

DOI: 10.3969/j.issn.1674-0696.2019.11.01

# 中国西南地区建设“南向通道”的前景

黄镇东

(中华人民共和国交通运输部,北京 100029)

**摘要:** 客户需求是物流组织的基本出发点,介绍了客户的 4 项基本需求。首先,提出了降低物流成本需要解决的 3 个问题:①我国产业布局上存在的问题;②物流行业的自身问题,即要建立一个适度超前的综合运输体系;③交通基础设施建设面临的投资问题。其次,基于对重庆长江水运现状的分析,指出了重庆建设“南向通道”的深远意义,并提出了 2 个具体研究问题:①充分利用广西北部湾港发展集装箱业务;②“南向通道”的集疏运体系以公路运输为基础,铁路运输为骨干,水路运输为辅。最后,展望了中国西部地区水陆空立体发展的前景。

**关键词:** 交通运输工程;物流组织;综合运输

中图分类号:U14

文献标志码:A

文章编号:1674-0696(2019)11-001-05

## The Prospect of Building “Southing Channel” in Southwest China

HUANG Zhendong

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

**Abstract:** Customer demand is the basic starting point of logistics organization. Four basic needs of customers were introduced. First of all, three problems which needed to be solved to reduce the logistics costs were put forward: ① the problems existing in the industrial layout of China; ② the problems of the logistics industry itself, that is, to establish a moderately advanced comprehensive transportation system; ③ the investment problems faced by the construction of transportation infrastructure. Secondly, based on the analysis of the current situation of the Yangtze River water transportation in Chongqing, the far-reaching significance of the construction of “southing channel” in Chongqing were pointed out, and two specific research issues were proposed: ① making full use of Guangxi Beibu Gulf port to develop container business; ② the collection and distribution system of “southing channel” was based on highway transportation, with railway transportation as the backbone and waterway transportation as the auxiliary. Finally, the prospect of the three-dimensional development of water, land and air in Western China was prospected.

**Key words:** traffic and transportation engineering; logistics organization; comprehensive transportation

## 0 引言

为了加快交通运输部编纂“一史一录”(《中国水运史》现代部分和《中国水运工程建设实录》)的工作进度,得到重庆交通大学领导特别是河海学院的支持帮助。学院抽调了十二位研究生和本科生与“一史一录”编撰人员共同完成“一史一录”成就篇中建设项目模板转换成书稿的工作。唐伯明校长同时希望我对重庆交通大学正在开展的关于重庆建设“南向通道”的研究课题谈些看法和意见。我曾经

在重庆工作过一段时间,对重庆的对外开放,特别是对外的物流通道建设作过一些调研,所以接受了唐校长的提议。

据了解,重庆交通大学根据重庆市委市政府的要求,对重庆建设“南向通道”的课题已经做了大量的基础性工作,搜集了很多资料,信息量比较大;针对“南向通道”也已提出了建设性的对策建议,课题研究已有进展及成果。现借重庆建设“南向通道”专题研讨会这个机会,谈谈个人看法和意见。

收稿日期:2019-08-26;修订日期:2019-10-18

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。

## 1 物流通道研究关键点

重庆建设对外运输的“南向通道”的研究就是对一个地区发展的物流通道的研究。物流是产品成为商品的必要过程。交通运输行业既是一个产业部门(运输企业是实体、实业),又是服务于人民群众和经济社会发展的第三产业。所以,一定要以客户(旅客或货主)为中心,提供优质、高效的服务。客户的需求就是物流组织的基本出发点。一般来说,客户的需求包括以下几点:

1) 交货期。外贸运输有离岸价和到岸价,这是供货方和收货方的合同约定条件。作为物流组织方,在这个条件约束下,要如期完成货物运输过程。

2) 货运质量。客户要求运输过程中,货物不得受损。损坏了货物就成了运输单位与客户之间的经济纠纷。若受到不可抗力的因素如气候影响造成的灾害损失,可通过第三方保险来解决。

3) 物流成本。客户希望以最低的物流成本完成供货合同。这也是物流组织方关心的问题,物流组织方希望通过优质高效的服务,有盈利的空间,这是运输企业在市场竞争中的生存条件。

