



復旦大學

一帶一路  
及全球治理研究院

系列研究报告

2018年第10期（总第17期）

# 南向通道：“一带一路”倡议下 全球治理新实践

复旦-广西海上丝绸之路与区域发展研究院

复旦大学一带一路及全球治理研究院

2018年10月

# **南向通道：“一带一路”倡议下全球治理新实践**

复旦-广西海上丝绸之路与区域发展研究院  
2018 年 10 月



# 目 录

第一章 南向通道建设的战略意义.....	1
一、“共商共建共享”全球治理理念的生动实践.....	2
二、沿线各国深度参与全球贸易体系的难得历史机遇.....	2
三、沿线各国有效融入全球分工体系的难得历史机遇.....	2
四、广西有效落实中央赋予“三大定位”的战略抓手.....	2
第二章 广西参与南向通道的重要机遇与资源研析.....	4
一、广西参与南向通道的重要机遇.....	4
（一）打破瓶颈，建设标志性重大基础设施项目.....	4
（二）降低物流成本，新通道应运而生.....	4
（三）带来合作机遇，凸显巨大价值潜力.....	5
（四）突破制约瓶颈，打造国际贸易新通道.....	5
二、广西参与南向通道的资源研析.....	5
（一）优势资源.....	5
（二）基础条件.....	7
第三章 广西参与南向通道的新举措.....	9
一、进一步夯实合作机制，不断扩大合作范围.....	9
二、制定基础设施建设行动计划，完善重大项目设施.....	9
三、实现铁海联运常态化运营，不断拓展班列线路.....	9
四、推动港航和园区建设，提升联运能力.....	10
（一）围绕“提能力”，努力提升北部湾港口综合承载能力，全力推进港口码头重点基础设施建设.....	10
（二）围绕“通干线”，出台政策和资金扶持班轮班列，实现南向通道海铁联运干线常态化运行.....	11
（三）围绕“破瓶颈”，重点推进南向通道破瓶颈标志性重大基础设施项目，取得重大进展 .....	11
五、开展提效降费优服行动，降低南向通道物流成本.....	11

六、搭建多式联运信息化平台,提升南向通道信息化水平.....	12
七、加强南向通道专业人才培养,扩大人才储备.....	12
<b>第四章 广西参与南向通道的新挑战.....</b>	<b>14</b>
一、多式联运梗阻的挑战.....	14
二、挖掘整合沿线货源的挑战.....	14
三、出海通道激烈竞争的挑战.....	15
四、广西区域经济发展的挑战.....	16
<b>第五章 广西参与南向通道的新思维.....</b>	<b>17</b>
一、更加积极主动开放的思维.....	17
(一)“三大定位”新使命.....	17
(二)“五个扎实”新要求 and 四个“下功夫”.....	17
(三)“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局 .....	17
二、有效集聚优质要素的思维.....	18
(一)营造优良营商环境.....	18
(二)招商引资全生命周期服务.....	18
(三)强龙头、补链条、聚集群.....	18
三、区域创新发展的思维.....	19
(一)积极承接对外开放带来的技术溢出效应.....	19
(二)依托广西独特技术优势在对外开放中实现互利共赢.....	19
(三)以强化人才和资本集聚为抓手推动区域创新取得突破.....	19

## 第一章 南向通道建设的战略意义

南向通道，是国际陆海贸易新通道。通过成渝地区和北部湾地区，向北连接亚欧大陆桥，与丝绸之路经济带联通；向南通过北部湾与 21 世纪海上丝绸之路衔接；在重庆与长江经济带衔接。南向通道覆盖了中国西南、西北地区，东盟、中亚、中东、粤港澳大湾区和欧洲地区。

南向通道建设是渝桂黔陇等西部省区市落实党的十九大精神并以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，充分利用“一带一路”给西部省区发展带来的机遇，构建“陆海内外联动、东西双向互济”开放格局的重要战略举措，也是推动西部地区开放开发的重要抓手。

对于广西来讲，南向通道建设具有服务于国家战略、担当历史使命的重大战略意义。遵照“一带一路”规划愿景的要求，努力构建南向通道建设，促进广西现代产业竞争力提升的路径，采取得力措施推进路径高效建设，以此促进广西现代产业竞争力提升，推动广西建成南向通道上重要的物流枢纽、商贸走廊和新兴产业带，推进中央赋予广西“三大定位”的落实。



图 1 中新互联互通南向通道概况

## 一、“共商共建共享”全球治理理念的生动实践

南向通道，是习近平主席倡导的“共商共建共享”的全球治理理念在“一带一路”实践中的成功运用。

南向通道的建设，离不开南向通道沿线各国共同协商、深化交流，只有加强南向通道沿线各国之间的互信，才能共同协商解决南向通道建设的政治和经济障碍。

南向通道的建设，离不开南向通道沿线各国共同参与、合作共建，分享发展机遇，扩大南向通道沿线各国共同利益，从而形成互利共赢的利益共同体。

南向通道的建设，离不开南向通道沿线各国平等发展、共同分享，让南向通道沿线每个国家及其人民都享有平等的发展机会，共同分享世界经济发展成果。

## 二、沿线各国深度参与全球贸易体系的难得历史机遇

南向通道的建设，有利于实现中国和东南亚国家的贸易目标。中国与东盟的贸易相互依赖程度日益强化。2017 年中国和东盟贸易额达 5148.2 亿美元，中国已连续 9 年成为东盟第一大贸易伙伴，东盟连续 7 年成为中国第三大贸易伙伴。2020 年双方贸易额预计将达到 1 万亿美元。

南向通道的建设，有利于丰富东南亚国家对欧洲贸易的通道选择。随着跨国公司不断强化对东盟的投资和转移，东南亚已成为全球电子信息、机械、化工、汽车、医药、纺织、成衣等重要的生产与出口基地，东南亚国家与欧洲国家的市场联系日趋紧密。

