
重庆外贸运输通道现状、问题与建议

许茂增¹ 喻东 李顺勇 贾鲁平 黄昌顿

(重庆交通学院管理学院, 重庆 400074)

【摘要】在对重庆外贸发展状况调查的基础上, 讨论重庆外贸的商品流向、运输方式运量分担、运输通道运量分配及通道技术经济特征, 分析外贸运输通道存在的主要问题, 提出改善外贸运输通道性能的建议。结论可以作为制定通道建设规划和通道运行管理政策的依据。

【关键词】外贸进出口; 商品流向; 运输方式; 运输通道; 通道经济特征

【中图分类号】F512.7 **【文献标识码】**A **【文章编号】**11005-152X(2005)01-0017-03

引言

外贸出口是推动区域经济发展的主要动力之一。统计分析表明, 2002年, 重庆外贸出口对经济发展的贡献约为广东省的二十分之一, 东部沿海省市平均水平的九分之一。可以说, 外贸出口是驱动广东等沿海省市经济发展的主要动力, 外贸出口水平低是重庆经济发展缓慢的主要原因之一。与东部沿海地区相比, 重庆发展外贸出口的最大优势是具有充足的低廉劳动力, 但打工潮使这一优势几乎不复存在。相反, 重庆在发展外贸方面的劣势却突显出来, 主要是:

(1) 重庆外贸物流运输平均增加的里程或运距为 2000 ± 400 公里, 时间延长 6 ± 2 天。如果把通关管理落后增加的时间考虑在内, 重庆到欧美比上海到欧美, 出口时间延长 8 ± 2 天, 进口时间延长 10 ± 2 天。

(2) 重庆产品出海运输, 以廉价的水路运输为例, 一个标准集装箱通关和运输成本增加 4000 元人民币左右, 约合 500 美元, 铁路和公路运输成本的增加幅度更高。

(3) 外贸物流常因各种人为原因或自然因素而导致延误, 运输通道具有很大的小稳定性。

上述三个小利因素严重地制约了重庆对外贸易的发展。因此, 加快外贸运输通道建设、改善运输组织和提高运输效率应成为重庆改善投资环境、吸引外资、促进对外贸易发展的突破口。

本文是重庆市人民政府“重庆市外向型经济发展战略”的一部分。在讨论重庆市外贸通道现状、存在的主要问题及改善外贸通道性能的建议。

2 重庆外贸通道现状

¹收稿日期: 2004-05-25

作者简介: 许茂增(1960-), 陕西大荔县人, 大学本科, 教授, 硕士研究生导师, 重庆交通学院管理学院副院长。喻东, 李顺勇、贾鲁平、黄昌顿, 重庆交通学院管理学院硕士研究生。

2.1 重庆外贸商品流向

根据对 2000-2002 年重庆进出口资料分析, 可以判断重庆外贸商品物流的大致流向, 结果可以用于分析外贸通道的物流强度, 如图 1 所示。

(1) 东北亚: 包括韩国和日本, 三年累计总货值 16 石亿美元左右, 占总量的比例约为 31%;

(2) 东亚: 包括香港、台湾和菲律宾, 三年累计总货值 5 月亿美元左右, 占总量的比例约为 10%;

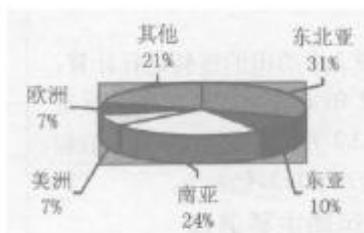


图 1 重庆市进出口商品流向分布图

(3) 南亚: 包括对越南、印度、印度尼西亚等, 三年累计总货值 13.1 亿美元左右, 占总量的比例约为 24%;

(4) 美洲: 以美国为主, 三年累计总货值 3 刀亿美元左右, 占总量的比例约为 72%;

(5) 欧洲: 包括德国、瑞典和荷兰等, 三年累计总货值 39 亿美元左右, 占总量的比例约为 73%;

(6) 其它: 包括所有未列明国名区名的国家地区, 三年累计总货值 112 亿美元左右, 占总量的比例约为 20.63%。

2.2 重庆外贸运输方式分配

外贸运输量主要用外贸货运量和外贸集装箱运量来表示。根据重庆市外经委的统计, 2000-2002 年, 重庆市外贸运输总量、外贸集装箱运量及小同运输方式的分担情况, 如图 2 所示。