4) “货载相对平衡”理念,即进出相对平衡,以减少运输工具的空载率。这不仅有效地利用运输资源,而且对降低物流成本意义重大。“货载相对平衡”还反映了区域经济社会发展的水平或差异,同时也是物流组织部门经营管理追求的目标。

上述4项客户基本需求也是物流组织中最基本的要点,在实践中特别是市场经济条件下会衍生出多种多样的服务产品。

2001年,中国加入了世界贸易组织(WTO),进入了经济全球化过程,成为全球供应链中不可或缺的重要一环。改革开放以来,中国经济快速发展,取得了世人瞩目的成就,同时,中国的发展融入了全球经济。交通运输作为服务贸易的一部分,直接关系到中国的经济社会发展,成为全社会特别是各级政府高度关注和重视的一个先导性、基础性的行业。人民群众的期盼就是“要想富、先修路”,政府部门要求交通运输是国民经济的“先行官”,习近平总书记在党的十九大明确要求要实现“交通强国”的目标。

在重庆建设“南向通道”的课题研究过程中,可能会发现我国社会物流成本比发达国家高出较多这

个问题。据调查,发达国家的物流成本一般约占全社会成本的12%~15%,而中国的物流成本在全社会成本中,前几年高达25%~27%,近几年经过反复强调也采取了各种措施,降到了18%。物流成本的差距是我国实施“交通强国”战略最先不可避免的一个问题,需要进行研究。笔者的基本观点是:要研究中国的物流成本为什么高?高在什么地方?如何降低物流成本?要从体制、机制上根本地解决,而不是从行政指令上要求运输企业降低运输费用。我国的运输企业在经营上已是十分困难,盈利空间已经很小。从根本上降低物流成本,需要解决以下几个问题:

1) 要研究我国产业布局上存在的问题。例如钢铁生产,重庆的钢铁企业在生产上,从铁矿石到钢材,与上海宝钢的生产一样,但是重庆生产出来的吨钢的成本肯定高于上海宝钢,因为物流成本中多了铁矿石从上海到重庆的运输成本。如果把钢铁的上游生产放在沿海炼成钢坯,内地钢厂把钢坯锻成钢材以供应市场,这样就合理多了,不仅降低物流成本,而且可以把占用的物流能力腾出来,用于更需要运输的其它货种。除了钢铁生产,石油生产也存在类似问题。这正是当前中央反复强调和坚持的供给侧改革的任务。可喜的是,组建了宝武集团,武汉钢铁公司可以走出困境,那么,重庆钢铁工业怎么办?只有改革,别无他路!

2) 要研究物流行业的自身问题。要成为交通强国,必须有一个适度超前的综合运输体系,各种运输方式能够各展其长,优势互补,宜水则水,宜路则路,为人民群众提供方便的、有选择的出行方式,为客户提供效率高、质量好、物流成本低的运输方式。适度超前的综合运输体系是物流组织服务于国民经济发展的基础,其难点在于各种运输方式在空间布局上仍有短板,需要补齐;此外,在多种运输方式之间的有效衔接这方面还有大量的工作要做,衔接到“无缝对接”的深度是最理想的水平。这是“交通强国”战略实现过程中要解决的问题。

3) 解决交通基础设施建设面临的投资问题。中国社会物流成本高的另一个重要原因是形成物流运输能力的交通基础设施,它的社会属性本质上是公益性的,应该由纳税人的财政积累投入建设。但在改革开放前,中国“一穷二白”,依靠财政积累建设我国的交通运输基础设施是不可能的,至少是十分缓慢的。在各种运输方式中最为突出的就是公路建

