
重庆港口发展集装箱铁水联运的优势与路径

邵琳

近年来，随着国家西部大开发战略的推进和对物流业的重视，重庆提出“一江两翼三洋”发展战略，建设国际物流大通道，目前已经开通渝新欧、渝沪、渝深铁路通道集装箱班列，并获批中国内陆第一个保税港区。作为拥有水运港口的重庆，在当前产业大规模向中西部地区转移的背景下，要构建商品贸易功能和集装箱铁水联运中转运输功能，必须充分发挥好在交通运输方面的比较优势，才能在西部物流中心建设中脱颖而出。

集装箱铁水联运是国家近年来大力推进的一种多式联运方式，其目的是充分发挥沿海港口水路和铁路运输的比较优势和组合效率，构建综合交通运输体系，借助铁路中长距离运输优势把东部沿海港口开放优势拓展到中西部地区，提高货物运输效率，降低物流成本，促进节能减排，降低能源、资源的消耗。对沿海港口而言，可以实现港口物流枢纽的东扩西连，有效扩大港口腹地和吞吐量，促进港口向现代物流中心转型。

2011年，交通运输部和铁道部签署合作协议，在沿海港口确定了6条集装箱铁水联运示范线路，并出台一系列配套政策鼓励发展，当年沿海港口共完成铁水联运集装箱吞吐量194万TEU，同比增长19%，其中示范通道的增长率达到37%以上。2012年第一季度，各示范线路集装箱铁水联运量增幅仍达到20%以上，是同期港口集装箱吞吐量增幅的一倍以上，这充分说明铁水联运具有强大的生命力，适合当前的形势，发展前景十分广阔，是我国港口拓展服务功能、提高对区域经济贡献的必然选择。

一、重庆港口发展集装箱铁水联运的优势

对于重庆来说，虽然本身地处西部，但重庆具有强大的水运优势，特别是三峡成库后，长江黄金水道通航能力大幅提高，重庆港口获得了快速发展。2011年，重庆市水上货运量、港口吞吐量分别达到1.16亿t、1.14亿t，均突破亿吨大关。货运周转量和集装箱吞吐量分别达到1500亿吨公里、69万TEU，重庆水运辐射力和影响力都较大增强。在此背景下，结合国家推动铁水联运发展的重大契机，重庆完全可以大力发展集装箱铁水联运。扩大物流服务功能，把长江黄金水道优势与铁路、空运等运输优势结合，从而独辟蹊径，在西部物流中心竞争中占据先机。

1. 重庆发展集装箱铁水联运的基础条件

首先，地理位置条件比较适合。顾名思义，集装箱铁水联运就是要把水路和铁路的技术经济特点结合起来，货源的分布既要适合铁路运输，也要适合水运。重庆位于中西部地区的中心位置，港口腹地辐射范围广，除重庆外，可以扩展到四川、贵州、云南和陕西等省，据统计，近年来重庆港口的集装箱货源中有大约三分之一来自重庆之外，在西部地区公路运输不是特别发达的情况下，比较适合使用铁路运输。同时，在水运方面，重庆港位于三峡库区，通航条件好，再往上的港口航道条件变差，比较适合水运发挥规模优势。

2. 有一定的水运港口和铁路基础设施条件

重庆港口集装箱运输近年来发展态势迅猛，至2011年底，重庆港已建成的集装箱泊位能力达到240万TEU，而随着重庆外贸经济快速发展和全市集装箱码头作业费财政补贴政策的实施，周边省市大量集装箱被吸引到重庆港中转，在2011年全国港口不景气的条件下，重庆港集装箱吞吐量仍完成69万TEU，同比增长21%，其中外贸箱34.8万TEU，同比增20%以上。

铁路方面，重庆拥有西部最好的铁路运输枢纽优势。在铁道部最新规划中，重庆被定位为继北京、上海、广州、武汉之后第五大全国铁路枢纽，成渝、襄渝、川黔、遂渝、渝怀等铁路干线贯通重庆，位于沙坪区的重庆铁路集装箱中心站是铁道部在中国西部建设的最大的集装箱中心枢纽站，承担着重庆铁路枢纽及周边 300-500km 范围内集装箱运输的组织、编组、调配、信息管理和“一关三检”等作业，以及辐射全国的货物加工、储存、配送等业务。

