

文章编号:1005-0523(2015)03-0138-05

江西策应“一带一路”的交通发展战略

邓小朱¹, 李赫之², 辛 雁³

(1.华东交通大学经济管理学院,江西 南昌 330013;2.南昌大学经济管理学院,江西 南昌 330031;3.国网江西省电力公司人力资源,江西 南昌 330077)

摘要:“一带一路”战略构想大有可为。古往今来,江西均与“丝绸之路”有着深厚的联系。通过分析江西省2014年1—6月进出口运输数据,得出江西省进出口企业的运输方式不够合理,同时实证分析了运输方式与企业成本之间关系。提出了江西应当在交通战略上策应国家“一带一路”战略的具体办法。

关键词:“一带一路”;江西省;丝绸之路;交通战略

中图分类号:F512.0

文献标志码:A

建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”是中国新时期继续扩大开放的重大战略构想^[1]。由于南方丝绸之路是“一带一路”的重要组成部分,使得江西在“一带一路”建设中占有重要地位^[2]。充分发挥江西的作用,也是顺利推进“一带一路”建设的需要^[3]。江西作为古老海上丝绸之路的重要商品输出地和集散地,在21世纪海上丝绸之路经济合作中仍可大有作为^[4]。

1 江西与古代丝绸之路的历史渊源

众所周知,世界认识中国,从“China”开始;世界认识“China”,始于江西、始于景德镇。“匠从八方来,器成天下走”。据成书于1225年的《诸蕃志》记载,当时亚洲的56个国家和地区,用瓷器作交易主要产地就是景德镇。同时,景德镇瓷器也已到达欧洲,荷兰人于南宋时到福建泉州贩运景德镇瓷器。由于元、明、清景德镇瓷业生产大发展,外销瓷越来越多,元代发明的青花瓷也远销国外,菲律宾、印尼、印度、日本、马来西亚来都出土了元代景德镇青花瓷器残片^[5]。

景德镇瓷器有两条线路输往国外,一条是伴随“丝绸之路”的陆上通道,一条是海上航线。1976年在地处古代丝绸之路要道的新疆伊犁地区出土了大量元代青花碗和青花瓷片。古代丝绸之路的途经国现土耳其伊斯坦布尔的托普卡帕宫收藏瓷器就高达1.2万件,其中元代青花瓷器的馆藏数量排在世界首位,充分证明了江西与古代陆上丝绸之路之间深厚的历史渊源。

另一方面,海上丝绸之路也是江西陶瓷出口的重要途径^[5]。据记载,明朝初年,“三保太监”郑和七下西洋,率领当时世界上最庞大的远洋船队,先后到达南洋群岛、波斯、阿拉伯等30多个国家,船上的景德镇青花瓷是其重要商品。近年来从东亚的朝鲜、韩国、日本,到东南亚的新加坡、马来西亚,再到西非、东非以及埃及等多个国家和地区,考古发现并出土景德镇瓷器的地区就有70多处。特别是在举世瞩目的“南海一号”沉船上,打捞发现了大量景德镇瓷器。千百年来,朝代更替、风沙蚕食古代丝绸之路上交易的丝织品大多都已经风化殆尽了,高档茶叶也无法保留至今,唯独景德镇瓷器经历数百年风雨的洗礼,他们静静的躺在沙石之间,强有力地证明了江西是古代丝绸之路的重要货源地之一^[6]。

收稿日期:2015-01-25

基金项目:江西省教育科学“十二五”规划项目(13ZD3L004);江西省社会科学基金项目(13YJ21)

作者简介:邓小朱(1963—),男,副教授,硕士生导师,研究方向为产业经济及金融投资。

2 当前江西省进出口货物运输方式解析

2014年前三季度,全省开放型经济总体呈现稳中有进、进中向好的发展态势,主要指标继续保持两位数增长,呈现“三个高于”的强劲势头:增幅高于全国平均水平、高于去年同期、第三季度高于上半年,总量居全国中上游水平。1—9月,全省实际利用外资61.4亿美元,增长10.34%,总量居全国第15位;外贸进出口342.44亿美元,增长19.58%,增幅继续排全国前10位,其中,出口261.8亿美元,增长15.7%,比上半年提高5.3个百分点,高出全国12.1个百分点,总量继续保持全国第12位,中部第一;全省对外承包工程实现营业额19.8亿美元,增长22.1%,总量全国排名第11位;对外直接投资额3.5亿美元,增长20%,高出全国近5个百分点。

尽管经济增长态势较好,但是江西出口运输方式却不尽合理,具体分析如下。

表1 2014年1—6月江西省进出口分运方式总值表

Tab.1 Jiangxi provincial gross import and export of different shipment ways from January to June in 2014 万美元

