发展重庆港口物流打造西南交通枢纽

王亚¹ 周晨

(重庆工商大学长江上游经济研究中心, 重庆 40006)

【摘要】: 本文通过分析重庆市物流业的发展现状, 提出应该以港口物流为带动, 加快发展现代物流业, 构建沿江物流体系, 发挥加强重庆作为西部交通枢纽的作用, 以港口物流, 把重庆打造成为西南地区交通枢纽。

【关键词】: 港口物流; 交通枢纽

重庆市地处“长江一线”和“西南一片”的连接点, 是长江上游最大的水运中心, 是西部地区唯一集水路、铁路、公路、航空、管道 5 种运输方式为一体的综合交通枢纽城市。在经济全球化和区域经济一体化背景下, 加快发展现代物流业已成为重庆的主要任务, 按照胡锦涛总书记关于重庆“加快建成西部地区重要增长极、长江上游地区的经济中心、在西部地区率先实现全面建设小康社会的目标”, 在现代物流业的快速发展下, 把重庆市建设成为西南地区交通物流枢纽, 为实现 314 总体部署提供有利条件。

1 重庆现代物流业的发展现状

重庆市交通运输业拥有一定规模、专业化的车船装备, 有布局合理的港站枢纽和仓储设施, 遍布整个区域、庞大的基层服务网点, 以及涵盖所有运输方式, 众多的运输企业和大量的从业人员, 不仅在物流运作中具有得天独厚的优势, 而且对未来重庆现代物流的发展产生有举足轻重的形象, 但同时也看到, 目前重庆市交通业的特点和优势还未得到充分发挥, 还有很多方面不能适应现代物流发展的需要, 重庆市整体物流服务能力水平还无法适应现代化城市发展和产业布局调整的需要, 与重庆市作为西南地区交通枢纽和长江上游经济中心的地位和作用不相比配。因此从港口物流出发, 发展重庆现代物流业是重庆物流产业发展的方向。

2 以港口物流为带动, 加速发展现代化物流

物流系统是由运输、存储、包装、流通、加工、配送和信息诸环节构成。运输是物流系统中不可缺少的环节, 而物流节点又是运输中的关键, 选择以港航物流为纽带, 形成港航物流系统推动重庆物流发展。港口规模经济明显, 发展空间大。西部最大的港口重庆九龙坡港年吞吐能力达到 800 万吨, 占地面积 0.8 平方公里、库场面积 85000 平方米、堆场面积 30 万平方米, 120 万标准集装箱工程的建设使港口有巨大的发展空间。而铁路运输的南站、西站目前在规模和空间上都不能与其相比。

交通地理位置优越、交通便利、通过各种便捷的交通与腹地更大的市场相连。九龙坡港南面临江东西北面仅靠铁道主干线, 进出港的 400 吨大件公路与成渝、渝涪、渝黔高速路网相连, 为城区一环与二环路

¹**作者简介**: 王亚(1985-)女, 陕西渭南人, 重庆工商大学长江上游经济研究中心研究生, 研究方向: 区域经济、产业经济; 周晨(1984-)男, 湖南常德人, 重庆工商大学长江上游经济研究中心研究生, 研究方向: 区域经济、产业经济。

的最佳结合点;港区内有铁路专用线 7 公里与全国 68 个城市可以直通。

经济地理位置有优势,具有通江达海的通道效应。通道两侧地区经济较为发达,相关工业、贸易、商业等物流需求旺盛。而且港口后方配置这大量的工业群。

港区内物流活动主体单位较多。现有多家运输、仓储、配从、包装、修理加工企业及“三检一关”的进驻,保税仓库的设立是港区货物可直接进行国际通关,不仅是国内货物的集散地而且是国际货物的重要集散区。

基本具有物流综合服务功能。拥有与船舶运输相联系的传统装卸功能;通过集装箱、托盘等集装处理技术衔接整个“门到门”运输体系,通过储存衔接不同时间的供应物流和运输物流,通过中转手段现接不通运输方式,通过加工、包装衔接干线物流和配送物流。

3 重庆作为西部交通枢纽概况 重

重庆市中国西部唯一集水陆空运输方式为一体的交通枢纽,横贯中国大陆东西和纵穿南北的几条干线铁路、高速公路干线在重庆交汇,10000 吨级船队可又长江溯江直至重庆港,重庆江北国际机场是国家重点发展的干线机场。

由此可见,重庆处于西部、南北大通道及经济带的中部,具有极强的经济实力,又与长江流域大通道相衔接,是西部最大的经济轴心和通道枢纽,对西部经济起着一定联系、沟通、支持和带动的中心作用。良好的区位优势,经济基础,交通条件,使重庆成为承东启西,横贯南北,在“西三角”地区具有极强辐射效应的中心城市。国家实施西部的开发,实际就是为解决西部发展严重滞后为题,中央赋予重庆作为长江上游经济中心,在一定程度上,将起到西部大开发的推进器作用。要使重庆目前的潜在优势变为现实,重庆必须通过结构调整、完善城市体系、合理配置资源、基础设施进一步连贯,大力发展 21 世纪经济新的增长点的现代物流产业,才能增强城市的集聚能力,形成良好的产业发展环境,吸引世界跨国集团公司的投资。

4 港口物流的发展对交通的支持带动作用

重庆是以港立城、得水独厚,大动脉长江横贯东西,嘉陵江、乌江等河流密布境内,沟通南北的长江上游水运中心。水路运输是重庆的主要运输方式之一,在物流活动中发挥着越来越重要的作用,目前千吨级船队可以直接通达的城镇数有 21 个,占全市区县的 50%,三峡大坝蓄水至 175 水位后还将增加 12 个,占全市的 82%。水运可以覆盖区域经济总量占全市的 90%。可见便利、廉价、四通八达的水路运输和处于综合交通枢纽上的港口构成的港航物流系统具有覆盖面宽、集聚功能强,输配迅速的优势。

另外,根据重庆市的交通现状和我国各大城市的交通变化状况,我们还应该预先警觉,需要建立的物流系统必须要能够避免未来因交通道路的拥挤而对物流服务可靠性产生的消极影响,在设计物流系统时应有一定的前瞻性,要选择通过能力大、安全可靠、不易出现拥挤堵塞的运输方式-港航作为物流系统的重要载体。

因此,支持和推动重庆港航物流发展,不仅可以起好重庆物流建设的示范,而且由于它本身具有的物流优势,也决定了港航物流是重庆物流的重要支撑,在加强重庆作为长江上游的中心城市地位和推动重庆成为西南地区交通枢纽的过程中发展现代物流业有着重要的战略作用。

参考文献:

[1]重庆市交通委员会. 重庆市港口布局规划[z]. 2005- 09.

[2]阎文忠. 构建现代化港口物流[J]. 中国储运, 2007(4).

[3]张靖. 我国港口物流的思考. [J]. 辽宁省交通高等专科学校学报, 2007(6).