

基于即 SWOT 模型的重庆港口经济发展分析

唐秋生¹ 余秋林

(重庆交通大学交通运输学院, 重庆 400074)

【摘要】:港口经济是区域经济发展的重要增长极,运用 SWOT 分析法分析重庆港口经济存在的优势和劣势、面临的机遇与挑战,并提出对策,旨在加决重庆“三江”港口群建设。

【关键词】:重庆; SWOT 模型;港口经济

【中图分类号】:U6521+1 **【文献标识码】**:A **【文章编号】**:1674-0297(2008)02-0016-04

港口经济是以港口为中心,港口城市为载体,综合运输体系为动脉,港口相关产业为支撑,海陆腹地为依托的一种开放型经济;或者说是在一定的区域范围内,由港航、临港工业、商贸、旅游等相关产业有机组合而成的一种区域经济,同时它又是开放经济、流量经济、关联经济和产业经济^[1]。“十一五”期间,作为全国统筹城乡试验区的重庆经济建设将进入关键时期,如何加快港口发展,充分发挥其“龙头”作用,成了重庆港口发展的当务之急。本文运用 SWOT 分析法对重庆港口经济的发展机制及制约因素进行研究,以期提出合理化的建议。

一、重庆港口经济现状

重庆水资源较丰富,全市现有“三江”(长江、嘉陵江、乌江)等 136 条航道,航道总里程 4200 余公里,其中长江航道里程 679 公里,初步形成了以横穿东西的长江干线为主干、沟通南北的众多支流为基础的呈叶脉状分布的航道网,能够覆盖全市 70%以上的区、县(市)洪水期长江可通行 4000 吨级船舶,枯水期可通行 1000 吨级以上船舶,嘉陵江和乌江河口段可常年通行 1000 吨级船舶。全市港口由主城、万州和涪陵 3 个枢纽港区和江津、永川、合川、奉节和武隆 5 个重点港区及其它 12 个县级港区组成,拥有运输船舶 4200 余艘,其中货运船舶 2700 余艘,300 万载重吨。全市港口年产值约 130 亿元,从业人员约 12 万人。

“十五”期,全市完成的水运量取得了历史性突破,同“九五”期末比较:“十五”期末水运货运量是“九五”期末的 28 倍,年均增长 22.86%;货运周转量是“九五”期末的 38 倍,年均增长 30.5%;港口集装箱吞吐量是“九五”期末的 7.3 倍,年均增长 48.8%;港口滚装汽车吞吐量是“九五”期末的 6 倍,年均增长 40%。2006 年完成内河水运货运量 4578 万吨,货运周转量 533 亿吨公里,集装箱吞吐量 34 万 TEU 滚装汽车吞吐量 47.6 万辆,仍然呈高速增长态势。

二、重庆港口经济发展的 SWOT 分析

SWOT 分析法是一种常用的战略分析法,其实质是通过分析自身所具有的优势(Strengths)和劣势

¹收稿日期:2007-12-29 修订日期:2008-2-28

作者简介:唐秋生(1965-)男,湖南永州人,重庆交通大学交通运输学院副教授,重庆大学技术经济博士生,主要从事交通运输规划与管理、物流技术与管理、项目投资评估与管理等研究。

(weaknesses), 判断所面临的外部机遇 (opportunities) 和威胁 (Threats) 来提出相应的战略方案^[2]。美国管理学家迈克尔·波特于 1985 年提出基于 SWOT 分析的 4 种可供选择的战略, 即 SO 战略、WO 战略 ST 战略、WT 战略。具体含义为: SO 战略要求利用机会、发挥优势; WO 战略要求利用机会、克服劣势; ST 战略要求发挥优势、解决困难; WT 战略要求转化劣势、解决困难。

(一) 内部优势

1 区位和交通优势

重庆位于我国中西部地区的结合部、长江上游经济带的核心地区, 具有“承东启西, 左传右递”的区位优势。长江和长江沿线汇集多条铁路、公路主骨架的交通优势, 使重庆成为西南地区通江达海和长江中下游地区的门户。三峡枢纽分期蓄水至 175 米水位后, 由 3000 吨级驳船组成的万吨船队可从主城区直达长江中下游各港, 并经上海等港与海运便捷相连。特别是重庆综合交通的发展, 进一步完善了重庆港口集疏运系统。