项目	进出口		出口		进口	
	累计	同比增长/%	累计	同比增长/%	累计	同比增长/%
合计	230 807 5	15.97	178 572 1	10.37	522 354	40.30
江海运输	167 286 6	0.32	133 796 1	- 3.79	334 905	20.96
铁路运输	344 4	- 47.67	338 5	145.84	59	- 98.86
汽车运输	310 314	68.44	214 332	48.91	959 82	138.22
航空运输	321 409	143.80	230 006	180.91	914 03	82.97
邮件运输	22	68.95	18	78.01	4	37.08
其它运输	20	260.99	19	542.87	1	- 72.14

数据来源:江西省对外贸易统计数据

进出口货物主要是靠公路运输,这种高成本、高能耗的运输方式,使得整个经济运行效率和质量受到影响。在通常情况下,500 km以上的路程,铁路运输成本比公路占有优势,运输距离越长,铁路成本优势越明显。江西地处中部,距离沿海口岸在600 km到1 000 km之间,发展铁海联运具有较好的优势。

向莆铁路的开通无疑为江西省增加了新的出海口,这有利于加强和完善华东地区快速铁路网布局,扩大港口辐射范围,促进赣闽两省沿线地区经济快速均衡发展,有利于江西省建设高速便捷的口岸物流网络,推进全省开放型经济进一步发展^[7]。

向塘西至莆田港运输里程578 km,比南昌至厦门、宁波、上海、深圳缩减200~300 km(见图1)。

向莆铁路是以客运为主、兼顾货运的国家一级高速铁路干线,主要承担江西与福建大部分地区的旅客、货物和双层集装箱交流,是江西通往福建最快捷的进出省通道,也是福建沿海港口通达内陆腹地的港口后方通道,可开行双层集装箱列车,规划运输能力为每日客车100对,货运每年2 000万t。向莆铁路的开通结束了江西省赣中东部和闽西部分地区无铁路的历史,对于进一步密切赣闽两地人员往来、加强经贸合作、促进两省经济社会发展具有重要的战略意义^[8]。

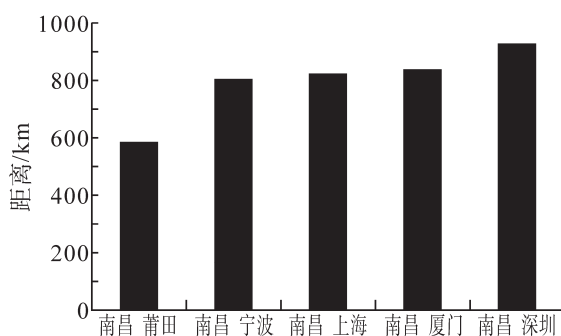


图1 各出海口铁路距离比较

Fig.1 Comparison of each port railway

3 江西省进出口企业成本结构与运输方式的实证分析

3.1 “一带一路”前后江西省进出口企业成本结构优化分析

历史表明,随着物流业的发展和社会的进步,公路运输比重下降,铁路和海运的运输比重日渐提高,企业呈现利润软化趋势,铁路运输和海运的运输成本较低成为企业利润增长的重要原因^[9]。因此,江西省进

出口企业成本结构优化实际上就是,企业利润结构的重心随着物流业发展顺序由公路运输向铁路运输和海洋运输转移的过程,一般用铁、海运输的运输成本占企业利润的比重来衡量^[10]。一个典型的事实是铁路运输和海运的进出口企业利润增长率要快于公路运输的企业增长率,用铁路运输和海运总量与运输总量之比(TS)作为江西省进出口企业成本结构优化的衡量指标^[7]。

3.2 江西省进出口企业成本结构与运输方式的因果关系分析

为有效降低数据的异方差,增强平稳性,对上述指标取对数后再进行分析,取对数后的指标分别表示为 $ljxrd$ 和 $ljxrs$,其中 l 代表对指标取对数, jx 表示江西省的数据。

首先对运输方式变化前后的数据序列分别进行单位根检验,采用 ADF 检验法来检验变量的平稳性,检验结果如表 2 所示。结果显示, $ljxrs$ 在 10% 的水平上平稳, $ljxrd$ 是非平稳序列,但是经过一阶差分后的序列 $dljxrd$ 是平稳的。因此,对 $ljxrs$, $dljxrd$ 两组变量进行 Granger 因果检验,其中 $dlrd$ 是运输方式取对数后的差分形式,可近似代表运输方式的变化率。

