

DOI: 10.3969/j.issn.1674-0696.2016.sup1.01

# 加强长江上游航运发展研究,服务于 “一带一路”和建设长江经济带的国家战略

黄镇东

(中华人民共和国交通运输部,北京 100029)

**摘要:** 首先阐述了长江上游航运事业发展的工作重点,即要立足于建立综合运输体系,发挥各种运输方式的优势,加强航道整治和维护;然后分析了长江上游干线航道的重点问题,介绍了长江上游支流航道建设现状及建设方向;最后指出了长江上游港口和船舶运力发展的方向,及重庆长江上游航运中心的建设与发展的目标,并提出了研究和探索长江上游地区对外开放通道的问题。

**关键词:** 长江航运;“一带一路”;综合运输;航道整治

中图分类号: U6

文献标志码: A

文章编号: 1674-0696(2016) Sup1-001-07

## Enhancing Study of Shipping Development in Upper Reaches of Yangtze River for the National Strategy of “the Belt and Road ”and Construction of Yangtze River Economic Zone

HUANG Zhendong

( Ministry of Transport of the People's Republic of China , Beijing 100029 , P. R. China)

**Abstract:** The key points for the shipping development in the upper reaches of Yangtze River are elaborated, namely, establishing an integrated transportation system, making full use of various transportation means and enhancing channel improvement and maintenance. Then the key problems of artery channels in the upper reaches of Yangtze River are analyzed and the status quo and direction of the channel construction in the upper reaches of Yangtze River are introduced. Finally the directions of port and shipping supply improvement in the upper reaches of Yangtze River are pointed out and the goal for turning Chongqing into a shipping center in the upper reaches of Yangtze River is set. Issues of building channel to the outside world in the upper reaches of Yangtze River are put forth for study and exploration.

**Key words:** Yangtze River transportation; the Belt and Road; channel improvement; integrated transportation

## 0 引言

重庆交通大学在重庆市交通委员会的支持下,组建长江上游航运发展研究中心,顺应了党中央国务院提出的“一带一路”和依托黄金水道建设长江经济带的发展战略。长江上游航运发展研究中心的宗旨很明确,就是要服务于国家发展战略,为实现中华民族伟大复兴的“两个百年梦”做出贡献。有了研究中心,就有了工作平台,通过多种形式,研究和探讨长江上游航运事业的发展战略、发展思路、发展重点和政策措施,为政府部门和有关管理单位提供咨询意见和建议,研究中心具备“智库”的作用和功

能。今天是长江上游航运发展研究中心成立后举办的第一次论坛,发言主题围绕长江上游航运发展中的关键问题,内容丰富,成果突出,为研究中心的工作迈出了坚实的第一步。应唐伯明校长的邀请,笔者就长江上游航运发展问题谈些看法和认识。

## 1 长江上游航运事业发展

### 1.1 建立综合运输体系发挥各种运输方式的优势

运输是产品(商品)到商品的位移过程,是商品增值过程,这是马克思主义政治经济学的经典内容。一般情况下,货主选择成本最低、效率最高的货物运输方式,也就是通常说的物流组织工作。人类社会

收稿日期: 2016-09-02

作者简介: 黄镇东(1941—),男,江苏人,教授级高级工程师,原交通部部长、重庆市委原书记。

发展到今天,公路、铁路、航运、航空、管道等运输方式都以其自身的优势而存在,并有机地组合成综合运输体系,推动经济社会的发展。发展综合运输体系是我们国家实现现代化的必然要求,也是改革开放以来,我国交通运输事业发展实践所证实的规律性认识。所以研究长江上游航运事业发展要立足于建立综合运输体系,在综合运输体系中充分发挥长江航运的独特优势,做好长江航运与其它运输方式的衔接,以较省的物流成本和较高的运输效率,服务于长江经济带的建设。

