



中国水运报

行业主流媒体 水运权威报道

西部陆海新通道开启西部开放新时代

□ 中国集装箱行业协会副会长兼秘书长 李牧原



国家发展改革委近日印发的《西部陆海新通道总体规划》，这是指导我国西部地区未来一段时期开放发展的纲领性文件，擘画了西部地区以陆海联动带动区域协同发展的战略目标和路径，从顶层设计了西部陆海新通道的总体构架、空间布局、产业纵深和创新模式。西部陆海新通道的建立，标志着“一带一路”倡议在中国西部地区开启了“合拢工程”；标志着积蓄了中国经济未来巨大增长潜力的西部地区正在从大开发走向大开放时代；标志着西部地区将探索以“点轴式”的空间布局促进城市群联动发展模式；标志着以物流通道和枢纽为引擎激发新贸易的模式开始积蓄新动能；标志着中国与东盟的经贸往来将进入新的发展时期；标志着陆海联运、陆空联运、跨境铁路联运、跨境公路联运等多种联运方式将有效整合，多式联运系统逐步建立。

在中国西部打通了“一带”和“一路”的连接线

纵观历史，安全畅通的网格化交通运输大通道是国家强盛、人民幸福的基本保障。2200年前，中国历史上出现第一个统一的封建王朝，也出现了第一条沟通南北的人工运河——灵渠，这条运河将长江支流湘江源头与珠江上游的西江支流漓江源头打通，成为世界上最古老的运河，大批粮草经水路运往岭南，有了充足的物资供应，为秦王朝统一岭南提供了重要的保证。自战国至秦汉，为统一版图，发展经济，多次大规模修建鸿沟、邗沟等南北走向的人工运河，把在南方征集的大批粮食运往北方，并在鸿沟与黄河分流

处兴建规模庞大的敖仓，作为转运站。隋朝时期，在邗沟等人工渠的基础上修建了世界最长的人工运河——京杭大运河，将黄河、淮河和长江三大水系联通，灵渠联接了长江和珠江两大水系。至此，构成了遍布全国主要地区的水运网。勤劳智慧的中华民族，凭借大江大河东西走向的自然条件，人为打通了南北通道。网格化的交通运输体系对巩固国家的统一，加强东西南北政治、经济、文化的交流，密切各族人民的往来，起到了不可替代的作用。大国交通网络编织出了绵延不绝、璀璨不灭的中华文明。

七年前，“一带一路”倡议提出，让我们重新审视亚欧大陆，从历史的智慧透视中发现，“一带”和“一路”在亚欧大陆的版图中是两条东西走廊，需要南北通道联通。中国西部大部分地区和东盟国家对参与“一带一路”建设有着极大的热情，需要一个大局、高站位、广视野的空间网络，将大部分地区带入“一带一路”发展的“高速路网”。打造一条贯通南北、联通陆海的新通道，衔接“一带”和“一路”，形成网格化的物流主干线，就成为广大西部地区发展的共同愿望。西部陆海新通道以中国西南、西北腹地为主轴，向南联通了东盟地区，向西联通幅员辽阔的中亚地区，向东联通了长江黄金水道和亚欧大陆桥东段，就像一条婉转的丝带，把青藏高原南北两边、东西两侧的人民系固在一起，架起了一座经济发展的高速路。

广西北部湾港。

以物流通道和枢纽为引擎促进新贸易

西部陆海新通道之“新”，并非单指新路网、新航线、新物流，通道之“新”在新市场、新动能、新贸易。

西部陆海新通道的目标是打造新的国际贸易走廊，是三种通道概念的叠加。一是交通运输通道，以基础设施大规模建设为主。早在25年前，国家提出建立西南出海大通道，开始了沿通道的基础设施大规模建设，已形成的设施条件是新通道的基本保障。二是物流通道，即基础设施与物流服务网络的叠加，以物流网络建设和物流要素整合为主，通过优化运输的组织方式构建多式联运系统，形成通道上的物流服务能力。过去两年间，西部陆海新通道参与各方在前瞻性设计规划指导下，依托海铁联运、国际铁路联运、跨境公路联运，拓展北部湾港的航线资源，形成沿通道的常态化稳定的物流运输服务，升级了物流通道。三是国际贸易通道，即基础设施、物流网络、贸易便利化环境因素叠加。整合供应链要素，带动新型贸易发展。随着物流通道不断积聚货量，物流业、商贸业、加工业、金融业等产业资源不断

向通道沿线的“点”和“轴”聚集，在枢纽地区营造贸易便利化的营商环境，扩大进出口贸易，形成分拨中心、交易中心、结算中心、信息中心等供应链服务中心。西部陆海新通道的发展将上述三维通道资源要素共同叠加、有机互动为发展模式，形成经济增长的新动能，带动国际贸易新市场。