2 广阔的港口腹地

港口腹地的大小直接影响着港口的生存与发展, 腹地的大小可由港口的集疏运方式及其所到达的区域确定。重庆在我国“五纵五横”综合交通网中是横向的沿江大通道和纵向的包头-广州运输大通道的交汇点^[3]。通过“一纵”大通道, 可以吸引贵州、云南等地区的货物向重庆聚集; 通过“一横”成都至重庆通道, 可以吸引四川物资入渝; 云贵川等地矿产资源丰富, 云南通过水运至重庆江津和永川, 贵州实施“黔矿东送”经涪陵、四川实行“西煤东送”经重庆主城和万州港区中转运往华东各地区, 2006 年运量达 1000 万吨; 2006 年重庆集装箱吞吐量达 34 万 TEU 其中云贵川约占 20%, 达 7 万 TEU 最终形成覆盖云、贵、川的后方物资集聚地。

3 资源优势

首先是自然资源。长江与嘉陵江在重庆市内交汇, 并且还有乌江贯穿于重庆涪陵一带, 重庆境内已经形成了主城区、万州、涪陵 3 个枢纽港区和江津、永川、合川、奉节和武隆 5 个重点港区。随着三峡工程的建成, 三峡旅游是库区重要财政来源, 三峡旅游的发展有利于库区老百姓脱贫致富, 使港口经济的发展呈现出较强的综合效应。其次是人文资源。重庆人文资源得天独厚, 巴渝文化、抗战文化蜚声中外, 世界文化遗产大足石刻、璀璨迷人的山城夜景闻名遐迩。第三是重庆市汽车摩托车工业起步早, 基础好, 拥有长安、长安福特、长安铃木、庆铃、重汽、铁马集团等 8 家制造类企业。近几年汽车产销量保持全国第四, 其中长安公司微车产销量已连续五年居全国第一, 保持着全国 30% 左右的份额。第四是化工产品, 重庆有长寿化工园区、万州盐气化工、涪陵化工三大基地, 产品主要包括烧碱、硫酸、氯酸盐、醋酸、硫磺、维尼纶、染料中间体等。其吞吐量主要集中在主城的长寿、涪陵和万州。2006 年化工原料及制品 (液体) 的吞吐量达 152 万吨。第五是医药行业, 主要包括化学制药、中药制药、医疗器械制造, 西南合成制药有年产 1700 万吨的生产线、科瑞制药公司年产 50 万吨盐酸吡格列酮原料药, 2006 年经港口运输量达 500 万吨。

(二) 内部劣势

1 港口基础设施结构性矛盾突出, 不适应经济和运输发展需要

港口数量不少, 但普遍没有形成规模经营。据统计, 主城港区平均每个客、货运泊位年吞吐量分别仅

为 33 万人次和 5.9 万吨。码头泊位的吨级结构不合理，对运输起重要作用的 1000 吨级以上货运泊位能力不足。2006 年，1000 吨级以上货运泊位 188 个，能力 11367 万吨，占全港的 51%，不能适应船舶大型化、标准化的需要^[4]

2 港口集疏运通道不够完善，疏港交通与城市交通相互干扰

进港道路连接集疏运通道不畅，道路等级偏低，通过能力不足，特别是位于城区附近的码头疏港交通与城市交通相互干扰现象较普遍，严重影响了港口作业效率。港口各种集疏运方式缺乏统一规划，运输方式衔接、组织协调性不够，促进物流发展的作用尚未充分发挥，铁路、公路、水运多式联运有待进一步优化。

3 岸线资源利用不合理

现有码头多位于城区中心，受后方铁路线、防洪堤等城市设施的限制，陆域狭窄；部分工业企业临江建厂，导致有限的港口岸线资源被挤占，码头陆域用地得不到保障，岸线供求矛盾较为突出，岸线资源规划管理亟待加强。

4 三峡大坝能力不能满足水运发展的需要^[5]

随着三峡蓄水的升高，一方面长江上游的航运条件不断改善，能力日益增强，长江(上游)水运优势逐渐显现，万吨级船队可直航重庆，实现了上游物资的通江达海，从而吸引更多的物资走水运。另一方面，鉴于三峡船闸的设计和现实通航能力的限制，供需矛盾将日益突出。

