
重庆港口集装箱多式联运发展前景展望

王浩天 刘 栋

(重庆交通大学管理学院)

【摘 要】作为西部地区重要增长极、长江上游经济中心城市和西部综合交通枢纽，重庆拥有发展多式联运的先天条件。通过分析重庆港口集装箱多式联运发展现状及存在的问题，提出对策措施。

【关键词】:港口;集装箱;多式联运

【中图分类号】:FS **【文献标识码】**:A

集装箱运输是交通运输现代化的产物，是物流现代化的重要组成部分，尤其是近年来集装箱多式联运正日益成为国际物流活动的主导运输组织形式，其功能和效益将在更大的程度上得到发挥和体现。不仅外贸运输，而且连同内贸运输一起都将跨入集装箱多式联运的行列之中，集装箱多式联运主导综合物流活动的时代已经到来。重庆作为长江上游经济中心城市和西部综合交通枢纽，拥有长江黄金水道，具有发展水路集装箱运输的先天优势。加快集装箱多式联运的发展，有利于充分发展长江黄金水道作用，促进重庆内陆集装箱运输的发展。

一、重庆内陆港口集装箱基础设施现状分析

物流基础设施是物流系统高效运作的基础和保障，港口基础设施的水平直接影响港口集装箱多式联运的发展。随着重庆交通的发展，集装箱港口码头的建设也得到了很大推进，对发展港口集装箱多式联运起到了基础保障作用。

1、集装箱码头建设。为适应西部开发和集装箱运量快速发展的需要，在交通运输部的积极支持下，“1998年5月，重庆及西南地区第一座专用集装箱码头—重庆港九龙坡港区专用集装箱码头破土动工，年设计通过能力5万TEU}2000年7月建成试投产。”九龙坡集装箱码头的建成，为重庆集装箱运输的快速发展打通了港口枢纽节点，极大地提高了重庆水运口岸集装箱通过能力，为西南地区的外贸进出口货物提供安全便捷的通道。随后建设了寸滩集装箱码头。寸滩港作为重庆市打造的综合性集装箱枢纽港区，是重庆建设长江上游航运中心的标志性工程和西南出海大通道的重要口岸。寸滩港整体规划分为三期，按长江港口码头设计能力和实际能力1.5的倍率计算，寸滩港区年集装箱吞吐能力可达189万TEU。(表1)重庆已成为长江上游唯一拥有一级航道、5000吨级深水码头、水运一类口岸和保税港区的地区。航道、港口、船舶等航运要素的高度集聚，使重庆在西部地区正逐步成为“准沿海”城市。

表 1 主城港区集装箱码头建设规划

港口	总投资	泊位	年吞吐能力
茄子溪码头	9.5 亿元	3000 吨级泊位 4 个	20 万 TEU 与 190 万吨
茶园码头	4.5 亿元	3000 吨级泊位 4 个	20 万 TEU 与 30 万吨
黑石子码头	/	4000 吨级泊位 2 个	100 万吨
理文纸业码头	/	1000 吨级泊位 7 个	280 万吨
玖龙纸业码头	120 亿元	3 个泊位	45 万 TEU 与 500 万吨

2、长江“黄金水道”建设。重庆市水运经济各项指标继续保持较快增长势头，2009 年重庆市计划投资 30 亿元用于“黄金水道”建设，再次提高航道通行能力，继续实施嘉陵江草街以下 68 公里航道整治工程；重庆境内长江干线航道由原来的三级提高到现在的一级，通过能力显著提高，5000 吨级单船和万吨级船队从下游可直达重庆；另一方面着力推进港口群由传统型向现代服务型转变，包括建成主城寸滩二期、涪陵黄旗集装箱码头等重点港口项目。“全年计划新增港口货物年吞吐能力 2000 万吨，新增集装箱吞吐能力 72 万标箱，使全市港口货物吞吐能力突破 1.1 亿吨，集装箱吞吐能力达到 171 万标箱。”“黄金水道”的建设使重庆航运条件大为改善，水路运输得到快速发展，水运物流大通道的作用日益显著，大大促进了重庆港口集装箱多式联运的发展，推动了重庆经济快速增长。