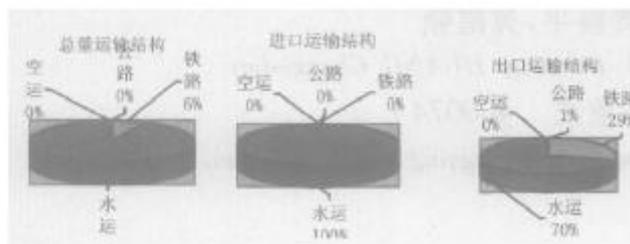


图 2 重庆市外贸运输结构

从表中资料可以看出:

(1) 现阶段, 重庆外贸货运总量还比较小, 2000-2002 年外贸货运量的波动也比较大, 2001 年相对 2000 年下降了 32%左右,

而 2002 年相对于 2001 年则大幅增加了 139%左右，三年平均货运量是 221 万吨。与货运量的变化相反，集装运量呈逐年增力 11 态势，2001 年相对 2000 年增力 11 了 23%左右，2002 年相对于 2001 年大幅增加了 62%，其中进口集装箱量小幅波动，出口集装箱则分别增加了 30%和 78%左右。据了解，2002 年外贸集装量增加的主要原因是，长虹出口集装箱改变了原有的运输方式，通过公水联运方式经重庆港山长江运抵上海港。

(2)进口货运量和出口货运量占外贸货运总量的百分比分别为 80%和 20%。与此相反，进口集装箱量和出口集装箱量占外贸集装箱总量的百分比分别为 215%和 785%。2002 年，出口集装箱量约为进口集装箱量的 55 倍。

(3)水路运输几乎全部 (99.9%) 承担了重庆的外贸进口运输，分担了出口运输总量的 70%和进出口总量的 94.6%，是重庆外贸运输的主通道;铁路运输，分担了出口运输总量的 29%，在重庆外贸出口运输中发挥了重要作用。

(4)根据表 2 中给出的资料进行计算，得到 2000-2002 年重庆外贸进出口的货运量生成系数为 123 万吨/亿美元，外贸集装箱生成系数为 0.177 万 TEU/亿美元。

2.3 重庆外贸运输主要通道

据海关统计，2001-2002 年，重庆外贸进出口的边境口岸共计 12 个，如表 3 所示。口岸货值分布大致为:上海水路口岸约占 90%左右，其余口岸总和约占 10%，天津和青岛铁路口岸以进口为主。口岸的地理分布如图 3 所示。



图 3 重庆外贸进出口口岸的地理分布

考虑到未来中国—东盟自由贸易区的建立及未来重庆对西亚、南亚贸易的发展，按照外贸商品流向划分，重庆对外贸易运输通道(国内)有 7 条。其中，重庆至上海的长江水路运输通道为运输主通道。

- (1)重庆-上海，包括水路、铁路和公路，以水路为主;
- (2)重庆-广州、深圳，包括铁路和公路，以铁路为主;
- (3)重庆-天津、青岛，包括铁路和公路，以铁路为主;

(4)重庆-广西北海、凭祥和防城港,包括铁路和公路,以公路为主;

(5)重庆-云南河口,包括铁路和公路,以铁路为主;

(6)重庆-新疆阿拉山,包括铁路和公路,以铁路为主;

(7)重庆-内蒙满洲里,以铁路为主。

2.4 重庆外贸运输通道的经济特征

重庆至边境口岸七条外贸运输通道的主要技术经济特征如表 1 所示。比较发现:

表 1 重庆外贸运输通道经济特征一览表

通道编号	起止点	到达国家	通道全长(km)	运输方式	运输时间(天)	运输成本(元)
1	重庆-云南河口	东南亚、南亚各国	1 800	公路	3-4	4 200
2	重庆-广西凭祥	东南亚、南亚各国	1 533	铁路	7-8	2 817
			1 300	公路	2-3	4 800
3	重庆-新疆乌鲁木齐	西亚、东欧等国	3 075	铁路	16-17	3 043.3
			3 316	公路	7-8	12 000
4	重庆-上海	欧、美等国	1 939	铁路	4-5	2 966
			2 150	公路	4-5	5 500
			1 322(海里)	水路	6-7	2 100
5	重庆-广州	东南亚等国	2 013	铁路	4-5	2 877
			1 870	公路	4-5	11 500
6	重庆-青岛、天津	日、韩等国	1 657(青)	铁路	5-6	2 877
			2 263(青)	公路	5-6	7 800
			1 510(津)	铁路	9-10	2 054.5
			2 188(津)	公路	5-6	7 000
7	重庆-满洲里		3 588	铁路	16-17	6 137