5 港口建设条件差，建设成本高，融资难度大

三峡库区水位差约 30 米，2009 年后，主城港区位于三峡 175 米蓄水库区回水变动区，存在着水位落差大和泥沙淤积等问题，对港口装卸工艺和结构型式提出了挑战。多山少地，地质条件复杂，同时具备水陆域良好的港口岸线不多，建港成本大，投资回收期长，制约了港口的发展。

(三) 外部机遇

1 中央一系列政策为港口建设发展提供了新的机遇

“十一五”期间，重庆港口建设面临一系列政策机遇：一是库区产业发展基金安排的机制进一步创新，不再直接按项目划分，而是采取切块安排方式；二是国家提出“十一五”要充分发挥内河优势，长江干流按“深下游，畅中游，延上游”原则加快整治，嘉陵江全部实现渠化；三是 2006 年交通部和长江沿江七省二市“11.21”南京会议专题研究制订了《“十一五”期长江黄金水道建设总体推进方案》，给重庆建设长江上游交通枢纽和航运中心提供了重要的战略机遇，这些都给重庆港口建设发展提供了新机遇。

2 现代物流业的蓬勃发展，为水上运输和港口发展提供了新的发展空间

综合物流可以为生产商提供低廉的运输成本和高效运输服务。内河港口特别是枢纽港具有较完善的基础设施和信息服务，是区域性水陆物资转运的重要枢纽，将是现代综合物流的重要节点和基础平台。重庆依托交通干线、口岸优势，规划建设了三大枢纽性物流园区。其中重庆港依托北部新区和高新技术产业开

发区等 30 多个特色工业园区，现代物流蓬勃发展，为工业园区提供了强有力的运输保证，同时也为重庆港的水上运输和港口的发展提供了扩展的空间。

3 运输节能的内在需要凸显水运的优势

根据我国能源资源状况分析，能源问题已成为制约国民经济发展的重要因素，运输节能对节约成本、节约石油资源、缓解石油消费增长压力、减少排放和提高环境质量、提高企业经济效益和社会效益等都将产生重大而积极的影响。水路运输具有“运量大、能耗低、污染小”的优势，决定了水路运输适宜长距离大宗货物运输。长江是我国最长的内河，其运输能力对我国缓解能源消耗有着积极的意义。

(四) 外部威胁

1 世界港口发展趋势带来的挑战

当前，世界港口的发展趋势为：港口建设大型化和深水化、港口功能多样化、管理信息化、经营市场化。我国内河港口的发展水平与世界港口尚存在一定的差距，尤其是重庆的港口本身大部分起点低，基础设施落后，信息化建设才刚刚起步，因而与世界港口的发展趋势所提出的新要求尚有不少的差距，这也正是重庆港口建设所面临的新的挑战。

2 沿江铁路和高速公路大通道的建设带来的威胁

因为公路快速、灵活、便捷和铁路的重载、高速、节能和环保，加之水运本身的慢速而使水运散失了大部分客货源。实际上目前的长途客运(除旅游外)和零担货物基本上转移到铁路或航空上。

三、战略分析

结合重庆港口实际，运用 SWOT 模型原理，我们认为重庆内河港口发展应根据所处不同历史阶段采取不同的总体发展战略。

(一) SO 战略

创新发展。按照“大港加大开发力度、小港加强岸线保护”的做法，撤并小港口、建设大港区、开发深水港。把发展潜力大、港址条件优的深水岸线的保护纳入法制轨道，为港口的持续发展留足空间。拓宽融资渠道。坚持体制创新，多渠道拓宽融资渠道，具体包括：一是鼓励社会资本投资水运基础设施、鼓励大型企业建设货主码头；二是强化重庆港务物流集团作为政府投融资平台的作用，加快公共服务需要的基础设施建设；三是引导银行对水运基础设施建设以及船舶标准化进行贷款倾斜。

