

关于西部陆海新通道的研究与建议

刘慧波, 陈晖, 陶勇

(中国交通建设集团, 北京 100088)

摘要: 西部陆海新通道位于我国西部地区腹地, 北接“丝绸之路”经济带, 南连 21 世纪海上丝绸之路, 协同衔接长江经济带, 在区域协调发展格局中具有重要战略地位。推动西部陆海新通道高质量发展对于加快现代流通体系建设, 服务构建“双循环”新发展格局具有重要意义。

关键词: 西部陆海新通道; 丝绸之路; 长江经济带

中图分类号: [U15] **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 03—0014—02

1 西部陆海新通道的相关背景

2019 年 8 月, 国家发改委发布《西部陆海新通道总体规划》(简称“规划”), 建设自重庆经贵阳、南宁至北部湾出海口, 自重庆经怀化、柳州至北部湾出海口, 以及自成都经泸州(宜宾)、百色至北部湾出海口三条主通道。西部陆海新通道作为深化陆海双向开放、推进西部大开发形成新格局的重要举措, 可加快通道和物流设施建设, 为推动西部地区高质量发展、建设现代化经济体系提供有力支撑。

《规划》发布以来, 各地方政府陆续出台相应具体实施方案或成立专项工作组, 积极配合西部陆海新通道建设。西部陆海新通道已成为 RCEP 框架下连接中国

与东盟地区的最快速、最便捷通道。近期重庆出台《2021 年重庆市推进西部陆海新通道建设工作要点》, 基础设施方面要推进渝黔高速公路扩能、渝遂高速公路扩能、大足至内江、巫溪至镇坪、綦江万盛至正安等高速公路建设; 启动西部陆海新通道重庆无水港项目工程(一期)建设等。广西正着力提升通道运输能力, 加快建设贵阳至南宁铁路、贵州平塘经天峨至南宁高速公路等一批干线项目, 力争明年开工建设西部陆海新通道(平陆)运河, 加快形成多向连通、衔接国际的集成大通道; 推进钦州—北海—防城港港口型国家物流枢纽建设, 下半年计划增开南亚航线, 加密东盟外贸航线, 吸引通道沿线省市更多货物经由北部湾港出海。

地参与到公司的运营管理中, 丰富企业的股权结构。我国的“十四五”规划指出要持续推进流通体制改革, 提升水上运输企业的国际竞争力水平, 促进形成绿色高效的国际商贸流通体系。因此我国水上运输业上市公司完善股权结构, 提升财务绩效的同时, 有利于推动我国港口在大宗商品及长途货物运输方面发挥更大的作用, 促进地区产业结构升级, 加快形成现代化的国际物流网络。

参考文献:

[1] 高兴, 刘浩莉. 股权结构、研发投入与小微企业财务绩效[J]. 会计之友, 2018, 0(13):72-75.

[2] 龙子午, 王祖昕. 股权集中度、R&D 投入与企业财务绩效[J]. 财会通讯, 2020, 0(4):41-44.

[3] 谢芳. 中小企业公司治理与财务绩效——基于深交所

中小企业板的研究[J]. 财会通讯: 综合(下), 2011(3):104-106.

[4] 秦亚飞, 高洪显, 田国双. 外商投资、股权结构与企业财务绩效[J]. 财会通讯: 下, 2019, 0(5):108-111.

[5] 梁可可, 李洋, 周佩璇. 股权结构对财务绩效的影响研究——基于概率投票模型下股权控制度的实证[J]. 财会通讯: 中, 2019, 0(4):20-24.

[6] 李雨欣. 基于物流企业的财务管理问题研究[J]. 物流工程与管理, 2020, 42(1):58-59.