设,改革开放初期,广东率先开放,引进外资、贷款修桥,改善珠三角水网地区交通不便、不畅的问题,1984年国务院54次常务会议为公路建设出台了三项政策,之后“贷款修路,收费还贷”成为中国公路特别是高速公路建设的基本模式,这就是用市场经济的手段,解决了交通基础设施能力的不足。在公路建设方面,我国所取得的成绩世人瞩目,公路里程超过了美国,我国成为世界上高速公路通车里程最长的国家;至2018年底,在全国范围内形成了14万km的高速公路网,并且改善、优化了中国公路网结构。交通建设的大发展是中国从站起来到富起来的决定性因素之一。成就是辉煌的,也是不可磨灭的。但是也要看到,高速公路建设形成了巨额的债务,目前仅靠收费还贷,相当多的公路还息还不了本,高速公路经营者压力山大!只有从深化改革上找出路。中国高速公路虽有短板,但基本道路网络已经形成,不可能也没有必要无上限的扩大路网规模。在当今的经济发展阶段,是否可以研究国家有计划地发行30~50年的长期国债,以国债把银行贷款顶掉,首先解决高速公路经营者债务(实际上地方债务),再偿还发行的长期债券?随着高速公路经营情况的改善,不断调低收费标准,降低物流费用,使我国高速公路最终回归社会公益设施的基本属性。这可能是降低我国社会物流成本高的一条出路。改革就是打破当前的利益格局,有一个痛苦的阶段,也有一个改革的机遇问题。

可能还有其他降低社会物流成本的办法和措施,这需要进行研究。只有深入研究才能找到改革的措施,才能取得科研的成果。

## 2 重庆建设“南向通道”的重大意义

重庆地处我国西南地区,长江上游,具有独特的水运优势;特别是三峡工程后,重庆的航运条件得到极大改善,成为长江上游的航运中心,至今仍然是重庆对外交通的东向通道。此外,重庆的铁路、公路、航空条件都比较好,所以重庆在我国西南地区是重要的交通枢纽城市。“一带一路”建设中,我那时还在重庆工作,在大学城规划中,布局了铁路枢纽站区,在全国开出了第一列西北向的“渝新欧”专列,开启了对中亚地区、对欧洲开放的格局,使重庆成为陆上丝绸之路的重要节点城市。在“南向通道”中,市场机制推动了铁海联运的重庆—深圳集装箱班

列,充分依托珠三角地区的经济发展快、港口国际航线多、班轮密度大的优势,使重庆进入了海上丝路的行列。

当前,重庆市委市政府提出了加强南向物流通道的建设,为此,重庆交通大学设立了重庆建设“南向通道”专项课题进行深入研究。对于这个研究课题,笔者认为:

重庆最具优势的长江水运受到了三峡新通道建设的滞后影响。目前三峡通航枢纽(双向五级船闸、升船机)已超负荷运行,设计能力1亿t,2018年已达到1.38亿t,可挖潜力有限。即使新通道开工建设,工期约6年左右,要到2025年左右才能见到实效。时不我待,必须加大其他方向通道能力建设,而“南向通道”最具潜力。

全球化经济发展中,东南亚地区欣欣向荣,东盟已经上升为我国第二大对外贸易伙伴。重庆和我国西部地区能搭上东盟经济体发展,这是对外开放的重要机遇,又和海上丝绸之路发展战略紧扣。

所以,重庆交通大学开展的重庆建设“南向通道”的课题意义深远,可研性很强。建议在研究过程中,扩大视野,不仅仅局限于重庆,而是要立足中国西部地区,特别是要研究西南地区的对外开放和对外通道建设。这对于重庆交通大学向教学研究型大学发展,意义重大,好处更多。

## 3 重庆建设“南向通道”课题研究的具体问题

货物运输中,一般来说散货(包括原油)运输,与国家或区域的资源分布、产业布局直接关联,如我国历史上的北煤南运,现在的北粮南运。改革开放后,我国大量进口铁矿石就以钢铁企业的布局直接关联,这样就形成了我国沿海港口散货进出口专业化码头的布局。所以,散货运输的物流组织,船公司是根据客户(货主或代理)的需求来安排船舶运力和航线组织。但对集装箱运输就要复杂多了,特别国际集装箱运输业务,所以“航运中心”,往往是以集装箱业务为标志。更有甚者,“什么是港口现代化,集装箱化就是港口现代化”,可见航运界对集装箱运输的关切和重视。