笔者曾经讲过构建综合运输体系的4个主要因素:体制保障、统筹规划、信息共享、枢纽建设。重庆市政府是全国所有省区市中第一个实现交通运输“大部制”改革的省级单位,市交通运输委员会统筹监管各种运输方式,从政府体制方面保障了综合运输体系的建设和发展,这也为研究长江上游航运事业发展提供了体制保障的宏观环境。

### 1.2 加强航道整治和维护

内河航运的硬件构成有3个基本要素,即航道、港口、船舶,而航道又是其中最基础的。从事内河航运的同志都知道一句行话:寸水寸金,说明航道水深对提高航运效益的重要性,这也是内河航运与海洋运输的区别所在。沿海港口也有航道问题,但内河航运取决于全线航道状况。所以组建后的长江航运发展研究中心,最多最大的课题将是长江上游航道的整治和维护问题,包括长江干流和支流,充分发挥航道对航运发展的支撑保障作用,努力改善航道的安全航行条件。笔者认为,内河航道整治和维护有4个基本要点:

1) 20世纪90年代交通运输部对内河航道整治维护提出了“深下游、畅中游、延上游、通支流”的基本方针。实践证明这条方针是正确的,符合中国国情,符合生态环境要求,所以无论是长江口深水航道整治工程、南京以下-12.5 m航道整治工程、长江荆江河段航道浚深工程,还是珠江西江、湘江、赣江等的梯级航电枢纽建设工程都取得巨大的成功。长江上游的航道整治维护工作要继续坚持我国内河航道基础设施的建设方针。

2) 改善船舶航行条件,对天然航道进行整治,这在各国内河航运发展史上都有过实践。我国改革开放后京杭大运河的整治维护、珠江西江梯级航电枢纽建设,特别是长江口深水航道整治工程,将长江口-6 m水深浚深到-12.5 m,就是航道整治成功的范例。但航道浚深的目标,不是人为确定的,而是

经过较长时间的科学认证,盲目追求航道尺度将会破坏生态平衡,背上不堪重负的经费负担,得不偿失。

3) 通航河流的水电建坝必须充分考虑发挥航运效益,将过船设施作为建坝工程重要组成部分,不是简单地恢复通航,而是成库后通航条件改善带来的航运发展要求。同时要重视成库后变动回水段航运环境问题,并要有工程措施加以解决,达到新的生态平衡。要认真总结内河航电枢纽建设经验,贯彻以电养航的方针政策。

4) 用翻坝运输解决水电大坝过船设施能力不足,是权宜之计、过渡措施。翻坝运输改变了运输方式,从单纯的水运转变为水-陆或水-陆-水,无疑增加了物流成本。三峡工程翻坝运输实践证明,进入翻坝运输是滚装车辆,一般货物运输宁可候闸放行,也不愿增加装和卸两个作业过程。翻坝运输不能替代航道建设和大坝过船设施能力不足的问题。

## 2 长江上游干线航道的重点问题

所谓长江上游干线航道,不是从行政管理体制上划分而是由航运条件确定的:应从宜昌的三峡大坝(或葛洲坝)上溯重庆到四川宜宾、到云南水富(准确地说是到金沙江下游水电枢纽向家坝工程)1074 km。如果实现金沙江下游向家坝、溪洛渡、白鹤滩、乌东德等4个水电枢纽的内河航运,回水到四川攀枝花市,可以增加长江干线航道734 km,占长江通航航道2837.6 km的38%。这1800 km的长江上游干线航道极为复杂,弯多、滩多、桥多、过江设施多,有成库后的库区航道,有库尾的变动回水段航道,有天然航道,每个区段都有其各自的特点和突出问题。长江上游干线包括支线航道的开发和建设,关系到我国西南地区的经济社会发展,关系到“一带一路”和长江经济带战略的实施,是区域经济协调发展的重大举措。