西部陆海新通道将探索以物流为新经济引擎的发展道路。大通道带动大枢纽，大枢纽带来大中转，大中转带来大集散，进而带动大量新增贸易。传统发展模式是依托“成本洼地”，以土地、劳动力、能源成本优势为前提条件，重点发展加工贸易，是依靠外需拉动的市场。西部陆海新通道是以“物流效率高”为导向新模式，是通过建立物流枢纽形成物流要素聚集，打造物流产业集群，提高物流分拨能力，带动国际商品贸易的发展，是内需、外需共同拉动的市场。物流为引擎带动新贸易，需要着力解决贸易便利化的营商环境，西部陆海新通道沿途各地的自贸试验区将是新贸易的孵化器。

进一步促进中国与东盟经贸合作

《西部陆海新通道总体规划》联通了西部与东盟物流体系，是双向互济的贸易走廊。近年来，中国与东盟地区的贸易潜力不断释放，中国西部与东盟的经贸依存度不断加强，贸易增速平稳，贸易总量不断放大，贸易品类不断增多。今年上半年，中国与东盟贸易额3380亿美元，较上年同期增长了4.9%；中国与东盟贸易仅次于中国与欧盟贸易，仅相差461.5亿美元，中国与东盟贸易比中国与美国贸易多335.2亿美元。今年上半年，中国与东盟贸易占中国对外贸易总值比重13.5%，较去年同期这一占比增加0.8个百分点，东盟成为了中国第二大贸易伙伴。

东盟国家经济外贸依存度较高，对国际经济依赖性强，工业产业的形成与跨国集团的投资密不可分，东盟地区是FDI主要流入市场。虽然东盟各国之间经济发展极不平衡，但其共性特征比较明显，如对中国出口市场的替代能力逐步增强，东盟国家形成了在欧美日市场之外的替代效应。农业及农产品加工业一直是东盟国家的主导产业，橡胶产量占全球的80%，马来西亚占据着全球一半的锡产量。除了新加坡以外，基于劳动力成本及地缘优势，全球资本加大对东盟的投资和转移力度。国际资本在东盟地区的大规模投资布局，势必改变我国中西部地区与东盟地区贸易结构的变化。

总体上看，这种变化都是在扩大我国中西部地区与东盟贸易往来。西部陆海新通道对于深度挖掘中国和东盟的贸易潜力，扩大各领域的投资与合作，提供了重要的支撑作用。特别

是中国内陆快速成长的内需市场，将给东盟国家民众带来新的贸易机会。建立中国西部内陆地区和东盟国家之间新的供应链合作基础，使中国西部经济重镇既有的雄厚工业基础和技术能力与东盟国家拥有的成本优势形成互补，以新增贸易为目标，以存量带增量，最终实现通道沿途国家和地区产业要素的重构，贸易格局的变迁和新型服务模式的落地。

西部陆海新通道不仅是中国西部地区的共同愿望，东盟国家也积极参与到通道建设和推动工作中。如新加坡很早就率先加入我国提出“一带一路”倡议，希望与我国加强在“一带一路”上的合作，西部陆海新通道就是中新两国在“一带一路”框架下有效而具体的务实合作成果。西部陆海新通道刚刚起步，方兴未艾，百事待举，在《西部陆海新通道总体规划》的政策推动下，将步入快速发展时期。随着通道建设持续推进，相关制约也逐渐显现，如基础设施能力、集疏运体系、集装箱等装备供给、信息共享、境外网络、多式联运单证等。这些带有普遍性的问题需要一解决，将倒逼通道参与各方进行改革，加强合作，在合作中寻求创新和突破。

《西部陆海新通道总体规划》的出台，指明了产业发展的方向。从物流产业到新兴产业，从基础设施到营商环境，从出口导向到内需拉动，从合作联动到协同创新，西部陆海新通道已经从概念步入实践，参与各方都在快速推进其沿通道的战略布局。西部陆海新通道兴于物流，成于贸易，带动西部地区从大开发走向大开放。



重庆果园港。

持续发展的能力。

扩大内陆和沿边地区开放是国家新一轮开放的重点，将西部内陆地区从国际合作的后方变成开放前沿，就必须提升西部地区物流效率，寻找就近出海口，打通陆路沿边口岸，聚集物流资源。因此，广西北部湾港成为西部陆海新通道重要的陆海门户，沿边口岸成为陆海新通道重要的国际陆路通道门户。