注:铁路运价:运输成本以单个 20 英尺的集装箱为标准来比较、计算。

计算公式:集装箱货物每箱运输成本=发到基价+运行基价 X 运价里程+集装箱使用费+运杂费。

公路运价:公路运输费用和运输时间参照相关运输公司到全国各城市的标准。

运输运价:以上各种方式运输时间均是单程所需时间。

(1)重庆与越南、泰国等东南亚国家之间的贸易,经公路到广西出海或者经公路、铁路自接到越南、泰国等是距离、时间较短的通道。

(2)重庆与台湾、菲律宾、南亚、欧美等国之间的贸易,经水路到上海或者广州、深圳是距离较短、成本较低的通道。

(3)重庆与日本、韩国等东北亚国家之间的贸易,经铁路到天津、青岛是距离较短、成本较低的内陆通道。2.5 重庆外贸集装箱运输成本结构分析。

如前所述,水路运输承担了几乎全部(99.9%)的外贸进口运输,分担了出口运输总量的 70%和进出口总量的 94.6%,是重庆外贸运输的主通道;铁路运输,分担了出口运输总量的 29%,在重庆外贸出口运输中发挥了重要作用。

据统计,2002 年,重庆外贸集装箱运量共计 45111TEU。其中,水路运输分担率为 96.5%左右,铁路运输分担率约为 35%。显然,在外贸集装箱运输方面,水路运输处于绝对主导地位。

根据重庆港务集团提供的资料，重庆至上海水路标准集装箱的运价构成情况如图 4 所示。其中重箱、空箱加公路运输费和占总费用的 61%左右，重庆港和上海港的港口作业费约占总费用的 33%左右，口岸通关费约占总费用的 6%左右。

考虑到同类口岸报关、商检、港日的收费水平以及三峡库区成库后运输成本的降低等因素，重庆水路集装箱运输费用，以原有水平为基础，估计有 15-18%的下降空间，如图 5 所示。

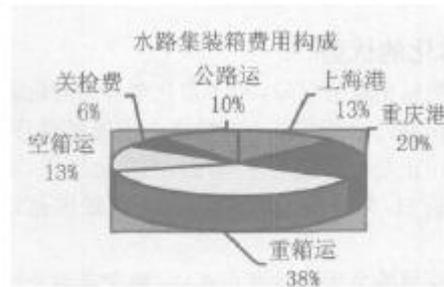


图 4 水路集装箱运价构成

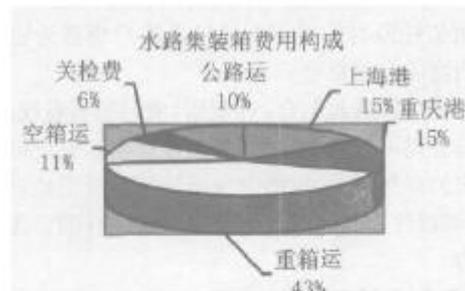


图 5 调整后的运价构成

注：上述所说下降是指报关、商检、港口和运输的综合下降，而不是某个环节的下降结果。

2.6 重庆外贸运输的组织形式

重庆至边境口岸各运输通道的运输组织形式如表 2 所示。总体来说，由于总运量较小，除水路集装箱运输为每日班轮、船舶密度较高外，其余运输组织方式大都为小定期、运输工具的运输密度均较低，小适于商品多批次、小批量生产发展的需要。