南向通道的建设，有助于强化东南亚国家与中亚国家之间的贸易联系。随着中亚国家经济稳步发展以及“一带一路”倡议持续推进，东南亚国家与中亚国家的双边贸易额不断增长。

## 三、沿线各国有效融入全球分工体系的难得历史机遇

南向通道的建设，有利于推动中国和东盟双向投资。2017 年中国和东盟累计双向投资总额已超过 2000 亿美元。中国企业投资领域已从制造业、采矿业、批发零售等逐步拓展到电力、供水、电信等基础设施建设和更加丰富的商贸服务业。中国已在东盟设立直接投资企业 4000 余家，雇佣当地员工 30 余万人。

南向通道的建设，有利于推动沿线国家和地区摆脱产业发展的路径依赖。长期以来，承接产业转移是沿线国家和地区的主要产业发展路径，南向通道所带来的物流、资金流、人流和信息流等要素的有效集聚，为沿线国家和地区探索特色产业发展和实现区域创新提供了千载难逢的契机，提供了无限的产业成长想象空间。

## 四、广西有效落实中央赋予“三大定位”的战略抓手

《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》提出：“发挥广西与东盟国家陆海相邻的独特优势，加快北部湾经济区和珠江—西江经济带开放发展，构建面向东盟区域的国际通道，打造西南、中南地区开放发展新的战略支点，形成 21

世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户。”

在 2017 年 4 月 19—21 日习近平总书记在广西考察时，进一步指出：“广西有条件在‘一带一路’建设中发挥更大作用。要立足独特区位，释放‘海’的潜力，激发‘江’的活力，做足‘边’的文章，全力实施开放带动战略，推进关键项目落地，夯实提升中国—东盟开放平台，构建全方位开放发展新格局。”

南向通道建设，是广西把落实中央“三大定位”的战略抓手、深度融入国家“一带一路”建设的关键举措、广西扩大对外开放的头等大事、深化与东盟交流合作的黄金平台。



## 第二章 广西参与南向通道的重要机遇与资源研析

### 一、广西参与南向通道的重要机遇

随着“渝桂新”“陇桂新”“蓉欧+东盟”等海铁联运班列的开通，中新互联互通南向通道正在迅速形成，广西北部湾处于这条大通道的陆海节点，进出口集装箱都经过北部湾经济区的钦州港出海、上岸，广西的枢纽地位优势日益凸显，为承接重大机遇奠定了坚实基础。

#### （一）打破瓶颈，建设标志性重大基础设施项目

在南向通道建设过程中，广西将面临打破瓶颈、建设标志性重大基础设施项目的重要机遇。通过强化规划引领，落实功能定位，推动建设集约化、大型化、专业化、智能化泊位，着力推进各港区优化完善和有序开发，实现一港三域协同发展。统筹推进港口重大基础设施项目建设、多式联运重点标志性项目建设；推进南向通道班轮班列运营，稳定三个“天天”班常态化运营，不断拓展增开班轮航线和其他铁海联运班列线路，完善多式联运网络；推进北部湾港内陆无水港体系建设，以通道经济促进北部湾经济区产业升级发展。

#### （二）降低物流成本，新通道应运而生

南向通道为西部四省区出口东南亚带来提升时效和缩短运距的机遇。该通道较深圳通道少 1100 多公里，较长江通道少 2200 多公里，较长江水道节约 60%多的运输时间；其运输成本主要集中在铁路段，在获得铁路运价合理下浮后基本可以与长江水运持平；与空运相比虽然多出三四天，但平均每吨费用仅为空运费用的 3.5%（见表 1）。

表 1 南向通道航运时效、航距与其他航线的比较

线路	航距（KM）			时间（天）			运费 （万元/TEU）
	境内	境外	总距	境内	境外	总时	
重庆—钦州—新加坡	1460	2600	4060	2	4	6	0.93
重庆—深圳—新加坡	2160	3023	5183	3	6	9	1.10
重庆—上海—新加坡	2400	3900	6300	13	7	20	0.64

数据来源：根据《广西举办推进中新互联互通南向通道建设新闻发布会》的相关数据进行整理。

南向通道向北连接丝绸之路经济带，向南连接 21 世纪海上丝绸之路和中南半岛，形成了“一带一路”经我国西部的完整环线。从东向到南向，南向通道引发西部地区传统物流格局的重大转变。

### （三）带来合作机遇，凸显巨大价值潜力

南向通道是目前“一带”与“一路”的最佳联结点，具有广阔的市场价值，它不仅能使中国西部地区受益，更为沿线国家和地区注入新动力。尤其是东盟国家，可将南向通道作为物流中枢，实现与中亚、欧洲等区域的便捷联通。南向通道吸引力不仅仅“囿于”企业。我国西部其他省份、港澳台地区以及通道沿线国家和地区均通过不同方式表达参与建设的强烈愿望：四川、云南、陕西、青海、内蒙古、新疆等省区都表示希望参与南向通道建设，其中，四川、云南已与广西对接相继开通了蓉桂、滇桂等铁路班列，充分利用广西沿海沿边优势对接东南亚；香港特区政府和企业将大力支持南向通道建设，香港港口、物流等商协会、企业 100 多名代表参加了广西南向通道推介会。

### （四）突破制约瓶颈，打造国际贸易新通道

对广西而言，一方面要与有关部委及沿线省份共同努力，加快推动南向通道上升为国家战略，争取国家层面更多支持；另一方面，要加快推进重大关键基础设施项目建设，优先推进钦州港东集装箱办理站、中新南宁国际物流园、多式联运综合信息服务平台等标志性旗舰项目，提升通道支撑水平。

随着南向通道建设的不断推进，对基础设施建设、多式联运网络体系布局运营、国际国内各方力量整合等都提出了更高要求。因此，广西将抓紧与沿线省份市对接协商，加快建立南向通道建设工作机制，力争用 2—3 年时间，将南向通道培育成为运营主体有市场竞争力、货源组织有充分保障、进出货量基本平衡、多种运输方式良性互补、能够持续稳定发展的国际陆海贸易新通道。