广西北部湾港作为我国西南重要港口群，长期受广西外向经济相对弱和纵深腹地被西江和长江阻隔的客观限制，吞吐量低于东部、东南部港口群。过去两年中，广西、重庆、四川、甘肃、贵州、云南等地开展陆海联运业务以来，西部各省份协力推进西部陆海新通道建设。北部湾港集装箱吞吐量从2016年的180万标箱，迅速攀升至2018年的308万标箱，实现了连续两年两位数增长。其中钦州港最为突出，2018年完成集装箱吞吐量226.5万标箱，钦州港过去常年集装箱吞吐量不足百万标箱，仅在今年上半年完成126.9万标箱，同比增长17.9%。

过去两年里，北部湾港口集装箱吞吐量的快速增长，得益于西部陆海新通道打通了内陆腹地，北部湾港成为了成渝地区新的出海口。重庆、成都、兰州、贵阳、昆明等地纷纷开通海铁联运班列直达钦州港。不到两年时间，集装箱班列数量从零突破到7月底累计开行2504列，仅今年上半年就完成了1172列，同比增长203%。陆海联动的物流通道极大促进了沿海、沿边地区与西部内陆地区的往来，相互交流互学，探讨合作机遇，共建重点设施，共管运营平台，西部各省、市、自治区之间的合作往来，比以往任何时期都要密切频繁，各种模式的产能合作、贸易往来、人

员交流活跃起来。

重点发展西南港口群的同时，以提高物流通道的服务能力为发展策略，及时补齐铁路、公路、航空等重大基础设施的短板，同时带动西部地区现代物流体系的建设，“硬设施”和“软实力”齐头并进，互为依托，互为市场。

其次，《西部陆海新通道总体规划》指导西部地区探索一条不同于东部地区开放的模式，将以“点轴式”的经济空间布局，形成区域联动发展。

我国东部沿海地区依托沿海优势，围绕一个或几个主力大港口带动一个港口群，形成大量临港工业，这种“以点带面”的空间布局，成为东部地区外向经济的主要发展路径。譬如珠三角虽然港口很多，港口之间也有竞争，但是竞争也带来资源共享，如集装箱调拨成本极低，物流资源、人力资源快速流动。西部地区深处内陆，空间距离导致的物流成本增加，很难形成像东部沿海那样的“以点带面”集群。因此，依托不同区域之间的“点”形成要素集聚，“点”之间靠“轴”联通，沿“点轴”空间进行产业布局，以此打造经济增长极。“点”即物流枢纽带动的产业聚集区，依托内陆大型货运中心、物流枢纽成为产业布局的基础，在主干道中连接干线网络，通过干线辐射的次节点，形成城市群的组团发展，物流枢纽成为支撑产业发展的动力源。“轴”即交通干线为支撑物流发展的连接不同地区的物流和人流。“点”和“轴”是区域经济增长的发动机，是带动区域经济增长的领头羊，新贸易、新经济在区域合作中被激发。西部陆海新通道正是将北部湾经济区、成渝城市群联通，带动了沿亚欧大陆桥的诸多城市，将沿江经济带城市群也纳入了协同联动的网络之中。

分拨中心；航空运输将成为西部地区扩大开放的机遇，临空经济将在西部航空枢纽得到发展。港口将成为通道控制节点，成为多式联运枢纽，并以此发展临港经济。西部陆海新通道中两个铁水联运枢纽节点和几个公铁联运节点，将在通道中发挥重要作用。一是联通内陆和海上的北部湾港多式联运枢纽，二是联通西部陆海新通道和长江黄金水道的重庆果园多式联运枢纽，三是南宁中新国际物流园、重庆西部物流园铁路港、成都青白江铁路港、兰州国际陆港等内陆公铁联运中心。



海南洋浦港。本版图片来源于本报资料室

构建了陆海联通的多式联运系统

西部陆海新通道的物流运营基础是多式联运系统。通道陆域网络是以铁路、公路为主干线，沿途的主枢纽和次节点，都是选择在国家一级、二级铁路物流中心和重要的公路货运枢纽。海铁联运、海铁江联运、公铁联运和国际铁路联运是通道中主要的运输组织方式。与此同时，依托西部航空枢纽的空域网络和大型航空港也在积极推进。正在着力打造不同运输方式之间高效协同和无缝衔接的网络，提升通道物流效率，

提高通道竞争力。在通道服务方面，参照国际陆桥联运多式联运服务模式，建立中国西南陆桥，形成多式联运一体化服务。

西部陆海新通道建设过程是多式联运体系构建的过程，包括转运设施、装备标准、运营平台、经营主体、服务产品、信息互联、便捷通关、运营规则、统一单证等多式联运系统的各要素。建设过程中，铁路将成为西部陆海新通道的主动脉，铁路物流中心将成为港口的内陆子港和内陆