基金项目: 大学生创新训练项目“股权结构对企业财务绩效的影响”, 项目号 2021NFUSPITP0162。

其中，平陆运河项目总投资约 680 亿元。运河全长约 140 公里，能够为广西、云南、贵州等省区及广袤的西南、中南、西北地区开辟更便捷经济的出海通道。项目建成后，西江航运干线中上游船舶可经西部陆海新通道（平陆）运河从钦州港出海，较由广州出海缩短 560 公里。

2 关于西部陆海新通道的研究与建议

2.1 持续跟踪潜在项目机会

《西部陆海新通道总体规划》规划期为 2019–2025 年，展望到 2035 年。建议持续跟踪通道沿线铁路干线新建及扩能改造工程、公路干线瓶颈路段扩能改造和待贯通路段建设工程、北部湾港和洋浦港泊位及进港航道疏浚整治工程、重庆成都昆明钦州等地运输场站及物流园区多式联运工程、平陆运河等集疏运交通枢纽工程等重点项目，同时关注连接口岸交通建设以及中国与东盟国家境外交通设施的互联互通。

培育通道经济方面，重庆等地推进与通道沿线省（区、市）、东盟国家共建一批优势互补、互利共赢的产业合作园区，引导生产要素向通道沿线更有竞争力的地区聚集，开展国际产能和装备制造合作，推动产业协作补链成群。相关中央企业可依托自身产业资源等优势，适时参与产业园投资、建设和运营。

2.2 积极参与西部多式联运中心建设

西部陆海新通道的建设在于解决既有通道存在交通运输瓶颈制约、物流成本偏高、竞争能力不强、缺乏有效产业支撑、通关便利化有待提升等突出问题，必将培育壮大西部通道枢纽城市多式联运方式。对比中铁工、中铁建等建筑类央企，历史沿革上与各铁路局集团关系更为紧密，较多参与多式联运中心铁路场站的建设，但中交集团在多式联运中心的全产业链优势更为突出，例如中交集团所属振华重工高效自动化码头解决方案可作为集装箱多式联运中心的衍生解决方案，中交集团所属中交资管的公路运营优势有基础迁移至多式联运运营领域。目前各地多式联运中心均缺乏高性能的软硬件保障，导致作业效率偏低和集疏港能力有限、运输成本缺乏竞争力，规划设计思路封闭导致物流产业生态系统造血功能差，这些都给企业利用自身资源进一步优化多式联运中心建设提供了契机。

中交集团是铁路系统传统意义上的路外企业，一

方面可强化与地方政府、各铁路局集团的紧密合作；另一方面要依托所属设计院，为新一代高效多式联运中心进行概念性打样，整合高效集疏运公路配套、自动化快速装卸站场、自动化集装箱堆场、政府高效三关设施、智能化站场设备管理软件、站场物流管理软件等新一代软硬件设施，作为高效多式联运中心站场的设计方向和推介路演基础方案。

2.3 围绕西部多式联运中心进行系统战略布局

以成都国际铁路港为标杆参考，相关中央企业可围绕多式联运中心进行系统化战略布局。一是集装箱多式联运中心具有承载能力强、便捷和成本优势，有很强的物流导入性，集装箱货源的主要生成地就在其附近的物流园区。二是通过集装箱多式联运中心可在其周边布局建设物流仓储园区，围绕物流园区可规划建设临港产业集群，以原材料和产品的低成本高效物流模式可带动相关产业的集聚和发展。三是围绕产业集群可构建宜业宜居产业新城，在多式联运物流枢纽的基础上完善道路、交通、通讯等市政基础设施，优化商业、文教、医疗等城市配套功能，提升植被、空气、水域等生态环境质量，吸引人才集聚，从而构建以港聚产、以产兴城、以城育港的高品质产业新城。中交集团在独自承担现代多式联运中心及其配套集疏港交通体系、园区、新城建设及运营的系统性工程方面拥有绝对优势，规划、投资、设计、装备制造、建设、运营等各个环节都能在集团内部找到提供方。建议紧紧抓住西部陆海新通道多式联运中心建设的重大机遇，统筹相关资源，围绕多式联运中心做好综合性基础设施的顶层设计，进行系统战略布局。

2.4 探索开展多式联运轻资产运营业务

在多式联运运营方面，中交集团等中央企业有着公路、铁路、码头等多种运输方式和运输终端的建设和运维经验，可参考中集多式联运公司的运营模式，与优质物流方案提供商成立合资公司，同时纳入港口集团、铁路局集团、地方城投公司作为公司股东。为降低重资产持有率，平衡各相关方利益，可不寻求绝对控股，但要通过相对控股把握多式联运中心的运营权。