## 二、广西参与南向通道的资源研析

### （一）优势资源

#### 1. 地缘优势

##### （1）沿海优势

广西铁山港、钦州港、防城港等不同规模的 21 个港口分布在大约 1629 公里蜿蜒曲折的海岸线上，形成“天然港群海岸”。其中，适合建设泊靠能力万吨以上的港口有 5 个，即防城港、钦州港、北海港、珍珠港和铁山港，而且这些港口的最终开发潜力能达到每年吞吐 2 亿吨以上。除了水深、避风、浪小等天然优势之外，广西沿海港口还具备了接近港澳地区和东南亚地区的特殊区位优势。例如，从防城港至越南海防港之间的航线距离大约是 151 海里，从北海港至香港港的海上行程大约是 425 海里，而钦州港至新加坡港、泰国曼谷港的距离分别是 1338 海里和 1439 海里。

##### （2）沿边优势

广西东兴、宁明、凭祥、上思、龙州、大新、靖西、那坡等 8 个县（市）分别与越南广宁、谅山、高平等 3 个省接壤。从中国凭祥的友谊关至越南谅山市或者越南首都河

内市的距离分别是 18 公里和 180 公里。中国的湘桂铁路与越南谅山省的铁路连接，中国的火车可以通过广西的南宁、崇左（凭祥）直达越南首都河内。另外，在中越 12 个陆地边境口岸当中，广西的东兴、凭祥、友谊关、水口与龙邦等 5 个口岸属于国家一类口岸。广西还有 25 个中越边民互市贸易点。各个陆地边境口岸和边民互市贸易点都有公路相通。南向通道的建设，将能够有力地促进中国与新加坡和其他东盟成员国之间的直接贸易、双边贸易、多边贸易或转口贸易，有利于发展出口加工。

### **（3）沿江优势**

西江是珠江水系的重要分支和“黄金水道”。它不仅流经广西境内的梧州、贵港等城市，而且向西通往云南、贵州，向东流经过广东、香港和澳门地区出海。西江的年径流量分别是黄河与德国莱茵河年径流量的 5 倍、4.5 倍。广西年吞吐能力万吨以上的西江内河港口有 77 个，年运输能力仅次于长江。其中，梧州港是广西内河最早的商埠，是中国第六大内河港口。

## **2. 交通优势**

广西与东盟海陆相连，交通便利，是东部、中部、西部地区之间物资运输与人员交流的重要交汇点。就陆地交通而言，广西业已初步建成面向东盟的现代化陆路交通体系，成为衔接“一带一路”、衔接中国东盟的便捷运输通道。广西高速铁路营运里程约 1500 公里。以广西南宁为起点，乘客 3 小时左右可以到达广州、昆明、长沙、贵阳等周边省会城市，10 小时左右便可以到达国内的其他中心城市。就航运交通而言，广西防城港、钦州港和北海港等沿海港口是中国商船通往马六甲海峡、印度洋乃至地中海的最便捷、最具发展潜力的港口群。近年来，广西港口基础设施投资不断增加，口岸开放程度不断提升。沿海港口吞吐能力超过 3 亿吨。

## **3. 面向东盟的先行开放优势**

自 2006 年起，广西就着力推动面向东盟国家的开放与合作。在中国—东盟博览会、中国—东盟商务与投资峰会等互利共赢的合作平台基础上，“南宁渠道”逐渐形成和发展起来，并且有效地加强了中国与东盟之间在政治、经济、文化等诸多领域的合作。通过构建泛北合作机制，广西初步建成了面向东盟的立体化现代交通运输体系，塑造了与东盟国家之间比较稳定的经济贸易交流合作机制。与其他参与南向通道建设地区相比较，广西地处 21 世纪海上丝绸之路的首要区段——南海段，拥有更加优越的、便利的、面向东盟区域合作的先行先试条件。

## **4. 交流合作渠道优势**

通过举办中国—东盟博览会、中国—东盟商务与投资峰会等国际会展，中国与东盟各国的政府之间、政商之间以及客商之间已经形成许多重要共识，例如《南宁共识》《南宁联合宣言》《南宁倡议》等，并搭建完成稳定的沟通渠道——“南宁渠道”。截至 2016

年上半年，已经在南宁设立总领事馆的东盟国家有 6 个，分别是越南、柬埔寨、泰国、老挝、缅甸、马来西亚。南宁中国—东盟国际商务区以及东盟、日本、韩国商务联络部也都相继建成和启用。

## 5. 文化优势

广西具有与东盟国家民族间相似或相同的一些文化背景要素，对东盟国家民族具有天然的亲和力与吸引力，较容易获得对方的认同，有利于减少开放合作中的心理隔阂，促进双方的接近。2009 年第二届“中国东盟教育交流周”实施“双十万学生流动计划”，即到 2020 年东盟来华留学生和中国到东盟的留学生都将达到 10 万人规模。目前，广西已经成为吸引东盟国家留学生最多的省区之一。“十二五”时期，广西重点建设与东盟相关的若干个文化产业项目，例如中国—东盟国家数字出版基地、中国—东盟文化产业人才培养基地、中国—东盟文化产品物流园区等。

### （二）基础条件

#### 1. 产业条件

建设南向通道的核心内容，是要通过合作开展多式联运、打通交通瓶颈、开展通关一体化，从而合作开展物流服务、促进经贸联动、开展信息服务，最终推进产业开放与合作。总体上，广西产业经济发展已经达到一定水平，具备一定的对外开放合作条件。

广西不仅是中国境内铝、锰、锡、锑、铟、镓、稀土等矿产资源的重要产区，而且是全国最大的糖料蔗、蚕茧、木薯、茉莉花、木材等农林作物产区，中草药植物种类居全国第二。此外，广西可开发的水能蕴藏量位居全国第七，既是全国优先开发的三大水电建设基地，也是“西电东送”的重要基地。

改革开放使得广西工业发展水平明显提升。2017 年，广西三次产业结构为 14.2：45.6：40.2，呈现出明显的“二、三、一”结构，初步达到工业化中期阶段水平，其中工业对经济增长的贡献率达到 41.9%，工业已经成为广西经济发展的最主要推动力。同时，工业发展的质量也不断提高，工业规模经济已初步呈现。截至 2017 年，广西已经形成 14 个千亿元产业，工业结构得到初步优化。全区规模以上工业增加值增长 7.1%。