二、重庆港口集装箱多式联运现状

1、重庆航运得到快速发展，港口集装箱多式联运在长江上游地区已逐步占主导地位。目前，“重庆市三级及以上高等级航道里程占长江上游的 75%，是长江上游唯一拥有一级航道的地区；港口通过能力占长江上游的 70%，是长江上游唯一拥有 5000 吨级深水码头的地区；船舶制造能力占长江上游地区 80%，省际运输船舶运力占长江上游地区 80%以上，船舶载重吨占长江上游地区的 70%，集装箱船舶箱位占长江上游地区的 95%2009 年重庆市水运货运量约占长江上游地区的 70%，货运周转量约占长江上游地区的 90%，港口货物吞吐量约占长江上游地区的 65%，集装箱吞吐量约占长江上游地区的 90%”重庆港已经成为长江上游地区最大的集装箱集并港、最大的大宗散货中转港、最大的滚装汽车运输港、长江三峡最大的旅游集散地及游轮母港。

2、内河航运已成为重庆经济发展的重要支撑。重庆利用长江黄金水道优势降低物流成本，是在内陆地区发展钢铁、汽车等产业的重要条件，更是提升企业核心竞争力的关键因素。水运运距长，重庆市水运平均运距 1230 公里，铁路平均运距 570 公里，公路平均运距 51 公里。运能大，一艘 5000 吨的船舶，相当于 2.5 列火车、250 辆 20 载重吨汽车的运能；运价低，水运运价 0.03 元/吨·公里，铁路 0.16 元/吨·公里，公路 0.5 元/吨·公里。一个标准集装箱从重庆到上海的水运运价约 3000 元，铁路约 5000 元，公路约 12000 元。由于运价低的优势，产业向沿江地区集聚的趋势十分明显。同时，长江航运的比较优势，还大大弥补了长江上游地区铁路和公路网密度低、通过能力不足的缺陷，将极大地促进长江上游地区综合交通枢纽和国际贸易大通道的形成。重庆港口集装箱多式联运的大力发展对经济社会的推动作用日益凸显，但黄金水道的航运优势还远未充分发挥。随着经济社会可持续发展要求和低碳经济时代的到来，长江黄金水道的水运潜力还需进一步得到开发。

三、港口集装箱多式联运存在的问题

尽管重庆的港口集装箱多式联运得到了快速发展，但与沿海港口相比，重庆港口集装箱多式联运还存在一定的问题。这些问题在一定程度上限制了水路集装箱多式联运的迅速发展。

首先，码头前方的通过能力与后方的堆存能力不匹配。一方面港口附近相对平坦的土地资源十分稀缺，码头后方的延伸陆域资源非常有限；另一方面重庆内陆港口集装箱运输集码头、堆场、货站三位一体，港区外无专用集装箱堆场，进一步加剧

了港口堆存矛盾，码头后方的堆存能力相对不足，与前方富裕的通过能力之间的矛盾是近几年港口集装箱运输发展中面临的主要问题。

其次，与港口配套的集疏运一体化基础设施水平较低。集装箱运输是一个系统工程，集疏运一体化是港口物流节点的延续和支撑。目前，重庆集疏运呈散、乱、小，大多个体经营，往往是购买一台拖车就成立一个物流公司，管理水平和适应市场能力低，抗风险能力弱，集疏运缺乏规模化。

再次，水铁联运发展严重滞后。“重庆铁路运输虽然具有较高的时效性，但受特殊地形限制，铁路运输能力仅为 2000-3000 吨/列；同时，由于全国铁路提速，导致出渝物资在经过铁路提速区段时必须对货物进行高质量的装载处理，无疑增加了铁路运输的成本。”九龙坡港区拥有铁路专用线，虽然与铁路网络直接贯通，但因为铁路运输的体制限制以及利益分割的影响，水铁集装箱多式联运还未真正开展。这些问题都严重阻碍了重庆港口集装箱多式联运的发展。