### 2.1 三峡新通道的论证与建设

2011年,党中央国务院发布了《关于加快长江等内河水运发展的意见》(国发〔2011〕2号)和关于《长江经济带发展规划纲要》(中发〔2016〕14号)的文件,明确提出了三峡新通道论证和建设的要求。2016年3月召开的十二届全国人大四次会议上,重庆代表团将三峡新通道论证和建设作为全团的议案,提交会议审议。该议案反映了全市人民群众的呼声和意愿。重庆交通大学、西南水运工程科学研究所(以下简称“西科所”)张绪进所长报告了三峡

新通道研究进展及主要技术问题,介绍了课题研究成果和新通道的技术方案,体现了重庆交通大学和西科所的专业优势,这种主动作为、积极进取的科研精神值得倡导。

党的十八届三中全会对我国全面深化改革的若干重大问题做出了决定,特别强调要加强经济结构中供给侧改革的力度。三峡大坝过船设施能力不足,是供给侧的“短板”所在,补齐“短板”才能协调发展。所以,我们要抓住机遇,加强三峡新通道的论证研究工作,以切实可行的科研成果,推动三峡新通道建设,尽快解决长江上游航运发展的“卡脖子”问题。

## 2.2 三峡库区航道特别是变动回水区航道问题

### 2.2.1 三峡库区变动回水区航道问题

三峡库区航道是指宜昌三峡大坝至重庆江津航道,全长688 km。2002年三峡大坝建成蓄水,彻底改变了这段航道状况,从天然航道变为库区航道,总体上说航道条件大为改善,大坝到涪陵564 km保持为Ⅰ级航道(水深4.5 m以上)。每年可控制的水位175—145 m(实际运行多在150 m左右)变动一次,不受长江干流支流洪水的影响。除个别河段,如忠县黄花城水域航道,需局部整治维护外,问题突出暴露在三峡库尾的变动回水区,长寿—江津133 km航道变化,长江中下游和重庆江津以上是洪水期,但变动回水段处于“枯水期”(理论上低水位145 m),变动最大幅度在30 m以内,这是库区航道的显著特点,在航道管理和航运组织上都要倍加重视。

### 2.2.2 泥沙问题

应该说长江上游天然林保护工程、大规模的水土保持工程以及长江上游包括干流和支流的多级水电枢纽,库区入库泥沙量比三峡工程论证时的数据低了很多,减缓了因泥沙淤积对变动回水区航道的压力。但到枯水期(145 m水位)涪陵—长寿—重庆主城航道不适应船舶航行需要,水深不够(—4.0 m),宽度也不够,有些区段从双向航道改为单向航道,直接影响到重庆主城港口功能发挥。三峡工程论证过程中,重庆主城变动回水段航道问题的应对措施之一是建设重庆小南海航电枢纽,以一定的水位差势能推移变动回水区的泥沙淤积,但此项目已被国家环保部门叫停。因此要面对现实,重点探索三峡工程变动回水区的航道变迁规律,认真研究制定整治的工程方案,这是三峡库区航道中的重点区段,一定要高度重视。