#### 2. 交通条件

得益于北部湾港“一港、三域、八区、多港口”以及西江黄金水道的加快建设，广西水运事业快速发展，能够满足现阶段水运货物需求。截至 2014 年，广西海运港口生产泊位超过 240 个，万吨级泊位超过 65 个，最大泊位 20 万吨级，年通过能力超过 1.6 亿吨。截至 2016 年上半年，全球二十大集装箱班轮公司已有 10 家在北部湾开通直航航线，其中包括排名前四名的马士基、地中海、达飞、中国远洋海运等班轮公司。截至 2016 年上半年，北部湾港目前开通至东南亚的直达班轮航线共 15 条，可直达越南的海防、归仁、岘港、胡志明、三协港，马来西亚的丹戎帕拉帕斯、巴生、关丹、帕西古单，印尼

的雅加达，泰国的曼谷、林查班，缅甸的仰光，柬埔寨的西哈努克及新加坡等港口，基本实现了东盟港口全覆盖。

### 3. 科技教育条件

各部委大力支持广西开展面向东盟的人才交流。目前，除了侨办系统在广西高校设立自治区级的华文教育基地之外，其他的政府部门还将专门设立了九类面向东盟的人才培训中心或者基地，均已经落户广西高校。农业部、国家旅游局分别在广西农业职业技术学院、广西民族大学和桂林旅游学院设立“中国—东盟农业培训中心”“中国—东盟旅游人才教育培训基地”。国家中医药管理局、中国法学会、卫生部人才中心在广西医科大学、广西民族大学、广西中医药大学分别设立“东盟卫生人才培训基地”“中国—东盟法律培训基地”以及“中国—东盟传统医药交流合作中心人才培养基地”。这些设立在广西的培训中心和基地为东盟各国培训人员已经超过 6000 人。

### 4. 财政实力条件

进入新世纪之后，广西公共财政收入从 2000 年的 147 亿元增加至 2017 年的 2604 亿元。其中，2013 年广西公共财政收入首次突破 2000 亿元，达到 2001 亿元。然而，广西公共财政支出比公共财政收入增长更快。2017 年广西一般公共预算支出 4912.89 亿元，增长 10.6%。

### 第三章 广西参与南向通道的新举措

#### 一、进一步夯实合作机制，不断扩大合作范围

2017年4月渝桂黔陇四省区市政府建立了南向通道合作机制，之后南宁、成都、贵阳、兰州四地海关、检验检疫部门签订合作推进区域通关一体化协议，南向通道进入机制化推进阶段。2018年以来，南向通道沿线省区市及有关部门、企业相继加入南向通道建设体系，南向通道合作机制进一步得到夯实。

一是初步形成了4+6合作机制。2018年4月20日，渝桂黔陇四省与四川、云南、陕西、青海、新疆、内蒙古等联合发布了《关于合作共建中新互联互通项目“南向通道”的重庆倡议》，西部10省区市就进一步合作共建“南向通道”达成了7点共识。

二是2018年4月，中国铁路成都、南宁、兰州局集团与渝桂黔陇四省南向通道牵头部门签署了《关于共建中新互联互通项目南向通道合作备忘录》，三个铁路局集团从基础设施建设、通道运输组织、增量空间拓展、信息平台搭建、先行先试支持、政策措施保障、项目运行合作等方面推动南向通道铁海联运班列实现常态化运行。

三是2018年4月，中新南向通道（重庆）物流发展有限公司与贵州遵义交旅投资（集团）有限公司、甘肃省国际物流有限公司签署了《共建中新互联互通项目南向通道合资合作备忘录》，通过增资扩股的方式实现南向通道运营公司的资源、资本的深度合作。

四是2018年6月29日，重庆、广西、贵州、甘肃、青海五省区南向通道牵头部门与五地人民银行签订《支持建设中新互联互通项目南向通道合作备忘录》，整合五地区金融资源支持南向通道建设，促进内陆开放和实体经济发展。

#### 二、制定基础设施建设行动计划，完善重大项目设施

目前，广西已研究提出《2018年度中新互联互通南向通道广西重点基础设施项目计划》，涉及铁路、公路、港口、机场、多式联运基地、内陆无水港、其他物流基础设施等8大类项目共52项，总投资3382亿元<sup>①</sup>。目前广西正在积极推进铁路、港口等项目建设。

#### 三、实现铁海联运常态化运营，不断拓展班列线路

2017年9月28日，北部湾港—重庆班列实现常态化运行以来，截至2018年7月31日，南向通道铁海联运班列已经扩展到6条线路，累计开行516列（上行182列，下行334列），累计发运集装箱26828TEU（其中上行9798TEU，下行17030TEU）。具体情况：

<sup>①</sup> 数据来源：《广西举办推进中新互联互通南向通道建设新闻发布会》。

一是渝桂班列（北部湾港—重庆），2017年9月28日实现常态化运营以来，从开始每周3班增加到目前的每周上下各五班。截至2018年7月31日，累计开行268列，占南向通道班列总量的51.9%；累计到发集装箱14174TEU，占南向通道的总集装箱量52.8%。

二是除渝桂班列以外，2018年以来经北部湾的其他班列相继开行。2018年1月24日、25日兰桂班列（北部湾港—兰州）、黔桂班列（北部湾港—贵阳）、北部湾港—宜宾班列进行了试运行，计划近期常态化运行；5月25日滇桂班列（北部湾港—昆明）常态化运行，每周下行2班，上行3班；6月25日蓉桂班列（北部湾港—成都）常态化运行，每周上行2班，下行已经实现天天班。

此外，2018年1月17日，钦州港—波兰马拉舍维奇的首趟经北部湾中欧班列试运行成功，全程18天，相对海运节约12天左右，为东盟国家及我国华南地区货物出口中亚、东欧等地提供了便捷的通道。

