
重庆进出口物流通道发展中存在的问题与对策

杨 金¹

(重庆教育学院; 重庆大学)

近年来,重庆外贸进出口不断发展,增速一直保持在 30%左右,在重庆经济发展中起着越来越重要的作用。但是,与之息息相关的进出口物流通道的发展仍存在许多的问题。

重庆进出口物流通道的现状

通过对重庆海关最近三年的相关统计数据进行处理,可得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。其中出口比例三年均达到 86%以上,进口比例略低,但也均达到 82%以上。在进出口中,汽车运输和铁路运输所占的比例都非常小,其中在出口中所占比例略高,也仅在 5%左右。在进口中,航空运输处于重要地位,所占比例达 13%-16%,仅次于江海运输。进出口综合来看,江海运输所占比例呈逐年上升趋势,而其他几种运输方式则呈逐年下降的趋势。尤其是铁路运输,已经从 2000-2002 年的 29%左右下降到 2%-3%之间。

江海运输对应的进出口物流通道是长江黄金水道。三峡工程的建成及重庆两路寸滩保税港区的挂牌成立,使得该通道的优势更加突出。

航空运输对应的进出口物流通道应属重庆机场。从 2007 年起,重庆机场已经跨入千万级枢纽机场行列,位列国内机场的第 10 位,在重庆的进出口中起着越来越大的作用。

公路运输有多条进出口物流通道可以选择。从中国高速公路网可以获知,重庆市目前最近最快的公路出海大通道为渝湛高速公路。通过该通道出海,从重庆到湛江港,仅需一天车程。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。第三条公路通道是渝湘高速公路,该通道在长沙与京珠高速公路相接,到广州只有 1459 公里。以上是当前最为便捷的进出口公路物流通道,另外还有沪渝高速、沪蓉高速、包茂高速,均可作为重庆的公路进出口物流通道。

铁路运输也有多条进出口物流通道可以选择。现在的铁路通道主要有: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,等等。为改善重庆的进出口物流,还有多条铁路和公路通道正在建设之中。

存在的问题

水运通道存在的问题。长江黄金水道一些固有的问题如长江中游水位过低,在枯水期经常导致船舶搁浅;库尾回水问题等,短时间内都难以解决。另外就是长江水运时间过长,而从上海出海的海运运距也远大于从广西或缅甸仰光等港口出海。

铁路通道存在的问题。尽管新铁路线不断增加,但铁路部门运力严重不足,计划兑现率低,长时间停、限装车,服务较差

¹重庆市教委资助科技项目(编号:KJ091.504)

等问题仍然存在，大大降低了铁路部门的时间优势。而铁路部门连年涨价，到广西等港口要经过地方铁路，还存在乱收费等问题，使得铁路运输显得非常昂贵，往往是长江水运价格的 2-3 倍。前面的数据呈现出铁路运输在进出口中所占比例连年降低，也正说明了这些问题的存在。

公路通道存在的问题。公路通道的主要问题是价格太贵、运量太小。虽然新的出海高速公路已经建成，但山于管理没跟上，乱收费、关卡多等问题仍然未得到很好解决。运量小的特点也使得大宗货物进出口难以通过公路实现。

航空通道存在的问题。虽然近年来重庆机场得到了长足的发展，但与其它大型枢纽机场相比，国际直达航班仍然过少，货物处理能力和效率都有待改善。

从前面的分析中我们可以看到，近三年来重庆进出口货物总值的 80%以上都是通过长江水道完成的，若从货运量来看，这个比例还要高。而从近三年的发展趋势看来，水运的进出口货物比例还呈现出稳中有升的趋势。对水运的依赖如此之大，万一长江航道出现问题，就会对重庆的进出口造成严重打击。而随着重庆经济的发展，重庆保税港区的建成，从重庆出发的长江货运量还会不断增加，从而给长江水运通道造成越来越大的压力，增加了进出口货运的风险。

前面我们看到，重庆已经有了多条出海(出境)快速陆路通道。而从重庆主要贸易国的分布和发展来看，欧盟和东盟分别是重庆的第一和第四大贸易伙伴，到这两个区域，都应该是从广西沿海港口或广西和云南的陆路口岸进出口更加经济合理。这些通道经过当地政府近年来的大力发展，口岸条件差，收费不合理等诸多问题也逐步得到了解决。因此，重庆企业应该充分利用这些通道，以降低自身货运成本，提高货运效率，但现在从以上通道出境的重庆货物还是相当少的。这其中除了陆路通道的固有问题外，还有一个重要的问题就是，重庆企业在长期的进出口运作中，已经形成了自己固有的行走习惯，为避免风险和麻烦，这些企业往往不愿轻易做出改变。

重庆企业在选择进出口物流通道时，一般只会单纯地比较货运成本，再考虑是否满足时间要求，以及是否符合自己的行走习惯。而对于运输质量、通道稳定性等目标则考虑不够，对于在途库存、提前期对企业库存费用的影响等深层次问题，更是基本未加考虑。由于货运成本和运输时间之间存在背反关系，即使只考虑这两个目标，其综合平衡和综合最优问题仍需要运用科学的方法加以决策。但目前重庆企业的货运相关人员对于科学决策方法和手段等利用太少了。

政府在提高长江水运通道的运作效率方面做了许多服务工作，建立了保税港区和大通关等措施，但在重庆的公路和铁路出海(出境)通道方面服务还不够。诸如货运市场无序发展、服务水平低、乱收费等问题均尚待解决。

发展、开发与利用对策

作为货运企业，所从事的运输部门各有不同，在通道的开发利用方面也应各有侧重。水运企业应提高自身管理水平，提供更多的增值服务，走出价格竞争的恶性循环;在保持现有重庆业务的同时，将目光投向周边经济腹地，利用重庆黄金水道的政策优势和自身服务优势吸引外省市进出口货物。而公路和铁路运输部门则应该抓住国家大力推进出海(出境)铁路、公路建设的契机，积极开辟新的进出口通道，并通过广泛宣传和提升服务水平争取更多的客户。

在水运通道方面，政府应大力维持较好的市场秩序、遏制恶性竞争，同时协助企业走出重庆，与周边省市建立起业务联系;进一步完善通关、出口退税等进出口服务环节;进一步推进重庆保税港区的发展，争取尽快建成并投入良性运转;做好规划工作，遏制港口和集装箱码头的大规模无序扩张。

在铁路运输通道方面，政府应尽快实现将重庆建成西南地区铁路枢纽的目标，加速到各出海出境口岸的高速铁路建设，缓解铁路运输压力。同时，应大力整顿铁路服务质量，提高铁路服务水平，督促铁路维护进出口企业的合法利益，减少铁路乱收

费现象，降低货运成本。

在公路运输通道方面，在加速发展周边出海出境高速公路的同时，要进行积极的政策引导，促使进出口企业及货运企业尽快建立新的进出口通道，并加大与沿途省份的协作力度，减少公路收费关卡和项目，提高物流效率，降低物流成本。

在航空通道方面，应根据情况开辟更多的国际航线，提高江北机场的货运服务能力和通过效率。更重要的一点是，政府应该加大与西南出海(出境)通道沿途各地方政府的协作力度，与相关口岸部门建立起常规联系，提高通关效率;同时发展与沿途省份的经济往来，平衡通道货流量，进一步降低企业货运成本。