

重庆外贸物流通道的分布及发展分析

杨 金

重庆进出口运输方式分布

1 各种进出口运输方式的相对重要性

通过对重庆海关的相关统计数据进行处理, 可得重庆近 3 年来的进出口货物运输方式比较表如下:

表 1 2006 年重庆进出口运输方式总值表 (金额单位: 万美元)

运输方式	出口			进口			进出口总值		
	美元值	占比	同比	美元值	占比	同比	美元值	占比	同比
#合计	335,193	100.0%	33.0%	211,866	100.0%	19.5%	547,058	100.00%	26.3%
江、海运输	290,406	86.6%	33.6%	175,896	83.0%	17.7%	466,301	85.24%	25.7%
铁路运输	9,513	2.8%	14.0%	3,459	1.6%	-24.7%	12,981	2.37%	-5.0%
汽车运输	21,680	6.5%	38.5%	2,095	1.4%	-42.9%	24,575	4.49%	-2.2%
航空运输	13,440	4.0%	26.1%	29,443	13.9%	55.4%	42,880	7.84%	45.8%
邮件运输	145	0.0%	14.0%	58	0.0%	-21.1%	213	0.04%	-11.6%
其它运输	1	0.0%	*	45	0.0%	-70.6%	49	0.01%	*

表 2: 2007 年重庆进出口运输方式总值表 (金额单位: 万美元)

运输方式	出口			进口			进出口总值		
	美元值	占比	同比	美元值	占比	同比	美元值	占比	同比
#合计	450680	100.0%	34.5%	293190	100.0%	38.3%	743870	100.0%	36.0%
江、海运输	397746	88.3%	37.0%	240836	82.2%	36.9%	638582	85.9%	36.9%
铁路运输	11064	2.5%	16.3%	2980	1.0%	-14.1%	14044	1.9%	8.2%
汽车运输	25821	5.7%	19.1%	2850	1.0%	-1.6%	28671	3.9%	16.7%
航空运输	15906	3.5%	18.3%	46259	15.8%	57.1%	62165	8.4%	44.9%
邮件运输	145	0.0%	-0.1%	64	0.0%	-5.6%	209	0.0%	-1.9%
其它运输	-	-	-	97	0.0%	100.5%	-	-	-

表 3: 2008 年 1-10 月重庆进出口运输方式总值表 (金额单位: 万美元)

运输方式	出口			进口			进出口总值		
	美元值	占比	同比	美元值	占比	同比	美元值	占比	同比
#合计	496223	100.0%	36.2%	318623	100.0%	38.7%	814845	100.0%	37.2%
江、海运输	429590	86.6%	36.5%	265415	83.3%	37.4%	705005	86.5%	37.0%
铁路运输	11292	2.3%	33.2%	2373	0.7%	-8.2%	13665	1.7%	23.5%
汽车运输	27091	5.5%	31.2%	1816	0.6%	-21.5%	28907	3.5%	25.9%
航空运输	16725	3.4%	29.6%	50111	15.7%	55.6%	66836	8.2%	49.2%
邮件运输	176	0.0%	43.1%	98	0.0%	77.1%	274	0.0%	53.9%
其它运输	1373	0.3%	-	5	0.0%	-	1378	0.2%	-

从以上数据可以看出, 重庆外贸运输方式的现有分布如下:

重庆企业的进出口中, 通过江海运输的比例都占据最重要的地位。其中出口比例 3 年均达到 86%以上, 进口比例均达到 82%以上, 进出口合计比例均达到 85%以上。进出口综合来看, 重庆外贸运输方式的重要性依次为江海运输、航空运输、汽车运输及铁路运输。

2. 各种进出口运输方式的变动趋势

进出口综合来看，江海及航空运输所占比例呈逐年上升趋势，铁路及汽车运输所占比例则呈现逐年下降趋势。从表 1-3 的同比来看，在 06-08 年三年的出口中，尽管陆运及空运所占比例逐年下降，但其所运货值却有较大幅度的增长，这主要是因为这几年中，出口总额一直保持 30%以上的增长。而在这三年的进口中，尽管总货值增幅也很大，但增加的运量主要为江海运输和航空运输所分担，尤其是航空运输，同比增长均在 50%以上，而铁路运输和公路运输却处于负增长状态。