#### 四、推动港航和园区建设，提升联运能力

##### （一）围绕“提能力”，努力提升北部湾港口综合承载能力，全力推进港口码头重点基础设施建设

2018年北部湾港口码头和航道建设重点是推进钦州港东航道扩建工程、北海港铁山港区航道三期工程、钦州港金谷港区鹰岭作业区2号泊位和3号4号泊位、防城港渔湾港区第五作业区513—516号泊位、钦州30万吨级油码头、钦州20万吨级集装箱码头及配套航道、防城港30万吨级码头及进港航道、钦州港大榄坪南作业区3#—5#泊位改造等一批深水航道和深水泊位建设和前期工作，计划全年完成投资约18.28亿元（见表2）。

表2 2018年北部湾港口码头和航道建设重点工程

地区	项目
钦州（5项）	钦州港东航道扩建工程
	钦州港金谷港区鹰岭作业区2号泊位和3号4号泊位
	钦州30万吨级油码头
	钦州20万吨级集装箱码头及配套航道
	钦州港大榄坪南作业区3#—5#泊位改造
防城港（2项）	防城港渔湾港区第五作业区513—516号泊位
	防城港30万吨级码头及进港航道
北海（1项）	北海港铁山港区航道三期工程

资料来源：根据《广西举办推进中新互联互通南向通道建设新闻发布会》的相关资料进行整理。

## （二）围绕“通干线”，出台政策和资金扶持班列班列，实现南向通道海铁联运干线常态化运行

根据广西壮族自治区部署，2018年6月印发实施了《中新互联互通南向通道班列班列广西补助实施细则（试行）》，依托北部湾港的陆海门户作用，积极扶持南向通道海铁联运干线运营，并在2018年北部湾重大产业发展专项资金中安排了近1.5亿元专门用于扶持开行南向通道班列班列。同时，积极推进与航运龙头企业深化合作，共同开展在北部湾港建设运营、物流网络建立、南向通道铁海联运建设等方面拓展合作。

目前，联通重庆至新加坡的北部湾港—重庆班列、北部湾港—香港航线和北部湾港—新加坡航线三个“天天班”实现稳定常态化运营，推动南向通道海铁联运干线实现稳定常态化。2018年以来，北部湾港至兰州、贵阳、昆明、成都等西部主要城市的海铁联运班列也相继开行，逐步实现常态化运营。北部湾港2018年也新增7条航线（包含5条外贸航线），依托海铁联运干线，连通越南、泰国等东盟国家。

## （三）围绕“破瓶颈”，重点推进南向通道破瓶颈标志性重大基础设施项目，取得重大进展

积极统筹协调，重点推进钦州港东集装箱办理站、中新南宁国际物流园等南向通道破瓶颈标志性基础设施项目建设。

**一是关于钦州港东集装箱办理站。**钦州市政府、中铁联合国际集装箱有限公司、北部湾国际港务集团和广西沿海铁路股份有限公司四方，在2018年5月24日第十届泛北论坛期间签署了战略合作框架协议。项目一期工程东作业区于2018年7月6日开工建设。

**二是关于中新南宁国际物流园。**该项目是南向通道海铁联运主干线的重要物流园区和标志性基础设施项目，广西与新加坡合作的重点项目之一。为更好地推进园区建设，广西壮族自治区政府明确将物流园作为自治区重大项目统筹推进，并在自治区层面制定政策支持园区建设，由北部湾办具体牵头负责，制定园区支持政策，重点在财税、土地、金融、人才等方面对园区给予支持。

**三是关于无水港建设。**在南向通道沿线各西部地区主要节点城市和区内相关节点城市均已启动设立无水港，将有利于不断拓展和提升主干线的组货能力和运营效益。

在南向通道的带动下，广西北部湾港集装箱吞吐量实现高速增长。2017年，完成集装箱吞吐量228万标箱，同比增长约27%。2018年1—7月份，完成集装箱吞吐量158万标箱，同比增长约34%，高于全国沿海主要港口28个百分点。

## 五、开展提效降费优服行动，降低南向通道物流成本

一是渝桂黔陇四省区市海关共同推动“三互”协作和通关一体化。南向通道货物通



关时间较之前压缩了 1/3。2018 年 6 月 1 日起，友谊关口岸实行节假日和周末正常通关，成为全国首个全天候通关的陆地边境口岸。

二是制定出台了《关于优化通关环境畅通南向通道的若干措施》，制定了 18 条措施，优化通关环境。2018 年 1—7 月，广西口岸进口整体通关时间为 38.69 小时，全国排名第 3，出口整体通关时间为 2.51 小时，全国排名第 5，领跑西部地区。

三是推行“一口价”、“一站式”服务，降低物流成本。以重庆—新加坡海铁联运线路为例，综合物流成本由原来 8000 元/标箱降至约 5000 元/标箱，与传统的江海联运基本持平。

四是广西开展北部湾港“阳光口岸”降费优服专项行动，已初步实现海铁联运货物港口作业费减免 50%。

五是着力降低南向通道物流成本。对于南向通道货运，北部湾港集团已实现防城港区、北海港区、钦州港区同价。在费率方面，北部湾港集装箱作业包干费处于国内中下水平（较宁波港、广州港约低 50%）；港口拖车费已由 400 元/TEU 下降到 230 元/TEU，降幅 42.5%，并且还将继续下调；货物提柜费（装卸费）按 50%优惠费率收取。未来将通过优化物流路径方案，加大航线开拓力度和深挖货源市场，进一步有效降低物流通道综合成本。

六是加快推进内陆无水港建设。目前，重庆无水港已挂牌运营，已与甘肃兰州就无水港合作签订框架协议，四川、云南等地的无水港项目也在筹备中，2018 年底前都将正式运营。通过无水港的建设，完善班列端头的服务功能，解决船东还箱和箱管的后顾之忧。