长远来看,重庆主城区的港口发展要向下游方

向发展,在发展果园港区的基础上,研究涪陵的龙头寺港区建设的可行性,配套于铁路、公路,适应长江经济带的发展要求。

## 2.3 重庆至宜宾、水富的航道问题

长江上游航道重庆—宜宾段384 km,实际应延伸至水富30 km(地方管理)为414 km,对四川、云南、贵州、重庆经济社会发展至关重要。特别是四川的大小凉山地区、云南的昭通地区、贵州的毕节地区,这些地区是连片贫困地区,畅通这个地区的交通设施,对脱贫致富,建成小康社会关系极大。目前长江上游航道还是天然航道,枯水期航道(羊角滩)水深约为2.9 m,丰水期为3.7 m,属于Ⅲ级航道,全年通航保证率也不高,所以无论是长航局还是地方政府都迫切要求提高长江上游这一段航道标准。刚才,重庆航运工程勘察设计院陈建同志将受交通运输部委托的长江重庆至宜宾河段规划航道等级研究情况作了介绍,航道整治的目标是达到内河航道Ⅱ级,水深3.5 m,通航船型2000 t级。由于天然航道河床比降为2.5‰,流速大(4.23 m/s),而且滩多、滩大,急、险、弯、浅多种碍航特征,同时又是长江上游珍稀、特有鱼类国家级保护区,航道整治与生态保护要紧密结合,难度比较大。笔者个人认为在天然航道下,经过一定工程措施,从重庆—宜宾—水富航道能达到内河Ⅱ级,就已经很不错了。要提高这段航道等级,包括支流航道的航运效益,只有在内河航运的组织上下功夫,重庆在三峡水库变动回水段以下江段的适当区域建设水—水转基地是个必然趋势。

## 2.4 金沙江下游(攀枝花—水富)航道问题

按交通运输部关于内河航道建设要坚持“深下游、畅中游、延上游、通支流”的基本方针,对金沙江下游航道要纳入长江航运“延上游”的要求进行深入研究。金沙江下游航道是峡谷型的天然河流,水电部门规划建设4个梯级电站,向家坝(四川宜宾、云南水富)、溪洛渡(四川雷渡、云南永善)、白鹤滩(四川宁南、云南巧家)、乌东德(四川会东、云南禄劝),回水至攀枝花市可以形成库区航道734 km。基本已建成向家坝、溪洛渡枢纽,其余2个电站处于施工准备中。只有向家坝枢纽考虑了过船设施(2×500 t,兼顾1000 t级船过坝,年通过能力112万t、40万人次),其它3个水电枢纽都没有规划通航建筑物。据现场的管理单位介绍,拟以翻坝公路的形式解决库区的交通问题,即所谓“藕级式航道”,这引起四川交通运输部门的高度重视,2015年1月,组织专家进行了现场调研,写出了专题报告,

对金沙江下游航道建设提出了具体意见和建议。由于金沙江下游河段处于峡谷地区,如何布置坝区船舶通航建筑物是问题的关键,要从每个坝区的实际出发进行研究,提出技术方案,才能切实可行。

### 3 长江上游支流航道建设

长江上游支流很多,水系发达,流域面积大,是我国水资源最富集的区域。具有通航价值的重要支流,在汇入长江干流的地方都形成了重要的港口城市,干支通畅是经济社会发展的重要支撑,城以港兴是人类社会进步的规律性认识。

1) 雅砻江在攀枝花附近汇入长江。雅砻江流经高山峡谷地区,落差大,人口密度低。雅砻江主要用于水电开发,是我国西电东送的重要基地。水电枢纽大坝成库后虽能形成有利于通航的库区航道,但均未安排大坝过船设施,目前是一条不通航的长江(金沙江)支流。

2) 大渡河汇入岷江在宜宾进入长江,目前乐山以下岷江可以通航。岷江是四川中部的重要河流,沟通四川盆地,沿江地区经济发达,人口众多,岷江通航对四川经济发展作用巨大,同时带动云南北部地区的发展。

3) 贵州赤水河在四川泸州附近汇入长江,赤水河流域是我国重要的酒业基地,自然环境好,但通航标准低,运输量不大。

4) 嘉陵江汇集渠江、涪江后在重庆主城区(朝天门)进入长江,是长江上游最大支流。嘉陵江流域对四川东部特别是南充地区(通航区段301.1 km)、达州地区经济社会发展意义重大,历史上是一条水运量较大的长江支流。规划中对嘉陵江按航电枢纽梯级开发,渠化航道,提高通航能力。目前矛盾焦点是利泽航电枢纽因川渝有关方面意见不能统一而工程未能开工建设。此外嘉陵江草街航电枢纽以下进入长江的区段航道也需要整治。所以目前嘉陵江航运通而不畅,尚未达到规划目标。