综合以上分析可以看出，近年来重庆外贸中的水运和空运通道发展较好，而铁路及公路运输通道的竞争力不断下降政府及相关运输部门必须进一步加大对陆路出境出海通道的建设，在降低成本的基础上提高企业的外贸物流效率。

重庆进出口运输方式现有分布的原因：

1. 货源

重庆市的主要出口产品依次为：机电产品，化学品及其相关产品，有色金属，纺织纱线、织物及制品，农产品。重庆市的主要进口产品依次为：工业制品（其中主要为机械及运输设备），初级产品（包括金属矿砂、铁矿砂、大豆等）。其中初级产品的进口呈上升趋势。

2. 主要贸易国分布

重庆市的前十大贸易伙伴分别是欧盟、美国、日本、东盟、巴西、阿根廷、韩国、台湾省、印度、加拿大。其中欧盟是重庆市最大的贸易伙伴，双边贸易额约占全市外贸总值的 24%。美国、日本、东盟分别为重庆市的第二、三、四大贸易伙伴，双边贸易额均约占全市外贸总值的 11%左右。

3. 运费和运能

一般而言，与铁路和公路相比较，水路的运输成本仅为前两者的 1/2 和 1/3。而西南出海大通道铁路和公路两种运输方式的价格分别是长江货运价格的 3 倍多和 10 倍以上。在运能方面，铁路和公路运输也远低于水路运输。一艘长江内支线的集装箱班轮可以装载 300-400 个标箱，而一列火车的运量一般很难超过 100 个标箱，汽车的运能就更小。因此与水路比起来，铁路和公路运输目前在运费和运能方面都非常没有竞争力。

4. 服务

由于水路和公路运输的竞争都比较激烈，因而这两种运输方式的服务都比较好。而铁路由于机制的原因，多年来一直服务较差，不仅存在计划兑现率极低，长时间停、限装车等问题，而且其它运输部门和货主与铁路的协调都非常困难。

5. 运输时间

随着重庆直达上海的“五定”快班轮的开通，每周共开行 10 班，全程运行时间由原来的 7 到 10 天缩短为 5 天左右由此，货物从报关到出海可在一周之内完成。这在某种程度上减轻了水路运输时间长的弱点，增加了水运的竞争力。

6. 通关效率及航班密度

广西、云南口岸相较上海而言，发展较晚，报关效率较低。并且，目前北海、湛江等港口的国际近远洋航线以及航班密度还较少，不能满足国际贸易对交货的快捷要求。因此重庆外贸的主要进出境通道仍选择上海口岸。

在以上因素的共同影响下，重庆外贸运输方式以长江水运通道为主，其他通道为辅，而在进口中空运所占比例较大，且增速较快的特点重庆各进出口运输方式对应的外贸物流通道。

江海运输对应的外贸物流通道是长江黄金水道，即通过长江航道，从重庆到上海口岸出海。今年三峡水库蓄水到了 175 米水位，万吨级船队可直达重庆主城，水运成本进一步降低。同时，2008 年 11 月，重庆市获批国内首个内陆保税港区—两路寸滩保税港区，这使得长江黄金水道的优势更加突出。

航空运输对应的外贸物流通道目前应属重庆机场。重庆江北机场有飞往香港、名古屋、新加坡、首尔、曼谷、吉隆坡、达卡等地的 7 条国际(地区)航线，以及通往纽约、伦敦、巴黎等地的 20 多条代码共享国际航班。有货运库房面积 10220 平方米，具有保障 B747 以下各类机型的能力，能提供国际、国内货邮物品的始发、到达、中转处理的场地和保障设施。