四、重庆集装箱港口发展对策措施

1、改进和完善港口码头基础设施。多式联运通常以集装箱为运输单元，将不同的运输方式有机地组合在一起，构成连续的、综合的一体化货物运输链。由于该运输链通常是集装箱化的，因此对船舶、港口、铁路、公路、机场、集装箱分拨中心等基础设施设施，都提出了比较高的要求。重庆港口发展受到地形的限制，所以要对岸线资源进行统筹规划，加快把重庆建设成为长江上游航运中心。

2、大力发展海铁、公水、江海集装箱联运。随着铁路紧张的逐步缓解，集装箱的多式联运发展将有更大的发展空间，集装箱多式联运会更加完善。大力推进海铁联运、水水联运、水公联运将是重庆港口集装箱运输进一步快速发展的必由之路，促进水铁、公水、江海集装箱联运需要各有关管理部门、各相关单位和主要企业之间加强协调、加强市场监督，从技术上解决标准和规范问题。通过各相关方面的共同努力和各有关政府部门的积极协调和有效配合，重庆港口集装箱多式联运将会出现更好的发展局面。要努力推进形成以港口为中心的区域综合集装箱运输网络，把国内和国际的集装箱运输市场有效地连接起来，把区域内公路、铁路、海运集装箱运输依托港口完善联运体系。

3、加快公共物流信息平台建设，实现多环节的协同运作。一体化的多式联运需要各参与方和各环节协同运作，离不开信息技术的支撑，港口、船公司、铁路、民航、公路都有独立的信息系统，要实现信息互联互通，必须依靠统一的公共物流信息平台。在这方面，通过在公共平台共享信息实现了车船无缝衔接，提高了海铁联运的运输效力。按照国家有关部门的规划，进一步搞好与港口、海运的数据交换，并要采用多种方式为客户提供集装箱运输信息服务，不断提高协同运作效率和服务质量。要进一步加强与海运、内河航运、公路、航空等运输方式的衔接，实现优势互补、互利共赢，共同推进重庆港口集装箱多式联运的发展。

4、制定相应的法律政策和技术标准。把协调机制、相关方面的职责、权利、义务及运输操作规程等整合在一起，形成一部完善的多式联运法规，规范约束相关方面的管理行为和经营行为。政府部门要制定相关优惠政策，激励集装箱多式联运发展。促进建成长江上游最大的水运枢纽港和集装箱集疏港，使港口集装箱多式联运成为重庆商贸中心、物流中心、航运中心和临港工业发展的重要支撑。

五、结束语

重庆大力发展建设港口集装箱多式联运中心，加强与海运、内河航运、公路、航空等运输方式的衔接，是发展现代多式联运的必然要求，对于降低西部地区物流成本、提高物流效率、优化运输资源配置也具有重要意义；“从与成都、西安等西部潜在的物流中心城市相比，重庆在西部地区至华东和华南地区的通路上具有成为多式联运中心的成本比较优势，考虑到未来重庆市

自身交通网络的改善，以及拥有长江黄金航道资源的独特性，重庆将在西部地区多式联运中心的竞争中占据优势地位。”所以，通过大力加强基础设施建设，发展海铁、江海联运等多式联运方式，并建立公共物流信息平台，使重庆逐步发展成为西部地区乃至全国重要的港口集装箱多式联运中心，以及西南地区最大的集装箱箱源集聚地和调拨中心。

参考文献：

[1]黄小林，曹廷华. 重庆港口集装箱运输发展思考[J]. 港口经济，2008. 8.

[2]张万平. 发展重庆内陆集装箱港口运输[J]. 集装箱化，2008. 5.

[3]2009 年重庆市国民经济和社会发展统计公报.

[4]张运. 重庆铁路集装箱多式联运发展前景[J]. 运输市场，2009. 6.