重庆港口集装箱物流发展的路径研究

赵连明¹

(重庆商务职业学院, 重庆 400036)

【摘要】: 重庆地处我国东部与西部的交叉点, 是西部地区最大的工业城市和商品集散中心, 也是八大综合性工业城市之一。文中在论述集装箱物流发展趋势的基础上, 分析了重庆港口集装箱运输发展存在的问题, 提出了重庆港口集装箱物流发展的路径。

【关键词】: 港口物流; 集装箱运输; 发展路径

【中图分类号】 F252 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1674-4993(2014)10-0013-02

DOI:10.3969/j.issn.1674-4993.2014.10.006

随着对外贸易的发展, 我国集装箱运输长足发展, 同时也成为了世界集装箱系统的重要组成部分。重庆地处我国东部与西部的交叉点, 是西部地区最大的工业城市和商品集散中心, 也是八大综合性工业城市之一。因此, 积极探索重庆港口集装箱物流发展的路径对于重庆建设长江上游航运中心具有举足轻重的作用。

1 集装箱物流发展的趋势

经济全球化的发展推动着国际贸易的不断增长, 集装箱物流也将继续保持高速发展的状态, 随着集装箱物流的货物不断增多, 未来集装箱物流将呈以下发展趋势:

1.1 集装箱物流联盟协作更加紧密

大的联盟集团已经开始形成, 主要表现为船舶和仓位实现了共享。这意味着船舶公司之间更紧密的合作, 尽管载体相同, 但仍保持自己独立的商务政策和发展计划, 扩大的规模使它们的运作更加有效^[1]各类集装箱的物理指标越来越大

当前运载集装箱的船舶在长度与宽度方面都有很大的提升, 满负荷可承载的集装箱数量也不断增加。主要的船舶公司开始订购大型船舶, 承诺以他们最大限度的能力, 达到每箱成本最小化。

1.3 信息技术推动着航运业的发展

如今, 互联网、卫星定位系统和跟踪系统、集装箱管理系统得到了广泛应用。集装箱卫星定位系统可以帮助货主随时通过网络了解货物具体的所在位置。此外, 货运单据、政府文件也将通过电子方式传送^[2]

¹收稿日期:2014-09-14

作者简介:赵连明(1973-), 男, 博士研究生, 重庆商务职业学院商贸管理系讲师, 研究方向:物流发展与区域经济。

1.4 船方和货方对码头的要求越来越多

对船方而言，他们希望提高船舶的周转效率，尽量避免船舶在港区消耗过多的时间以及尽可能的缩短船舶从一个港区到达另一个港区的时间。对货方而言，他们希望有运输货物的最佳途径，能够准时到达目的地，从而节省托运人和收货人的物流成本。

2 重庆港口集装箱物流发展存在的问题

2.1 港区过于分散，集装箱码头堆场能力不足

目前，重庆市从事集装箱运输作业码头有九龙坡集装箱码头、糠壳湾集装箱码头、寸滩集装箱码头一期、寸滩集装箱码头二期、红溪沟集装箱码头、江南集装箱作业区和黄旗集装箱作业区，但是这些港口都沿靠 600 千米的长江沿岸分布，港区没有集中在某一段沿线，带来诸多问题，如：重庆港不能很好地协调各港区之间的业务以及船公司使其准确快速地选择挂靠码头。按现有的发展计划，在接下来的几年内，重庆市还会在长江沿线建造一批集装箱码头，这将会导致重庆市的集装箱码头布局进一步分散，港区和船公司的经营问题也会接踵而至。

同时，重庆以山地为主，平坦的空地相对缺乏，靠近港口的平坦空地更是少之又少，一般情况下码头后方都没有足够的陆域资源；另一方面，因地处内陆，以致重庆港口近几年一直面临着后方贫瘠的堆存能力与前方富足的通过能力之间的矛盾^[3]

2.2 港口装备不够完善，空重箱比例严重失调

随着经济发展的变化以及技术的更新，重庆港口不断更新和引进大型集装箱搬运设备。但是随着新设备的引进，新的问题也不断出现，其中最主要的便是对新设备故障的诊断和处理相对滞后。设备故障得不到及时的修复，经常导致集装箱船舶的在港时间增加，延误班期。此外，由于重庆市进出口商品结构存在很大的差异，进口货物很多不能用集装箱运输，而出口货物却大部分都需要集装箱装载，导致需要单独运载，很多没有装载货物的集装箱到重庆来装载出口的货物，空重箱比例不平衡，降低了集装箱船公司综合效益。