5) 乌江流域占贵州全省面积的2/5,是贵州进入长江的重要通道。由于20世纪90年代乌江水电开发对水运重视不够,影响了乌江航运发展。党的十八大后,恢复了干支相通的航道,重新建设了大坝的过船设施。由于受乌江峡谷地形地貌影响,要达到1 000 t级航道还有一定难度。

6) 重庆境内还有2条长江支流要引起重视:①大宁河,目前主要是旅游客运;②开州区的小江。21世纪初,在讨论南水北调工程方案时,有的专家主张

从三峡库区调水,其路线方案就是利用大宁河或小江。南水北调中线方案目前是从汉江调水,在湖北荆州龙州垸至潜江高石碑开挖人工水道给汉江补水,解决生态平衡问题,同时形成了一条Ⅲ级航道的运河。

笔者认为随着华北地区经济社会发展,长远看汉江水量满足不了需要,三峡库区调水给汉江的方案是比较现实的。如果这个方案成立,规划调水方案的同时,要考虑水运的可能性,这样有利于三峡库区经济社会发展。

### 4 长江上游港口和船舶运力发展

港口和船舶是构成内河航运的两个要素,但与内河航道在属性上有所区别。内河航道是公共性、公益性、基础性的,是为全社会服务的,除军用航道外,很少有专用航道。这样的属性决定了航道的建设,一般由政府投入。但港口不一样,港口也是国家重要的交通基础设施,在社会主义市场经济条件下,港口政企分开后,港口由码头的经营主体(企业)来管理,可以是国有企业,也可以是中外合资企业或民营企业。多元化经营的码头,投资也必然是多元化的。船舶运力投入几乎完全由市场决定,特别是长江航运,国有运输企业运力减少,市场份额明显降低,民营航运企业占了市场的主导地位。

#### 4.1 长江上游港口

港口发展要坚持统筹规划、合理布局、适度超前、可持续发展的原则。由于港口在综合运输发展中起到水陆运输方式转换的枢纽作用,既要高度重视码头装卸能力的建设,更要注重货物集散疏运方式的衔接,主要是公路、铁路、管道3种运输方式。长江上游的主要港口布局已经形成。

1) 云南的长江港口主要是水富港,号称“万里长江第一港”,在金沙江下游航运尚未全面开发前,它是云南在长江航运上的门户,直接服务于昆明、曲靖、昭通等地区。目前港口规模不大,设施尚未健全,但发展潜力巨大。

2) 四川的长江港口,主要是宜宾、泸州两港,经济腹地涵盖了川西地区和成都平原。宜宾是岷江汇入长江的重要口岸,泸州还是黔西北如毕节等地区进入长江的通道(赤水河)。

3) 重庆的港口沿着长江干线星罗棋布,主要港口在重庆主城区(朝天门、寸滩、果园),同时是嘉陵江汇入长江的重要口岸,服务于重庆渝西、四川的川东、贵州的黔北地区经济社会发展。

4) 涪陵港是乌江汇入长江的口岸,辐射渝东南地区,基本不受三峡库区回水变动的影响。

5) 万州港处于长江干线宜昌—重庆的中间,是三峡库区重要港口,历史上就是长江上重要的商埠。2015年重庆港口吞吐量达到了1.58亿t,是长江上游航运中心的载体和平台,为重庆和长江上游经济社会发展作了贡献。

长江上游岸线漫长,但可用于港口建设的岸线因弯、滩、库区的回水变动和峡谷地貌的影响,显得十分珍贵,要加强保护,按规划批准的项目进行开发,坚持可持续发展。要打破行政区划的观念,合理地分配航运资源,防止港口的重复建设。港口要发展专业化的泊位,提高装卸效率。倡导码头采用直立式的建筑结构,逐步改变趸船-斜坡式泊位装卸工艺,减少水域占用,增加码头货场面积,降低成本,提高作业效率。重视港口配套设施建设,如场地、工作船、执法船、工程船及码头区域内的岸电系统和口岸设施。