## 六、搭建多式联运信息化平台，提升南向通道信息化水平

一是中国—东盟信息港与新加坡劲升逻辑公司合作，完成了南向通道综合信息服务平台（一期）建设方案，推进平台技术接口对接，同时在多方合作层面上积极整合各方面资源，将货源和运输工具整合到平台上，实现一站式服务。此外还将国际贸易“单一窗口”纳入了南向通道综合服务信息平台，即将开通 95198 国际贸易“单一窗口”热线，为南向通道沿线开展国际贸易提供快捷服务。

二是北部湾港务集团与新加坡港务集团（PSA）合作推进“北部湾 portNET”（即港口信息网络合作），实现北部湾港与新加坡港班轮信息的无缝对接。

## 七、加强南向通道专业人才培养，扩大人才储备

2018 年 7 月，广西组织区直相关单位、物流企业等全区业务骨干共 14 人赴新加坡中侨集团日升培训机构进行为期半个月的培训，积极为南向通道发展储备物流专业人才。

下一步还将坚持“软硬并重，以软为先；做大流量，滚动提升”的总体思路，在搭建多式联运信息平台、优化港航通关服务、扩大国际交流合作、破解基础设施瓶颈等方面持续发力，努力将南向通道建设成为五个新通道，即：更好联接“一带一路”的新通道；快捷的陆海联运贸易的新通道；西部开放的新通道；“一带一路”与西部大开发、长江经济带有机衔接的新通道；有效衔接粤港澳大湾区、海南自由贸易港的新通道。

第四章 广西参与南向通道的新挑战

一、多式联运梗阻的挑战

北部湾港海铁联运换装能力不足是多式联运梗阻的核心。2007 年 2 月，广西壮族自治区政府将钦州、北海、防城港 3 个港口进行资产重组，成立广西北部湾国际港务集团有限公司，统筹三个港口的运营和建设。目前，钦北防三港的集装箱航线归集到钦州港后，由于钦州东站无直通码头铁路，导致产生额外的作业时间和短途运费，部分抵消了南向通道运输距离短的优势，不利于吸引腹地货源。随着新加坡航线日益加密，企业开行压力较大。



图 2 中欧铁路通道规划图

二、挖掘整合沿线货源的挑战

集装箱调配能力欠缺不利于有效开发南向通道沿线货源。1. 重庆和成都都是南向通道的重要货源地和集散地。目前，航运企业的内陆还箱点设置在重庆果园港，成都没有还箱点，另外，北部湾港至重庆班列抵达的是重庆铁路口岸。由此可见，北部湾港抵达重庆和成都的航运企业集装箱都面临着集装箱空箱调运的成本问题，很大程度上不利于吸引成都和重庆两地货源选择南向通道。2. 冷链集装箱运输在南向通道中异军突起，成为了重要的货源开拓领域。但是，由于处于起步阶段，冷藏运输货源季节性强、运量不稳定和冷藏集装箱前期投资大等原因，都导致冷藏集装箱调运困难，一定程度影响了南向通道对国内外冷藏运输货源的吸引力。



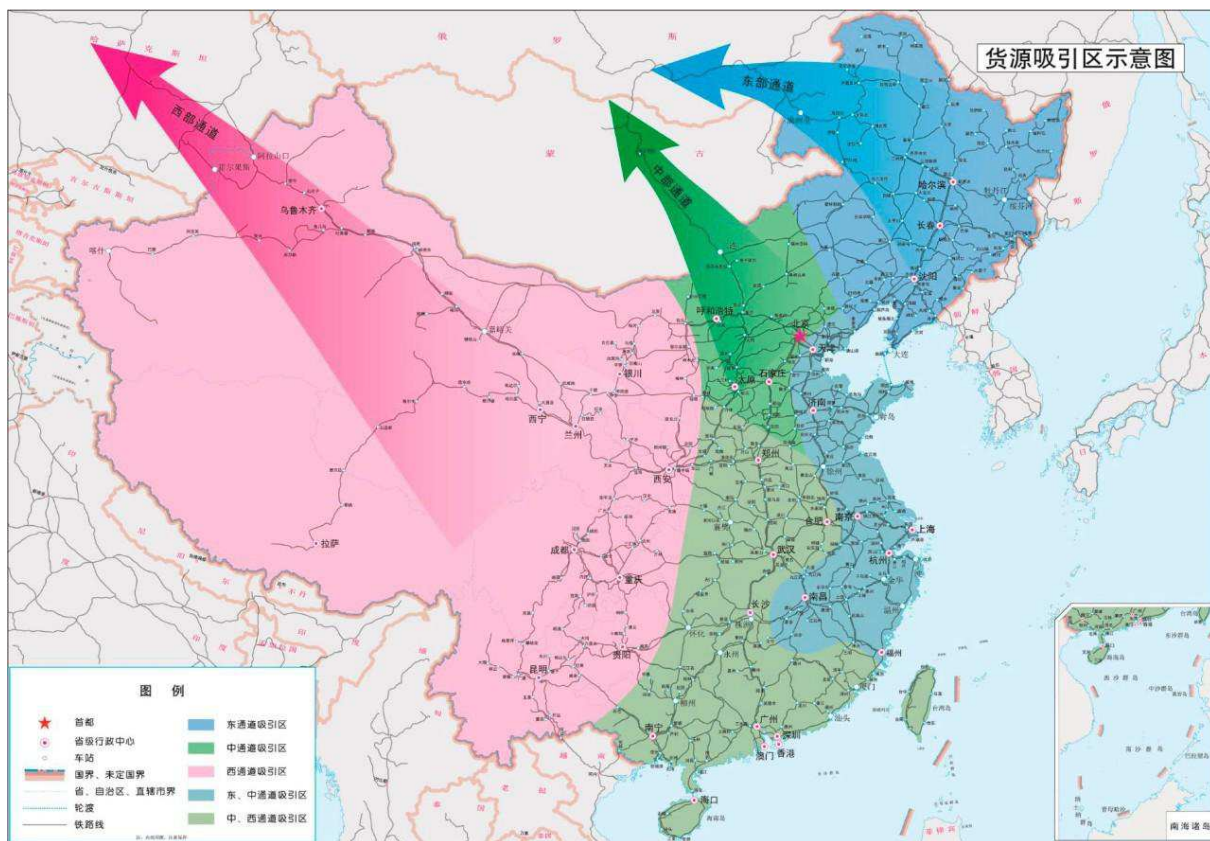


图 3 中欧班列货源吸引区示意图

### 三、出海通道激烈竞争的挑战



图 4 中欧班列枢纽节点图

1992年5月，中央提出“要充分发挥广西作为西南地区出海通道的作用”，西南出海大通道建设开始启动，但是广西一直没能有效整合西南地区的力量，导致西南地区更多依赖于珠三角和长三角港口群作为出海口。随着国家确定的“生态优先、绿色发展”为核心理念的长江经济带发展战略和中新（重庆）战略性互联互通示范项目的不断落地实施，南向通道将迎来了难得的战略发展机遇期，但是，东向传统出海通道的集疏运能力和效率依旧实力十足，南向通道面临紧迫的战略竞争压力。