表 2 通道运输组织形式

序号	边境口岸/目的港	运输方式	运输组织形式	密度	时间(天)	备注
1	上海	水路	集装箱班轮	1班/日	6~7	运输时间
2		铁路	集装箱班列	2班/周	4~5	
3	天津	铁路	集装箱班列	2班/周	4~5	
4	青岛	铁路	集装箱班列	2班/周	4~5	
5	广州	铁路	集装箱班列	2班/周	4~5	
6	北海	公路	整车运输	不定	3~4	运输时间
7	防城	公路	整车运输	不定	3~4	
8	凭祥	公路、铁路	整车运输	不定	3~4(公路)	
9	河口	公路	整车运输	不定	4~5	
10	瑞丽	公路	整车运输	不定	4~5	
11	日本名古屋	航空	客带货班机			以邮包为主
12	香港	航空	客带货班机			
13	泰国曼谷	航空	客带货班机			
14	德国	航空	客带货班机			

表 3 重庆外贸进出口的边境口岸

序号	边境口岸	口岸性质	作用	货值比重%	备注
1	上海	水路	进出口	90	
2	广州	水路	进出口		
3	青岛	铁路	进口	10	
4	天津	铁路	进口		
5	深圳	铁路	进出口		
6	广西北海	公路	出口		
7	广西防城港	公路	出口		
8	广西凭祥	铁路、公路	出口		
9	云南河口	公路	出口		
10	云南瑞丽	公路	出口		
11	新疆阿拉山	铁路	进口		
12	内蒙满洲里	铁路	出口		

3 重庆外运通道存在的主要问题与建议调查发现，重庆外贸运输通道存在的主要问题是：

(1)重庆九龙集装箱码头年设计吞吐能力5万TEU，但2002年实际吞吐量已达到875万标箱，结果经常造成港区道路集装箱运输车辆排长龙的现象。另外，与上海港和武汉港相比，由于码头结构的差异，重庆港集装箱作业收费偏高。

(2)铁路运输2002年10月开通了重庆至上海的“五定班列”，大大缩短了铁路货运时间，也适当降低了运价。成本低于公路但高于水路，运输时间与水路接近但比公路运输时间长，另外由于铁路集装箱非标准集装箱，外贸运输需要中转换装，耽误时间，增加全程成本，降低了铁路运输的比较优势。

(3)公路外贸运输在时间方面的具有明显优势，比如沪蓉高速公路全线贯通后，重庆到上海公路行程时间约22个小时左右，但因公路收费，公路运输成本高，公路运输在外贸运输中作用将很难得到发挥。

(4)重庆江北国际机场目前尚小能停泊大型货机，大宗和大型航空货运需经山西安或成都中转。另外，由于目前重庆没有国际货运航线和航班，客运国际航线航班少，重庆进出口快运的发展受到一定的限制。

针对上述问题，本文建议：

(1)水路应加快九龙集装箱码头技术改造步伐，优化港口物流作业，实行重箱、空箱分区作业，建立航运交易系统，与上海航交所同步联网交易，减少货物在港时间，提高吞吐能力，降低收费。同时应加快寸滩港区、涪陵港和万州港建设，适应未来

快速发展的需要。

(2)铁路重点建设两条通道，一是经广西至越南、经云南至泰国的铁路运输通道，适应建立中国—东盟自由贸易区的发展需要；二是经新疆至巴基斯坦、印度、阿富汗、伊朗的铁路运输通道，适应与西亚、南亚地区各国对外贸易发展的需要。重点发展以五定班列为基础的铁路—公路集装箱联运，以通过提速缩短时间为主。

(3)航空方面重点完善重庆至日本、韩国、东亚、美国和德国的航空客运体系，发展以客带货直达运输业务，条件成熟时发展货运自航包机业务；远期逐步开通重庆至日本、韩国、东亚、美国和德国的货运航班，建立航空快运体系。

(4)公路重点应加强与西部地区的四川、陕西、贵州等相邻省市相关部门和地区的协调，降低高速公路和国道十线公路集卡车收费标准。

参考文献

- [1]许茂增，梁雄耀，等. 重庆航运中心发展规划[M]. 重庆:重庆市交通委员会，2003.
- [2]许茂增，等. 重庆市现代物流发展规划[M]. 重庆:重庆市交通委员会，2003.
- [3]中华人民共和国交通部. 中国航运发展报告[M]. 北京:人民交通出版社，2001.
- [4]薛文琪. 重庆对外经贸[M]. 重庆:重庆市对外经济贸易委员会，2001.
- [5]李建春. 重庆对外经贸[M]. 重庆:重庆市对外经济贸易委员会，2002.
- [6]李建春. 重庆对外经贸[M]. 重庆:重庆市对外经济贸易委员会，2003.