#### 4.2 长江上游船舶运力

随着改革开放不断深化,船舶运力的消涨主要是随着水运市场而变化,民营航运企业的崛起,机制灵活,但政府监管职能加重,服务功能强化。

##### 4.2.1 船舶标准化

船舶标准化是发展长江上游航运的重大措施,这些年来取得了可喜的进展,还要继续努力,不断强化。这是三峡新通道尚未建设之前,以标准船型最大限度的使用三峡船闸尺度,挖掘三峡过坝能力的重要措施,适应长江上游航运市场的需求。要从倡导船舶标准化到强制执行船舶标准化,来提高长江上游航运现代化水平。

##### 4.2.2 船舶大型化

船舶大型化的趋势在长江上游航运市场上也有体现。市场信息提供的资料是干散货船舶的营运平衡点在4500t级船舶,集装箱船在300~330TEU,这样的趋势对长江上游航道、港口都提出了严峻的要求。要高度重视,认真的分析研究。

船舶安全航行是内河航运的第一件大事,要从多个方面采取措施确保船舶航行安全。船舶设计建造、航道的监控及标志标识、航行秩序维护,以及船员的适航要求,生产人员、管理人员的素质水平,救助打捞的保障,船舶航行的法律法规体系,气象和航行环境等,每个环节都关系到船舶安全航行。船舶安全航行是企业 and 政府共同的职责。

##### 4.2.3 长江上游船队营运模式

目前长江上游航行的船舶,以单船运输为主,很少见到船队运输营运模式,这是我国内河航运与国外如美国的密西西比河、欧洲的莱茵河航运的差距之一。说明长江航运市场主体多,批次运输量小,特别是干散货运输,达不到船队运输规模的需要。船队运营模式,一次运输量大,成本低,平均占用航道资源少,有着较大的竞争优势,特别是在三峡船闸能力不足的情况下,船队营运模式更能充分利用大坝过船设施。在船舶大型化趋势下,船队营运模式是改善航运企业市场、经营环境的措施之一,应认真研究探索。

运输的目的是人便于行,货畅其流。从发展内河航运来说,最近有两个概念在媒体上有些混淆,就是江海联运和江海直达。江海联运是指货物运输实现内河运输与海洋运输之间,即水-水或水-陆-水的对接,是货物多式联运的一种;而江海直达运输是指货物不经过其它环节,直接从内河港口到沿海港口。虽然江海直达是一种理想的运输方式,但是在航运上,不同航区(如内河、沿海、远洋)对船舶的建造规范是严格区别的,水上航运的规则也是不同的。试想将长江航行的船舶,都建造成同时适合内河和海洋航行的船舶,那内河船舶的投入大大增加,物流成本能降低吗?所以,倡导江海直达运输不能一概而论。港口也不存在什么江海直达港口,码头作业仅是一个装卸环节,无论是海船还是内河船舶都一样。从发展长江航运来说,南京以下航道将达到-12.5m,江苏、上海的长江内河港口都具备了海港功能,为发展长江上游、中游航运业提供了得天独厚地江海联运方式,大大降低长江航运的成本。最近公布的《上海市城市总体规划(2016—2040)》<sup>[1]</sup>提出,到2040年上海港水-水中转比例达到60%以上,这是一个河口港现代化的重要标志。因此,我们要倡导和推进货物多式联运、对江海直达运输要从内河航运的实际出发,加以引导。

## 5 重庆长江上游航运中心的建设与发展

刚才,何升平同志作为第一任重庆航运交易所的董事长作了《关于建设内河航运中心的思考》的专题发言,既有对不同类型航运中心的认识,又提出了重庆长江上游航运中心的目标。指出“内河航运中心建设是一个正在探索和实践过程,最终能否发挥作用和产生影响力,是检验是否成功的试金石”,笔者赞同这个看法。到目前为止,笔者还没有见到