公路运输有多条外贸物流通道可以选择。重庆市目前最近最快的公路出海大通道为渝湛高速公路。第二条公路通道是渝昆高速公路，全长 838 公里，已全部建成通车，通过该通道可从云南的河口、瑞丽等口岸及湄公河口岸直通东盟国家。此外还有渝湘高速、渝黔高速、沪渝高速、沪蓉高速、包茂高速等，均可作为重庆的公路进出口物流通道。

铁路运输也有多条外贸物流通道可以选择:通过渝黔铁路从广西北部湾港口群、凭祥陆路口岸或广东湛江港出境;通过渝怀铁路从珠三角地区出境;通过规划中的兰渝铁路、西渝铁路接兰新线北上连接欧亚大陆桥出境;通过渝黔或渝怀铁路至上海出境;通过规划中的高速铁路—渝黔二线及贵(阳)广(州)线从广州及珠三角出境。通过渝昆铁路从云南口岸出境到东南亚各国。

按照重庆市的交通规划，到 2012 年，重庆市内高速公路 4 小时通达，周边省会城市 8 小时通达。到 20 巧年，重庆周边省会城市铁路 4 小时通达，长三角、珠三角、东南亚 8 小时通达，可实现重庆“8 小时出海”的目标。届时，重庆企业将有更多的出海通道可以选择，而各通道之间的竞争也会更加激烈。

重庆各外贸物流通道的发展趋势

重庆进出口运输方式分布短期内不会改变，仍将会是水运为主，航空其次，然后是公路和铁路。与此相对应，其物流通道仍会以长三角口岸为主，珠三角及北部湾各口岸次之，云南及广西的边境陆路口岸也会占据一定比例。具体来说，可能会呈现以下趋势：

通过长江黄金水道从长三角地区进出口仍是主要的外贸物流通道，但该通道主要增加的是对其它地区货源的吸引力，而重庆地区的货源反而可能会有一定程度的分流。长江黄金水道的运费、运输时间都在不断减少，而运量、通关便利性、航班密度等又在不断增加，这些都使得长江黄金水道的优势更加明显。由于重庆本地货物已经尽可能地选择走水路，因此这些优势不会太多地影响重庆本地货源的外贸通道选择，只是会更多地吸引周边省市货源。

通过北部湾港、珠三角口岸、云南及广西陆路口岸进出口的重庆货物将不断增长。渝湛高速、渝湘高速、渝昆高速、渝怀铁路已经贯通，而且新的西南出海通道也在积极的建设过程中，使得重庆到这些口岸的运输距离和运输时间更短;广西加大了对北部湾港码头设施和口岸环境的完善，航线和航班密度不断增加;欧盟、东盟、印度与重庆的贸易量均排在前十位，且中国—东盟自由贸易区建设进程还在不断加快，而重庆与这些地区的贸易通过上述口岸进出口，不仅陆路运输时间远少于长江水运时间，而且可以减少约 1500 海里的运距和 2-3 天的海运时间。

通过空运通道进口的货物仍会进一步增加。前面提到，重庆对欧盟地区的进口加速，江北机场的货运条件不断改善，这些因素会使得通过航空口岸进入重庆的货物进一步增加。

通过欧亚大陆桥的重庆外贸货物短期内增加甚微。尽管即将贯通的兰渝铁路增加了欧亚大陆桥对重庆货物的吸引力，但由于该通道固有的问题如各国利益分配问题，铁路轨宽问题等短期内都难以解决，所以该通道对重庆外贸的重要性有限，只有对邻近国家的进出口如哈萨克斯坦、俄罗斯等可能会走该通道。由于最近与俄罗斯的贸易发展很快，所以该通道的进出口货量有一定增长，但由于重庆与这些国家的贸易量整体较小，所以该增长与其他通道的货量比起来相对微弱。

其它外贸物流通道的进出口量会有一定程度的减少。重庆可以通过其它通道如青岛、天津等进出口，由于到这些口岸以铁路运输为主，运距较长，费用较高，铁路运输能力也有限，所以不是重庆政府重点发展对象，其进出口货运逐渐向上海转移。运量将有一定程度的减少。