#### 四、广西区域经济发展的挑战

广西仍处于工业化的关键阶段，2017年广西地区生产总值达到20396.25亿元（资料来源：《2017年广西壮族自治区国民经济和社会发展统计公报》），本地货源尤其是北部湾经济区货源（根据广西北部湾经济区和东盟开放合作办公室的公开信息，2017年北部湾经济区6设区市进出口额3318亿元）不足以形成上行物流的稳定支撑。根据广西北部湾经济区和东盟开放合作办公室的公开信息，2017年年9月28日，北部湾港—重庆班列实现常态化运行以来，截至2018年7月31日，南向通道铁海联运班列已经扩展到6条线路，累计开行516列，其中上行182列，下行334列，上行物流偏弱不利于持续降低南向通道的综合物流成本。

## 第五章 广西参与南向通道的新思维

### 一、更加积极主动开放的思维

#### （一）“三大定位”新使命

2015年《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》明确：“发挥广西与东盟国家陆海相邻的独特优势，加快北部湾经济区和珠江—西江经济带开放发展，构建面向东盟区域的国际通道，打造西南、中南地区开放发展新的战略支点，形成21世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户。”

#### （二）“五个扎实”新要求和四个“下功夫”

2017年4月19-21日，习近平总书记视察广西，指出：“广西有条件在‘一带一路’建设中发挥更大作用。要立足独特区位，释放‘海’的潜力，激发‘江’的活力，做足‘边’的文章，全力实施开放带动战略，推进关键项目落地，夯实提升中国—东盟开放平台，构建全方位开放发展新格局。”习近平总书记视察广西重要讲话精神体现为“五个扎实”新要求和四个“下功夫”。

1. **“五个扎实”新要求。**扎实推动经济持续健康发展，扎实推进现代特色农业建设，扎实推进民生建设和脱贫攻坚，扎实推进生态环境保护建设，扎实建设坚强有力的领导班子。

2. **四个“下功夫”。**在推动产业优化升级上下功夫，在转变发展方式上下功夫，在提高创新能力上下功夫，在深化改革开放上下功夫。

#### （三）“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局

广西提出，当前要以中新互联互通南向通道建设为载体，内聚外合、纵横联动，在南向、北联、东融、西合上下更大功夫，取得更大实效。

1. **南向。**要办好东博会，加快互联互通基础设施建设，构建贸易、物流、产业、金融、港口、信息、城市等多领域合作新平台，深化与海上东盟国家的合作。

2. **北联。**要加强与贵州、四川、重庆、甘肃等省市的合作，突破瓶颈制约，更加通畅地连通“渝新欧”，把“一带”与“一路”连接贯通起来。

3. **东融。**要主动融入对接珠三角、粤港澳大湾区发展，进而与长三角、京津冀等沿海发达地区加强合作，主动承接产业转移，着力引进资金、技术、人才等，借力加快发展。

4. **西合。**要联合云南等省份，大力推进基础设施的“硬联通”和政策、规则、标准的“软联通”，深度参与澜沧江湄公河区域合作，开拓新兴市场。

## 二、有效集聚优质要素的思维

### （一）营造优良营商环境

广西已经参照世界银行营商环境指标体系，并借鉴先进省区市经验，制定了优化营商环境的系列政策文件，涉及企业开办、建设经营、关闭退出的各个领域和各个环节。

广西着力提升南向通道效率：**1. 完善通关设施。**完成一批口岸验收对外开放，提高查验、物流、仓储等设施装备自动化和协作水平，实现货物通关一次性放行。加快建设查验综合查询服务系统，实现与海关系统、码头生产信息系统等互联。加大力度解决重点口岸拥堵问题。**2. 优化通关流程。**全面推行国际贸易“单一窗口”应用。推动中新互联互通南向通道沿线省区市及东盟相关国家口岸物流信息互联互通。全面铺开口岸一次性联合检查。推广陆地边境口岸边检自助查验，推进口岸物流无纸化作业。**3. 提升通关服务。**沿海沿边重点口岸实行双休日和节假日正常通关。引入第三方集装箱查验服务，提高验货场作业效率，实现通关准备、货物提离时间压缩三分之一。对口岸查验没有问题的进出口货物，免除因查验产生的吊装、移位、仓储费用。复制推广自由贸易区改革试点经验。推动恢复中越跨境货运直通车。

### （二）招商引资全生命周期服务

《广西招商引资三年行动计划（2016—2018年）》已提出，北部湾经济区重点产业专题招商，要在更高层次、更宽领域参与国际合作与竞争。重点围绕加快发展临港产业集群，布局完善石化、冶金、汽车、能源、新材料、电子信息、装备制造等先进制造业，大力发展战略性新兴产业和现代服务业，打造石化、能源、修造船等国家级产业基地。