2.3 相关专业人才短缺，码头岸线资源缺乏统筹规划

一方面，重庆港口集装箱运输管理依然运用传统的管理手法，缺乏先进的集装箱管理理念；另一方面，由于起步晚又地处内陆，先进的人才培育和管理系统以及对外人才交换系统还未发展完善。

并且，重庆水运基础设施相对陈旧，缺乏大规模的专业性码头，但是在利益的推动下，码头岸线资源的审批并没有严格按照规定执行，很多私人性质的小规模码头在长江沿线出现，造成码头岸线资源的浪费和重复建设。

2.4 信息化程度不高，水铁联运集装箱运输尚未开始

一方面，虽然重庆港的集装箱码头大都配有必要的信息化系统，但信息化程度始终偏低，没有一个统一的平台供信息交流；另一方面，集装箱运输主要的优点体现之一便是多式联运。近几年，重庆市的水路运输和铁路运输的发展势头都相当迅猛。但由于两个运输系统之间的利益冲突，水铁联运集装箱运输难以开展。并且由于河道的季节变化，航道通行能力限制，集装箱班轮到不平衡，码头泊位不稳定，导致港口的生产效率的直线降低。

3 重庆港口集装箱物流的发展路径

3.1 完善港口基础设施设施，建立集装箱多式联运体系

一方面，加快港口码头建设，完成主城港区新港集装箱码头改扩建工程及朱家坝、茶园集装箱码头建设工程；万州港区江南、青草背集装箱码头建设工程；涪陵港区黄旗、北拱集装箱码头建设工程；合川港区千斤滩集装箱码头建设工程，形成 214 万 TEU 通过能力，总计达到约 385 万 TEU 吞吐能力。

另一方面，加快码头岸线资源的统筹规划与管理，积极推进“一城一港”战略，实现港口和码头岸线资源统一规划，统一管理，同时按照超前规划、分期实施的原则，加强港口基础设施建设，并注重多式联运系统性^[4]

3.2 提高港口作业效率，加快货物周转

引进先进设备，提高港口装卸效率，减少货物在港时间。鼓励港口提高堆场作业能力，启动建设集装箱配载中心；鼓励发展场外场，鼓励企业发展自用、公用堆场，解决目前堆场紧张的局面。鼓励发展优质运力，提高“五定”快班轮运输效率；鼓励实施舱位共享和优化配舱，提高集装箱班轮密度，保障集装箱在港快进快出。

3.3 适当调整港口收费标准，积极培育做大市场

逐年下降集装箱港口综合作业费；减免高速公路外地集卡重庆段通行费；降低本地集卡路桥费、运管费、养路费等规费；加强与云贵川等西部地区协调与合作，积极做好通道衔接与优化；着力培育一批具有品牌效应的物流企业，形成服务规范、竞争充分的物流市场；扶持货代企业、船运企业等向专业化、信息化、集约化、规模化方向发展，不断做大做强^[5]。并设立专项基金促进口岸物流发展，从而培育物流企业，补贴外地集装箱中转费用；或者参照外地经验，拟争取市财政给予每个市外标准集装箱 20-50 元的奖励，加大周边省市揽货力度。

3.4 提升口岸管理和信息服务水平，积极推进保税港区应用

一方面，建立人才培养和引进机制，加强学习氛围，关注前沿动态集装箱物流的发展，学习先进的集装箱管理思想，引进先进的集装箱作业工艺，加强对集装箱管理专业人才的培养，吸引更多外来人才，提高集装箱管理水平。

另一方面，培育港口管理领域、集装箱船、集装箱代理业务、技术、信息和金融等领域的专业人才，特别是高层领导人，管理人员和技术人员，设立专项职业教育基地。另外，要建立集装箱信息交换平台，大力推广使用局域网或无线传输技术，提高操作系统的智能化水平，建成管理信息中心，成为集装箱运输和集装箱物流智能化港区^[6]。再次，积极推进保税港区应用，借鉴上海、天津、大连等地保税港区建设管理经验，在保税港区设立重庆航运口岸服务中心，直接为口岸进出口货物提供“一站式”、“一条龙”高效、便捷的通关服务。

参考文献

[1]杨德坤. 重庆港集装箱运输发展思路的探讨[J]. 水运管理, 2004.

[2]汤海旺. 重庆港集装箱运输发展战略分析[J]. 交通企业管理, 2010. 日陈家喜. 港口集装箱物流的发展优势及策略团. 企业技术开发, 2013.

[3]杨德坤. 浅析重庆港集装箱运输发展的机遇和对策[J]. 中国港口, 2004.

[5]张学才, 陶应发. 港口物流理论基础与形成机制研究[J]物流技术, 2010.

[6]曹宇, 张哲辉. 重庆市水路集装箱运输发展策略分析团集装箱运输, 2014.