对重庆建设“南向通道”来说,最近的出海口是广西的北部湾港(钦州、防城、北海包括铁山港区)。2018年港口吞吐量2.4亿t,其中集装箱吞吐量290

万 t。影响北部湾港集装箱发展的主要因素是 2 个方面: ①港口腹地内的经济发展水平; ②北部湾港集装箱运输航线配置。这 2 个因素是“鸡和蛋”关系, 腹地经济发展快, 对集装箱运输需求旺盛, 船公司配置的航线航班就多; 而配置的航线航班多, 又推动腹地内的经济社会发展, 当然决定性的因素还是腹地经济发展水平, 毕竟运输行业是服务性的第三产业。显然, 当前北部湾港在集装箱运输特别是国际集装箱运输格局中还不是国际贸易的干线港, 能开辟一些近洋航线外, 只能是干线港的“喂给港”。所以, 西部地区特别是西南地区, 要充分利用北部湾港, 除了开辟国内集装箱业务、东南亚的近洋集装箱班轮业务外, 要加快区域经济发展步伐, 吸引船公司特别像中国远洋海运集团这样的船公司到北部湾港发展集装箱业务。对重庆而言, 原来“南向通道”上的国际集装箱业务, 经深圳中转, 就可以逐步调整到北部湾港, 毕竟铁路运输距离缩短了很多, 物流成本必然下降。

重庆建设“南向通道”研究中, 还要重视货物集疏运体系的合理和科学, 也就是可持续发展。所谓“南向通道”是货物流向的方向概念, 从运输组织来说就是“陆海通道”。建设“陆海通道”要从实际出发, 研究本地区的综合运输体系, 发挥各种运输方式的优势, 努力降低物流成本。笔者认为, 从重庆到广西北部湾港运输距离比较长, 理论上水运是最好的选择, 但是跨越长江、珠江水系水运通道十分困难, 没有现实的可行性。即便广西, 目前西江到北部湾港也没有水运通道(平陆运河正在研究中)。公路运输目前条件十分优越, 西南地区的高速公路网络基本形成, 贵州实现了“县县通高速”, 国家公路干线网、县乡公路网、农村公路建设取得了巨大的成就, 对经济社会的覆盖面很大。但是从重庆到广西北部湾港的运输距离长, 公路运输的成本高, 很难降低物流费用。所以, 铁路运输是最佳的选择。问题在于重庆“南向通道”的铁路能力够不够? 能否适应重庆和西南地区经济发展的要求? 这是需要深入研究的。所以研究重庆“南向通道”的集疏运体系, 应该以公路运输为基础, 以铁路运输为骨干, 有条件的地方可以利用水运方式。重庆—兰州的铁路兰渝线正在建设, 如果能和重庆—广西北部湾的铁路联结起来, 在我国西部地区形成一条纵贯南北的铁路大动脉, 进一步做大北部湾港, 这对我国西部经济社会发展意义重大, 确实把西部大开发的战略落到了

实处。如果铁路能力不足, 可以研究重载铁路万吨列车的发展方案。对重庆的发展来说, 处于物流通道的枢纽部位, 东西向依托长江水运、南北向依托铁路运输, 一盘棋就走活了, 在“一带一路”的战略格局中位置凸显出来了, 重庆经济社会发展的物流基础就扎实了。

## 4 中国西部地区水陆空立体发展前景

从事国际航运的人都清楚全球航运体系中有些关键节点是具有战略意义的, 譬如巴拿马运河是太平洋与大西洋的重要通道; 苏伊士运河是印度洋与地中海、大西洋的重要通道; 而马六甲海峡是太平洋与印度洋的重要通道。对我国海上运输而言, 马六甲海峡尤为重要, 在外贸运输中 60%~70% 货物运输要通过马六甲海峡。在极端情况下, 避开对我国海上运输的制约是国家利益所在。20 世纪 90 年代, 那时笔者在交通部工作, 针对这个问题做过研究。20 多年过去了, 现在见到了一些成效。如瓜达尔港地处巴基斯坦西部的俾路支省, 离伊朗的边境仅 40~50 km, 位于霍尔木兹海峡的东端, 也就是说瓜达尔港紧靠中东产油区。中巴关系友好, 在巴基斯坦政府支持下, 瓜达尔港得以开发, 当时的中国港湾集团参加了设计、施工。建成后, 由新加坡的一个企业经营, 仅投放了几台码头门机, 搁置了近 10 年没有使用。这引起了巴基斯坦政府的警惕, 收回了经营权, 交给了中国香港的一个港口公司管理, 目前, 正紧锣密鼓地开发建设。瓜达尔港已成为巴基斯坦西部的重要出海口和新兴城市。