招商引资全生命周期服务：**1. 落实各级领导联系重点项目、重点企业制度**，及时帮助解决企业遇到的具体困难和问题。**2. 鼓励干部放下思想包袱**，明晰与企业家交往的界限，大胆同企业家交朋友，坦荡真诚交往、清清白白接触。**3. 畅通沟通渠道**，定期召开企业家座谈会，问政于企、问需于企、问计于企。**4. 深入开展“千名干部服务千个项目千家企业”行动**，分层次选派一批干部作为“营商专员”进驻项目一线和企业，提供“店小二”式的全程代办、“经理人”式的全程跟进、“监护人”式的全程保护。**5. 进一步规范各类涉企行政行为**，坚决破除影响企业发展的各类隐性障碍和“潜规则”，畅通反映问题渠道，让企业有求必应，有诉必理。

### （三）强龙头、补链条、聚集群

2018年5月28日，广西在全区工业高质量发展大会上提出，以工业供给侧结构性改革为主线，着力强龙头、补链条、聚集群，做大做强工业规模和总量；着力抓创新、创品牌、拓市场，提升工业质量效益和竞争力。加快推进工业发展方式向内涵集约型转变、产业结构向中高端高附加值转变、增长动力向创新驱动转变。

**1. 释放南向通道红利做大做强做优广西优势产业。**完善广西石化产业链、落实钢铁

产业沿海发展战略、建设广西先进装备制造城（玉林）和建设柳州现代制造城等。

**2. 依托南向通道建设吸引国内外行业龙头企业。**（1）引进港口运营和物流服务龙头企业，如新加坡 PSA 国际港务集团和太平船务等。（2）引进先进制造业和战略性新兴产业龙头企业，如冠捷显示科技有限公司、信义玻璃、中船钦州项目、中国-东盟信息港股份有限公司、美国高通公司、深圳日海物联技术有限公司等。

**3. 深度整合广西投融资平台公司更好服务南向通道。**2018 年 9 月，广西 6 大区直企业实施战略性重组。其中，广西铁路投资集团有限公司整体并入广西交通投资集团有限公司，广西新发展交通集团有限公司整体并入广西北部湾投资集团有限公司，广西西江开发投资集团有限公司整体并入广西北部湾国际港务集团有限公司。

### 三、区域创新发展的思维

#### （一）积极承接对外开放带来的技术溢出效应

积极承接对外开放带来的技术溢出效应，北海电子信息产业的发展是个典型案例。以国内显示器行业先驱惠科集团为例，2017 年该企业在北海启动实施千亿元移动智能产业集群一期项目，总投资 23.6 亿元，其中固定资产投资 11.4 亿元，可年产约 4000 万套计算机数控机床精密构件，年销售额超过 40 亿元，吸引 3000 就业。一期项目投产后，双方还将合作开展二三期项目建设，最终实现千亿元规模的移动智能终端产业链集群，打造西南最大的移动智能终端生产基地。这为北海发展先进制造和智能制造提供了无限的想象空间。

#### （二）依托广西独特技术优势在对外开放中实现互利共赢

依托广西独特技术优势在对外开放中实现互利共赢，广西与东盟的农业技术交流合作是个典型案例。2013 年广西农业职业技术学院在老挝巴松市建设“中国（广西）—老挝农作物优良品种试验站”，成为我国在东盟地区建设的首个农作物优良品种试验站，获得老挝农林部颁发的有机蔬菜证书。2014 年，广西福沃得公司在柬埔寨建立水稻品种试验基地和园艺作物品种试验基地的基础上，组织实施“中国（广西）—柬埔寨农作物优良品种试验站”“中柬农业促进中心”项目。广西与东盟开展农业技术交流合作，提升了东道国的农业技术水平，培育了大批农业技术和管理人才，拓展了双方经贸合作领域。

#### （三）以强化人才和资本集聚为抓手推动区域创新取得突破

以中马钦州产业园区的发展为例。**1. 以资本为导向的园区开发模式。**中马钦州产业园区积极探索建立以资本为导向的园区开发模式，充分发挥财政资金的投资带动作用 and 引导放大效应，开创了产业引导基金、直投资金与产业扶持政策相结合的财政资金支持产业发展新途径。**2. 催生一批创新型企业。**以慧宝源公司为例，该公司是中马钦州产业



园区的“产学研用”一体化医药企业，广西壮族自治区政府使用投资引导基金支持企业 1.1 类新药研发，园区通过设立慧宝源康养产业投资基金、直投资金支持公司重大项目建设。公司 1.1 类抗癌新药曲沙他滨的研发与产业化项目成功入选国家专项支持。

**3. 创建开放创新创业服务平台。**（1）中马钦州产业园区（南宁）科创基地。2018 年 4 月，中马钦州产业园区（南宁）科创基地正式对外运营。科创基地通过孵育创新性强、成长性高的科技型中小企业，不断提升园区招商转化效果，构建人才培养和创业辅导体系，为园区人才储备与输入提供配套基础服务，也将为入园企业和创业者提供一个低成本、便利化、全要素、开放式的创业“苗圃”。（2）吉隆坡征阳科学城。2018 年 9 月，中马钦州产业园区管委会与征阳控股有限公司（马来西亚）签署战略合作框架协议，共同在马来西亚建设吉隆坡征阳科学城。

## 主要参考文献与资料

1. 《广西举办推进中新互联互通南向通道建设新闻发布会》，广西日报，2018 年 8 月 23 日。
2. 《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，2015。
3. 李牧原等，《试看“南向通道”的战略布局》（一），中国远洋海运，2018（06）：46—49。
4. 李牧原等，《试看“南向通道”的战略布局》（二），中国远洋海运，2018（07）：48—52。
5. 李牧原等，《试看“南向通道”的战略布局》（三），中国远洋海运，2018（08）：52—53。
6. 孙瀚冰，靳廉洁，《中欧班列发展对我国沿海港口影响几何》，中国港口，2018（5）：19—22。

（作者：潘慧，复旦-广西海上丝绸之路与区域发展研究院院长）

## 联系方法

地址：上海市邯郸路220号

复旦大学智库楼313办公室

电子邮件：brgg@fudan.edu.cn

电话：86-21-65641298

传真：86-21-55670203

网址：<http://brgg.fudan.edu.cn>



责任编辑：陈如江 刘慧芹

终审：黄仁伟

复旦大学一带一路及全球治理研究院

发印时间：2018年10月