综上所述,可建立江西省的 VAR 模型

$$\begin{cases} lts_t = \alpha_0 + \alpha_1 lts_{t-1} + \cdots + \alpha_p lts_{t-p} + \beta_0 + \beta_1 lrd_{t-1} + \cdots + \beta_p lrd_{t-p} \\ lrd_t = \varphi_0 + \varphi_1 lts_{t-1} + \cdots + \varphi_p lts_{t-p} + \gamma_0 + \gamma_1 lrd_{t-1} + \cdots + \gamma_p lrd_{t-p} \end{cases} \quad (1)$$

初步估计对应的 VAR 系统的滞后长度为 2 或 1,经检验,二阶滞后的 VAR 系统是稳定且残差无自相关。进行 Granger 检验的结果见表 3。

表 2 序列平稳性检验结果

Tab.2 Series stationary test results

变量	检验形式(c, t, k)	ADF 统计量	1%临界值	5%临界值	10%临界值	结论
$ljxrs$	$(c, t, 2)$	-3.538	-4.38	-3.6	-3.24	平稳
	$(c, t, 1)$	-2.369	-4.38	-3.6	-3.24	不平稳
$ljxrd$	$(c, 0, 1)$	0.525	-3.75	-3	-2.63	不平稳
	$(0, 0, 1)$	-0.155	-2.66	-1.95	-1.6	不平稳
$dljxrd$	$(c, t, 0)$	-3.948	-4.38	-3.6	-3.24	平稳

注:① 检验形式中的 c, t, k 分别表示常数项、时间趋势和滞后阶数;② d 表示变量序列的一阶差分。

表 3 Granger 因果关系检验

Tab.3 Granger causality test result

原假设	Chi2	$P > Chi2$
$dljxrd$ 不是 $ljxrs$ 的 Granger 原因	6.006	0.05
$ljxrs$ 不是 $dljxrd$ 的 Granger 原因	3.861	0.145

由表 3 的检验结果可知,江西省进出口企业成本结构与运输方式表现出一致的规律性,即运输方式的变化可以促进江西省进出口企业成本结构的优化。

4 江西省交通运输发展战略选择

根据上文分析,江西进出口外运成本的关键因素是海铁运量比(TS),而这一比例与外贸企业的利润水平息息相关。

另一方面,国家正在全力实施的“一带一路”战略,已经将江西南昌列为重要节点城市。南昌既是长江中游经济带的重要成员,又具有国家发改委等 3 部委提出的:内陆纵深广阔、人力资源丰富、产业基础较好优势^①。因此,江西交通运输战略选择应当重点考虑以下几个方面的战略问题。

① 国家发展改革委,外交部,商务部(经国务院授权发布),《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》,《人民日报》,2015 年 03 月 29 日 04 版。

4.1 拓展延伸现有运输网络体系,全方位对接其他重要节点

以江西南昌为中心,以全省现有路网、运网为基础,明确全方位路网联通方略,具体方略如下。

- 1) 向北对接武汉、西安、郑州的赴欧班列,争取开通赣欧班列,推动打造“中欧班列”快线,深度融入“丝绸之路经济带”通道网络;
- 2) 向东南,以沪昆高铁、向莆铁路、京九铁路为纽带,对接上海、宁波、泉州、莆田、深圳等出海口,深度融入“21世纪海上丝绸之路”通道网络;
- 3) 向西北,发挥长江经济带作用,探索开辟江西省利用长江黄金水道,借道重庆连接欧亚大陆桥的贸易通道;
- 4) 向西南,以沪昆高铁为基础,打造通往中缅孟印的经济走廊;
- 5) 加快推进地方航空事业发展,积极开通江西省飞往东盟、中亚的国际航班。

4.2 积极促进途径江西省的铁路建设

江西省内铁路建设步伐与全国相比仍然处于相对落后的状态,在原京九线的基础上,最近刚刚建成的沪昆高铁(江西段)、向莆铁路、昌九城际铁路在较大程度上改善了江西铁路运输落后的局面,但是仍然不能满足经济与社会发展的需要。2015年,途径江西正在建设中的铁路包括:九景衢铁路(九江、景德镇、衢州铁路)、武九客专(武汉—九江)、赣龙铁路(赣州—龙岩)、合福客专(合肥、婺源、福州);而规划中即将建设的主要为:内蒙古至江西建运煤通道、昌赣深客运专线(南昌、吉安、赣州—深圳)。随着这些铁路干支线的开通,江西铁路网络将彻底改变目前现状,基本上形成便捷的高速铁路网络。