(二) WO 战略

制定出台优惠政策。应着力研究制定以下优惠政策：一是研究形成物流聚集能力的相关优惠政策，包括推进集装箱、载货滚装汽车通过高速公路的优惠通行办法，吸纳更多的云、贵、川等西部地区物资通过重庆水运。二是引导港口适度降低集装箱码头装卸作业费，增加集装箱班轮密度，扩大辐射区域。三是完善口岸配套设施和服务功能，积极推进主城、万州、涪陵等地的临港物流园或保税区的建设，国外货物入港保税，国内货物入港还税，港内加工产品、港内货物自由流通不收增值税。在税收、外汇等方面实现“境

内关外”的优惠政策，利用航运中心优势吸引周边外贸物资转口物流进一步聚集重庆港。四是水运基础设施建设用地给予土地储备政策和相关优惠

推进体制创新，提升管理水平。整合现有各港港务集团成立相应的子公司，按照政府规划、港湾建设、企业经营的模式，专门负责各港口的岸线收购储备、建设和经营管理。

(三)ST 战略

加快港口行政管理体制改革。建议在做港口规划的同时，对水域使用、环境保护、地质灾害、安全论证等一同评价审批，并在具体项目建设中，在没有改变港口功能时免去单体项目的审批。

完善港口功能，优化资源配置。主城区港口应发展成大型专业化港口，万州、涪陵应发展成为综合性港口，江津、永川、合川、奉节和武隆建设成为多功能型港口。

(四)WT 战略

加快港口结构调整^[6]，加强主城区、涪陵、万州等港口的建设，重视其他层次港口的建设，形成大、中、小港口相互协调发展的现代化运输体系。

加强港务、物流等相关管理人才和技术人才的培养与引进。人才是经济发展的根本，港口的发展必须注重相关人才的培养和引进。对工作人员要制定长期的培训计划，积极利用机会派遣人员到先进港口城市学习进修。要拓展思路，适当引入一些适合时代发展的人才，尤其是全局性、关键性人才。

四、结论

总体来说，重庆市内河港口在发展中优势和劣势兼备、机遇与挑战共存。具体发展策略如下：

1 构建功能齐全的港口群。将重庆港建成长江上游辐射西部地区最大的集装箱集并港、大宗散货中转港、旅游客运集散中心、汽车滚装运输主通道，形成布局合理、层次分明、功能完善、环境友好的现代化港口体系。形成集装箱 160 万 TEU 汽车滚装 140 万辆、货物 125 亿吨的港口吞吐能力，成为西部物流中心。加快建设长江三峡旅游客运码头和游艇基地，适应长江三峡旅游需要。

2 打造结构合理的船舶运力。按照高效、节能、环保的可持续发展要求，重点发展集装箱、液化危险品、滚装、豪华游轮等，实现货运船舶标准化、大型化、专业化，船舶标准化率达到 80%以上，长江干线的跨省货运船舶平均吨位达到 1500 吨以上。全面提升三峡游轮品质，构建世界一流的内河豪华旅游船队，逐步淘汰落后船舶。

3 调动各方面积极性，加快港区的建设。港区今后的建设规模相应较大，投资强度较高，应充分调动各方面积极性，广开投资渠道。除积极争取国家投资、贷款外，还可以采用“政府搭台，企业唱戏”本着共同投资，共同受益的原则，积极推行港口建设、经营、管理中的股份制新模式。此外，政府还可以实施政策倾斜，鼓励港口企业大力发展仓储、物流等产业，提高企业自身造血机能，逐步实现良性循环

依据上述分析，重庆内河港口的发展优势与劣势同在、机遇与挑战并存，但总体而言优势大于劣势、机遇大于威胁。因此，在总体发展战略上应采取 SO 战略。本文只是定性分析了重庆港口经济，在量上并未

作出详细的解释，有待进一步研究。

参考文献：

- [1]董洁霜，范柄全.现代港口发展的区位势理论研究[J].世界地理研究，200312(2):47-51
- [2]王海平.新形势下发展港口经济的几点认识[J].港口经济，2004(3):28-29
- [3]重庆市交通委员会.重庆长江上游航运中心建设规划[Z].2007-05.
- [4]重庆市交通委员会.重庆市“十一五”综合交通发展规划[Z].2006-09
- [5]唐秋生，等.重庆市重要港区集疏运系统优化研究[R]，2007-12
- [6]封学军，岳巧红.基于SWOT分析的江苏沿海港口发展战略规划[J].水运工程，2007(1).