重庆近年来开通的渝新欧、渝沪、渝深铁路集装箱班列，打通了重庆至欧洲、深圳、上海等中心城市的铁路通道，更是为重庆发展集装箱铁水联运打下良好基础。

3. 重庆在集装箱铁水联运方面已积累一些经验

2011年，成都铁路局和重庆港务物流集团有限公司签订了《战略合作协议》，开通了铁水联运成渝班列，试水集装箱铁水联运，在市场营销、货源组织、运力配置、物流服务、资金结算等方面，为以后大规模开展集装箱铁水联运积累了一定的经验。

二、重庆港口发展集装箱铁水联运的路程

当然，重庆发展集装箱铁水联运也存在一些亟需解决的问题和条件限制，例如，位于团结村的重庆集装箱铁路中心站与寸滩保税港区尚有 30 多 km 的距离，造成一定的公路短驳，不利于开展铁水联运的无缝衔接。再有就是重庆的水运毕竟位于库区，面临着三峡船闸通航能力的限制，大规模开辟集装箱航线受到一定制约，等等。

根据对重庆货源腹地、水运和铁路通道等条件的分析判断，未来重庆发展集装箱铁水联运重点的线路有如下几条：

一是重庆至西南方向，包括到成都、贵州、甘肃等地，这条线路与沿海港口开展集装箱铁水联运相似，通过开行铁路班列，把重庆港的货源腹地辐射到上述地区，为这些地区提供一个便捷的水运口岸。

二是把渝新欧、渝沪、渝深等铁路集装箱班列与重庆港口衔接起来，把这几条铁路通道的辐射范围通过水运扩大到长江中上游甚至长三角地区，目前这些通道主要服务于重庆制造业发展，物流流向主要是单向出口货流，因为回程货流不足而使得运价相对较高。例如，目前从重庆经渝新欧铁路发送到欧洲的一个 40 尺集装箱运价约 9 000 美元左右，其中因没有回程货源而产生的空箱调运费就占到运价的十分之一，未来如果实现铁路与水运无缝连接，那渝新欧国际通道通过重庆港口的辐射，腹地范围大大增加，将吸引更多的欧洲进口货流，在很大程度上改善渝新欧的货流不平衡局面，促进运输成本的降低，增强重庆铁路大通道的竞争力。

总之，重庆港口发展集装箱铁水联运，不仅可以为港口企业、铁路运输企业和物流公司等提供更多货源，更重要的是充分利用好重庆通江临铁的综合运输枢纽优势，把水运和铁路的比较优势组合起来，发挥出来，为广大中西部地区融入全球经济一体化，发展外向型经济和开展贸易降低物流成本。

港口集装箱铁水联运中汇集到的大量物流、资金流和信息流，有利于在重庆港口形成商贸和物流中转平台，吸引产业加速落后，推进重庆西部物流中心建设。

三、更好更快的推进重庆集装箱铁水联运发展的建议

一是国家有关部门要把重庆集装箱铁水联运纳入示范项目，从港口铁路物流园区和场站建设、铁路运输保障、航运企业运力保障、信息共享、通关便利等方面享受国家支持政策，给予支持。

二是集装箱铁水联运发展可以打破行业壁垒，实现制造、运输及相关衍生产业的共赢，但由于牵涉部门多，协调难度和工作量大，单一部门无法组织，因此建议应由重庆市政府牵头，建立常态化组织协调机构，协调解决铁水联运发展中出现的各种问题。

三是建议尽快把团结村铁路集装箱物流中心与寸滩保税港区通过专用铁路连接起来，充分发挥保税港区物流集散基地作用，把“两路保税港区”扩展为具有水、铁、空功能的“三路保税港区”。

四是加快重庆铁水联运公共信息服务平台建设，整合信息资源，提高服务能力。