因此,江西省应当积极发挥地方在土地拆迁、建设队伍、工程协调等方面的区位优势,早日促成高效便捷的跨区域高速铁路网络。

4.3 为全方位融入国际经济贸易大舞台提供经济与制度基础

- 1) 促进省内经济活力、做大做强对外贸易、继续强化对外工程承包领域的优势;
- 2) 重视与“一带一路”节点城市之间的商业联系,形成稳定的商业链;
- 3) 简化通关、过境手续,形成便捷的综合运输网络体系;
- 4) 充分了解和适应“一带一路”、亚投行规则体系,并形成与之相适应的制度基础。

参考文献:

- [1] STARR, FREDERICK A. Greater central asia—partnership for afghanistan and its neighbors[C]//Central Asia—Caucasus Institute and Silk Road Studies Program, March, 2015.
- [2] 占豪. 两条丝绸之路的战略考量[J]. 社会观察, 2014(1):39-41.
- [3] 冯定雄. 新世纪以来我国海上丝绸之路研究的热点问题述略[J]. 中国史研究动态, 2012(4):61-67.
- [4] 陈武. 21世纪海上丝绸之路的战略构想[N]. 人民日报, 2014-01-15.
- [5] 李长久. 重建丝绸之路经济带[N]. 经济参考报, 2013-10-17.
- [6] 陈炎. 略论海上“丝绸之路”[J]. 历史研究, 1982(3):161-177.
- [7] 张诚,冯亚萍. 人工神经网络模型的江西省物流需求预测[J]. 华东交通大学学报, 2014,31(4):26-32.
- [8] 高兰. 海上丝绸之路:周边外交的动脉与桥梁[N]. 文汇报, 2013-10-31.
- [9] 韩士专,何珊. 固定资产投资与行业利润关系的实证分析[J]. 华东交通大学学报, 2014,31(3):137-142.
- [10] 樊纲. 市场机制与经济效益[M]. 上海:上海三联书店, 1992:126.
- [11] 国家发展和改革委员会,外交部. 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[N]. 人民日报,2015-03-29(4).

Jiangxi's Transport Development Strategy in Response to the "One Belt and One Road" Policy

Deng Xiaozhu¹, Li Hezhi², Xin Yan³

(1.School of Economics and Management, East China Jiaotong University, Nanchang 330013, China; 2.College of Economics and Management, Nanchang University, Nanchang 330031, China; 3.The Human Resource Department of State Grid Jiangxi Electric Power Company, Nanchang 330077, China)

Abstract: "One Belt and One Road" strategy is promising. Since time immemorial, Jiangxi and the "Silk Road" has deep ties. Through analysis of Jiangxi province import and export transportation data of first half of the year 2014, this study concluded that transportation of import and export enterprises in Jiangxi is not reasonable enough, and empirical analysis of the relationship between the modes of transport and the cost suggests. Jiangxi should put forward specific measures in terms of strategic coordination of State's "One Belt and One Road" strategy.

Key words: "One Belt and One Road"; Jiangxi province; silk road ;transport development strategy

(责任编辑 刘棉玲)

(上接第96页)

Compression-bending-shear Mechanism of Concrete-filled Double-Skin Circular Steel Tubes

Huang Hong^{1,2}, Zhu Qi¹, Sun Wei¹, Zeng Genping¹

(1. School of Civil Engineering and Architecture, East China Jiaotong University, Nanchang 330013, China; 2. Jiangxi Key Laboratory of Control and Simulation of Construction Process, Nanchang 330013, China)

Abstract: Finite element method is adopted to analyze mechanism of the compression-bending-shear behavior of concrete-filled double-skin steel tubes (CFDST) with circular hollow section (CHS) outer tube and CHS inner tube. The load-deformation curves of the members were calculated and analyzed for the whole process, and the influence of concrete strength, yield strength of inner and outer steel tube, hollow ratio, axial compression ratio, nominal steel ratio of section and hollow ratio on the load-deformation curves were studied. Results indicate that the ultimate bearing capacity of members increases with the increase of concrete strength, yield strength of outer steel tube and nominal steel ratio of section, and decreases with the increase of hollow ratio. With the increase of axial compression ratio, the ultimate bearing capacity of members first increases and then decreases. The load-deformation curves of members under compression-bending-shear can be divided into three phases: elastic stage, elastic-plastic stage and plastic stage. The study maintains that the analysis of longitudinal stress distribution of the fixed end section and interactions between steel tube and concrete reveal the compression-bending-shear mechanism of the concrete-filled double-skin steel tubes.

Key words: concrete-filled double-skin circular steel tubes; compression bending shear; finite element analysis; ultimate bearing capacity; interaction force

(责任编辑 姜红贵)