对航运中心的定义。国际上所有的航运中心,无论是区域性的还是全球性的,都是航运界公认的,有的认可度高,有的认可度低,这与航运中心在发展航运事业上的作用和地位有关。2016年7月14日由新华社中国经济信息社和波罗的海交易所共同编制的《新华-波罗的海国际航运中心发展指数报告(2016)》<sup>[2]</sup>公布了全球十大航运中心(新加坡、伦敦、香港、汉堡、鹿特丹、上海、纽约、迪拜、东京、雅典),上海名列第6位。据悉,报告还将中国的广州、青岛、宁波舟山、天津、深圳、厦门、大连列为国际航运中心,以上这些港口都是国际集装箱运输的大港或重要港口城市。不难看出,列为国际航运中心的城市都是国际航运的沿海城市,而没有内河航运中心。重庆要建设长江上游航运中心,它是区域性的,但却是开创性的事业,没有范例可循。十多年来,经过不断探索,取得了巨大的进展,重庆航运中心成为长江经济带建设的重要标志。

笔者认为港口吞吐量,特别是集装箱吞吐量,是航运中心的重要载体,但不是唯一因素。英国伦敦港吞吐量并不大,但列为2016年航运中心指数报告的第2位,主要是航运服务方面,航运金融、保险业发达,至今伦敦航交所发布的干散货航运指数(波罗的海指数BDI)仍是全球干散货运输的景气指数,为全球航运界所认可。我们从事航运事业的同志要关注最近信息,新加坡航交所收购了伦敦航交所,新加坡力图打造航运交易中心,说明全球经济重心的东移。2016年航运中心指数报告研究中,入选港口货物吞吐量占总样本的72.21%,说明国际航运中心的排位,并不是以港口吞吐量论高低。2015年宁波舟山港吞吐量8.9亿t,位列全球港口第一,没有进入全球10大航运中心;上海港吞吐量达到6.5亿t(其中集装箱吞吐量3654万TEU,全球第一)才跻身国际航运中心的第6位。这不仅说明国际航运中心不完全取决于吞吐量的多少,而且说明我国的国际航运中心仍处于第一代航运中心的阶段,在航运服务上还不够发达。这是我国航运中心建设中的关键所在。笔者认为航运中心不完全是港口概念,而是以港兴城的城市概念,做到航运资源高度聚集,航运服务功能健全,航运市场环境优良,现代物流高效,才是航运中心建设的根本所在。具备了全球航运资源的配置能力则是国际航运中心,具备了区域航运资源的配置能力则是区域性航运中心。2016年6月23日上海市人大常委会第30次会议审议通过的《上海市推进国际航运中心建设条例》<sup>[3]</sup>,是我

国首部航运中心建设的地方性法规,从法规层面推进航运中心建设,体现了以法治国的理念,值得借鉴。重庆建设的长江上游航运中心,要抓住“一带一路”和长江经济带建设的机遇,不断完善和提高航运中心的功能和作用,促进港口的转型升级,促进城市的转型升级,要努力聚集长江上游航运资源配置,发展航运服务业,创造良好的物流市场环境,发展综合运输体系。

## 6 长江上游地区对外开放通道问题

深化改革、扩大开放是中国特色社会主义富国之路、强国之路,是实现中华民族伟大复兴中国梦必然之路。重庆直辖以来在坚持深化改革,富民兴渝的同时,不断探索扩大开放的举措,“渝新欧”铁路专列开通是顺应党中央“一带一路”倡议后西部地区开往欧洲腹地的第一趟列车,它带动了重庆和西南地区的经济社会发展。

