运缩短约50%，成本远低于空运，成为高附加值、强时效货物的“黄金选项”。

从更宏大的视角看，“东盟快班”是“一带一路”倡议下基础设施“硬联通”与规则标准“软联通”深度融合的典范，代表了一种面向未来的国际物流解决方案。它通过市场化的产品创新，将铁路、海、公等多种运输模式有机串联，构建了一条贯通欧亚、双向互济的陆路贸易新动能。

截至2025年底，“东盟快班”累计货值近35亿元，其货物品类已拓展至高端制造设备、医疗器械、冷链食品、日用消费品等多个领域，成功串联起东盟、中国、东盟三大世界级经济体。在世界经济格局深度调整、供应链韧性备受关注的今天，这种安全、稳定、绿色、高效的物流新模式，为全球供应链供应链的优化重构提供了至关重要的基础设施选项”。

截至2026年1月底，陆海新通道运营甘肃有限公司开通运营陆海新通道、中老、中吉乌阿等10余条国际班列线路，发运600余列。贸易商品由铝产品、水果等发展至石棉、洋葱、种子、大麦、木薯淀粉等十余种。

“发展向海经济，推进陆海联动，让甘肃与世界越来越贴近。”陆海新通道运营甘肃有限公司董事长徐亚峰说，近7年来，我们从开行兰州至重庆的奥欧班列起步，利用重庆至广西钦州港“一价”优惠政策，打通兰州东川站—重庆—广西钦州港的通道去程主线路，甘肃的石棉、农产品等常态化进入东南亚市场。回程，我们将东南亚农特产品引入国内，并建立通道回程主线路，形成“一带一路”东西双向互通枢纽。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。

徐亚峰说，如今，我们的贸易伙伴遍天下，贸易路径通向东西南北中。我们将深化与“13+2”省市区及共建“一带一路”国家贸易伙伴的合作，打造国际货运班列集散分拨中心，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，不断拓展和赢得更大的发展空间。



全国人大代表，海南省儋州市白马井镇学兰村党支部副书记吴少玉：将通道优势转化为产业强势



洋浦港是新时代国家全面深化改革新高地、高水平建设海南自贸港先行示范区、是服务构建新发展格局、共建“一带一路”和融入国际供应链体系的重要枢纽，辐射东南亚、联通西部陆海新通道。作为一名来自儋州的全国人大代表，我深感洋浦港作为海南自贸港“样板区间”的责任与机遇。针对如何进一步将通道优势转化为产业强势，我提出以下三点建议：

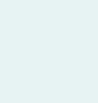
一是持续提升枢纽能级，强化“硬件”连接。建议加快国投洋浦港10万吨级公共粮油码头等项目建设，加速完善西部陆海新通道洋浦港配套基础设施，通过“硬联通”的提升洋

级、降低物流成本，为临港产业提供更强支撑。二是深化制度集成创新，优化“软件”服务。通关运作后，政策红利释放是关键。鼓励企业与海关、海事等部门共同探索“制度体检”，针对“两关在外”业务需求，协同破解通关流程中的难点，把政策优势转化为企业的市场竞争力。

三是拓展内外联动网络，增强通道辐射力。依托洋浦港作为西部陆海新通道国际转运枢纽的区位优势，应持续加密国内外外贸航线网络，推动更多企业利用自贸港政策深度参与全球产业分工，真正实现“买卖全球”。

（海南日报全媒体记者 吴心怡）

全国人大代表，九三学社广西区委会副主委，北部湾大学副校长尹艳伟：以高校之智能赋能平陆运河建设



平陆运河，是新中国成立以来第一条通江达海的运河。结合履职调研，我建议以高校之智能，推动平陆运河成为联通内外、辐射东盟、服务国家的黄金水道。

一方面，平陆运河智慧通航体系纳入国家智慧交通发展布局，攻关水上交通智能管控、安全保障等关键技术，研发智慧水运大模型，打造国家级智慧调度平台。同时，推广北部湾大学等高校相关技术成果，实现船舶群与港口群智能预警，为运河及北部湾海陆防灾减灾提供精准决策支持，保障工程安全运营。

另一方面，以运河沿线生态保护为抓手，打造国家级河海生态协同修复示范区。推广入联联合国“海洋十年”创新技术在项目的“红树林”“空—天—地”一体化监测技术体系，在运河沿线布局红树林修复、陆源污染物治理示范工程，推广激光雷达生态评估技术，构建“陆海统筹、河海联动”生态保护体系，实现运河建设与生态保护协同发展。