党的十八大后, 为了加大中国西部开发开放力度, 配套建设的中巴公路将成为中国西部地区特别是西北地区重要的对外开放通道, 瓜达尔港也成为“一带一路”发展中的重要节点。对中国西南地区来说, 最理想的对外通道是缅甸的皎漂港和仰光港。从 20 世纪 90 年代起, 云南省委和政府就做了大量的工作, 推动中国西南地区对外通道建设。以云南边境城市瑞丽为出发点, 高速公路已经连接全国网络; 正在建设的大理—瑞丽铁路即将开通, 缅甸铁道部门提出即将修建木姐(瑞丽)—腊戍—曼德勒铁路, 全长 430 km。瑞丽还有发展水运的条件, 瑞丽江是缅甸伊洛瓦底江的支流, 梯级渠化后可以达到通航要求; 随着中缅合作开发的皎漂港码头的建设, 这个区域的输油管线也将成为我国进口石油的重要

通道。

航空运输已有云南德宏州的芒市机场完成。各种运输方式能够集中在一个边境口岸,是十分难得的,发展潜力巨大。当然也要看到,缅甸是东盟重要成员,发展相对滞后,国内政局较为复杂,民族问题突出,交通基础设施比较落后。相信随着经济全球化,缅甸经济也会加快发展。缅甸对中国开放是合作双赢的重要途径。中缅运输通道的建设对中国西部地区特别是西南地区的发展意义重大,也使得我们跨过马六甲海峡进入印度洋,“一带一路”物流网络建设覆盖面将会取得重大进展。此外,20 世纪 90 年代扩大开放战略推动了中国与老挝、缅甸、泰国合作,开通了澜沧江-湄公河内河通航运输,陕西的苹果通过这条通道直接进入了泰国的市场。

受通航环境和条件的影响,目前,运输能力不是太大,但对区域经济发展还是起到了一定作用,这是我国西部地区与东盟国家水上运输的通道之一。建议重庆交通大学在重庆建设“南向通道”的课题中密切关注云南瑞丽(包括腾冲)一缅甸皎漂一仰光通道进展,这不仅是对重庆发展,而且主要是对中国外贸运输整体战略具有重大意义。

## 5 结 语

党的十八大以来,我们国家从富起来到迈向现代化的强国之路,经济结构调整升级,高质量发展任

重道远,建设畅通高效的物流通道,是一项基础性的工作。

鉴于客户需求是物流组织的基本出发点,介绍了客户的 4 项基本需求,提出了降低物流成本需研究问题:①我国产业布局上存在的问题;②物流行业的自身问题,即要建立一个适度超前的综合运输体系;③交通基础设施建设面临的投资问题。

基于重庆长江水运的现状,分析了重庆建设“南向通道”的重大意义,指出了重庆交通大学的重庆建设“南向通道”课题的深远意义,提出研究不要局限于重庆,而是要立足我国西部地区,研究西南地区对外开放和对外通道的建设。

同时,提出了课题的具体研究问题:①充分利用广西北部湾港发展集装箱业务;②重庆“南向通道”的集疏运体系应以公路运输为基础,以铁路运输为骨干,有条件的地方可以利用水运方式,从而凸显了重庆在“一带一路”战略格局中位置,使得重庆经济社会发展的物流基础更加扎实。

最后,对我国西部地区水陆空立体发展的前景进行了展望。

---

根据作者 2019 年 4 月 26 日在重庆交通大学召开的建设重庆“南向通道”专题研讨会上的讲话记录整理。

(责任编辑:田文玉)