交通运输是国民经济发展的基础,是中华民族强国梦腾飞的跑道。长江上游经济社会发展就要开拓通达海的开放通道。1992年在山东济南召开的全国公路建设工作会议指出要重点建设“二纵二横三条线”高速公路,其中西南出海通道,就是长江上游通向珠江三角洲、通向东南亚的高速公路通道,发展水-陆-水的江海联运方式;后来又在国家关于东盟“10+1”战略合作的基础上,实现了澜沧江-湄公河国际河流中老缅泰的跨国通航,陕西的苹果就是通过长江上游地区陆-水通道销往东南亚的。但是,有一个通道即利用缅甸依洛瓦底江进入印度洋的设想还没有实质性的进展。印象中唐伯明校长在研究抗日战争期间中缅公路(史迪威公路)历史时曾谈过通向印度洋(安德曼海)通道方案。具体地说,就是云南的瑞丽从公路可到缅甸北部的第二大城市曼德勒附近的八莫港(约90 km),进入依洛瓦底江水运到仰光(皎漂)进印度洋;也可论证浚深流入依洛瓦底的支流瑞丽江(中缅界河)的方案;此外曼德勒到仰光还有缅甸殖民时期留下的铁路。由于这些通道都在缅甸境内,中缅交通运输部门虽曾有接触,但未能达成共识。这些运输通道纵贯缅甸南北,对缅甸的经济社会发展意义重大。

2016年3月,昆山素季领导的全国民主联盟执政,发展经济实现民族和解是执政党巩固执政地位的首选目标,必然要加快交通基础设施建设。我们可以顺应这个势头,探讨中缅运输通道(水运、公路、铁路)建设。这些通道如果得以畅通,对缅甸、

对中国来说都是一件利国利民的大好事。这些通道基础设施建设的初期研究工作都是重庆交通大学学科的优势所在,应该关注,如果有机会要积极参与。这是交通运输方面国际合作的重大战略设想,要和“一带一路”、长江经济带建设,特别是扩大长江上游对外开放紧密结合起来。这个国际通道方案能够成立,云南将成为西部对外开放的前沿,重庆将成为综合运输重要节点,将对我国西部地区,特别是长江上游经济社会发展起到难以估量的影响。

根据作者 2016 年 7 月 12 日在重庆交通大学召开的长江上游航运发展研究中心论坛上的讲话整理。

#### 参考文献(References):

- [1] 上海市城市总体规划编制工作领导小组.《上海市城市总体规划(2016—2040)》草案公示[EB/OL]. (2016-08-22) [2016-08-23]. <http://www.shanghai.gov.cn/nw2/nw2314/nw2319/nw12344/u26aw48617.html>.

Leading Group for the Preparation of Urban Master Plan of Shanghai. *Shanghai City Master Plan, 2016—2040* [EB/OL]. (2016-08-22) [2016-08-23]. <http://www.shanghai.gov.cn/nw2/nw2314/nw2319/nw12344/u26aw48617.html>.

- [2] 新华社中国经济信息社.波罗的海交易所.《新华—波罗的海国际航运中心发展指数报告(2016)》发布[EB/OL]. (2016-07-14) [2016-07-15]. [http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/201607/t20160714\\_1276752.shtml](http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/201607/t20160714_1276752.shtml).

Xinhua News Agency China Economic Information Service, Baltic Exchange. *Xinhua-Baltic International Shipping Center Development Index Report, 2016* [EB/OL]. (2016-07-14) [2016-07-15]. [http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/201607/t20160714\\_1276752.shtml](http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/201607/t20160714_1276752.shtml).

- [3] 上海市人大常委会.上海市推进国际航运中心建设条例[EB/OL]. (2016-06-23) [2016-06-24]. [http://www.ship.sh/news\\_detail.php?nid=21202](http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=21202).

Shanghai Municipal People's Congress Standing Committee. *Regulations of Shanghai Municipality on Promoting the Construction of International Shipping Center* [EB/OL]. (2016-06-23) [2016-06-24]. [http://www.ship.sh/news\\_detail.php?nid=21202](http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=21202).

(责任编辑 田文玉)