此外，以平陆运河及沿岸园区为纽带，打造国家级向海经济产业融合示范区，推动相关产业集聚升级；发挥高校产学研协同优势，推动科研成果产业化，打造全产业链体系，助力西部陆海新通道产业能级提升，为广西向海发展注入新动能。

（广西云—广西日报记者 康安）

全国政协委员，贵州财经大学贵州城镇经济与发展研究院院长赵子银：以西部陆海新通道加速打造内陆开放门户



全国人大代表，贵州财经大学副校长，致公党贵州省委副主委赵子银表示，贵州正高标准融入西部陆海新通道建设，打造大通道、大物流、大平台、大枢纽，不断提升开放载体能级，高质量发展开放型经济，助力贵州加快建设内陆开放高地。

谈及陆海新通道更深层次意义，赵子银认为，陆海新通道是汇聚物流、商流、信息流、资金流，推进商品和要素流动型开放，帮助沿线地区经济发展深度融合。

如今，贵阳国际陆港与广州港、深圳港、湛江港、北部湾港等7个沿海港口合作开通东南亚海陆航线37条。

赵子银说，“贵州拥有‘一纵两横三角’黄金点战略区位优势，在保障物流畅通中扮演着不可替代的角色，作为西部陆海新通道的重要节点，通过这条“物流大动脉”，白酒、辣椒、茶叶、乌桕、轮胎等贵州特色产品便捷“出海”，通达148个国家、580个地区”。

从一个点到一张网，西部陆海新通道正勾勒出美好“蓝图”。赵子银表示，昔日“不沿江不沿河”的山地省份，将以这条经济为支点，继续深化与沿线省市的协作，让这条跨越山海的“黄金通道”成为区域协同发展的重要引擎，更好辐射西部、服务全国、链接全球、融入全球，为服务全国高质量发展大局作出更大贡献。

（贵州日报天眼新闻记者 冯倩）

全国政协委员，赛力斯集团总裁（创始人）张兴海：西部陆海新通道助力“渝车出海”提速



2月27日，赛力斯集团透露，AITO问界与阿联酋阿布扎比汽车公司（ADM）达成战略合作，迅速斩获200台首批订单，实现中东市场开门红。

“我们正在加速拓展海外市场。”全国政协委员，赛力斯集团总裁（创始人）张兴海介绍，目前，集团正在积极响应“渝车出海”计划，推动更多赛力斯的汽车驶向全球。他认为，想要推动更多“重庆造”汽车走出去，用好西部陆海

新通道是关键。

他介绍，随着西部陆海新通道不断成熟，其价值也愈发凸显。比如在重庆，通道的“铁路货车+海运集装箱”的铁路联运模式已实现常态化运营，从重庆鱼嘴站发车的汽车专列仅36小时即可抵达钦州港，无缝衔接集装箱船舶，经传统运输时效提升10%—15%，成本降低8%以上。这些都能进一步打通“渝车出海”的瓶颈。

（新重庆—重庆日报首席记者 杨敏）

全国政协委员，甘肃省物流行业协会会长岳建武：加快打造西部陆海新通道北向枢纽



近年来，甘肃深度融入高质量共建“一带一路”和西部陆海新通道建设，加快构建内引外兼、陆海联动、向西为主、多向并进的开放新格局。全国政协委员、甘肃省物流行业协会会长岳建武建议国家和甘肃有关部门，充分发挥甘肃在区位、交通、贸易及持续优化的营商环境上的优势，把甘肃打造成西部陆海新通道北向枢纽，推动西部陆海新通道与中欧班列在甘肃有效衔接，拓展与欧洲、中亚、东南亚的贸易通道。

岳建武建议，要提升枢纽能级，做强兰州陆港型国际班列枢纽，完善多式联运体系，强化与中欧班列、中亚通道的衔接联动；优化通

关效率，全面推广“铁路快通”与铁路联运“一单制”，建好口岸“单一窗口”，降低跨境物流综合成本；做强通道经济，围绕新能源等优势产品，常态化开行定制专列，推动通道与产业深度融合；深化区域协同，沿线省份共建跨境运营平台，推进无水港与海港联动，实现优势互补、利益共赢；强化要素保障，健全省级统筹协调机制，加大政策、金融、人才支持，发展智慧物流与绿色物流，提升通道运营质效与可持续发展能力，推进高水平开放。

（新甘肃—甘肃日报记者 王占东）

重庆兴隆场编组站一派繁忙景象。新重庆—重庆日报首席记者 龙帆 摄

平陆运河马道枢纽。广西云—广西日报记者 周军 摄

国际班列运输忙。新甘肃—甘肃日报记者 丁凯 摄

国际班列运输忙。新甘肃—甘肃日报记者 丁凯 摄