

合理定位与区别发展

——关于重庆港口结构调整之思考

张小勇 唐莉

(重庆市港航管理局, 重庆 400000)

【摘要】: 本文的研究重点在针对重庆港口在功能定位、科学规划、拓宽投资、经营管理等问题上存在的不合理情况进行分析, 并针对前述问题提出了相应的对策与建议。

【关键词】: 港口经济; 航运; 市场因素; 投融资渠道

【中图分类号】: U655 **【文献标识码】**: A **【文章编号】**: 1006-7973 (2017) 03-0018-03

DOI: 10.13646/j.cnki.42-1395/u.2017.03.007

航运作为古老而经久不衰的物流方式, 以其运能大、运距长、能耗低、绿色环保在现代经济运输方式中占据着重要位置。港口是航运核心要素之一, 是水一陆、水一水运输换装的重要节点, 其所依托的港口岸线是航运发展的基础性资源。近年来重庆港口经济飞速发展, 港口基础设施建设投入巨大, 一批枢纽港、重点港口建设取得可喜成绩, 形成了功能区较为明确、初具规模的港口群, 但同时重庆港口存在总体规模超前、功能定位不典型、结构性能力不足、投融资渠道狭窄等问题。

为适应重庆经济发展和产业结构调整需求, 充分发挥长江上游航运中心的核心功能, 加大对重庆港口结构的调整刻不容缓, 通过合理定位与区别发展, 明确工业港与贸易商港不同的发展策略与目标, 统筹枢纽港集约化、科学化发展, 充分发挥其引领与带动、辐射与融合作用; 拓宽投融资渠道, 确立港口岸线资源的融资功能, 在规模化的基础上充分发挥港口对航运经济的支撑作用, 这也许会严重影响重庆航运经济的未来。

1 背景和意义

重庆港是交通运输部公布的全国内河主要港口之一, 是长江上游最大的内河主枢纽港, 是重庆依托长江黄金水道、贯彻落实长江经济带发展战略、建设长江上游地区航运中心的重要基础设施。

近年来, 重庆市抓住西部大开发、合力建设长江黄金水道、三峡工程建设等重要战略机遇, 加快枢纽型港口建设, 大力发展港口经济, 港口基础设施条件和生产得到了快速发展。截止 2014 年底, 全市共有港口生产性泊位 824 个, 港口企业 283 家, 港口货物吞吐能力达到 1.70 亿吨(其中集装箱 370 万标箱), 约占长江上游地区 85%。2014 年完成港口货物和集装箱吞吐量 1.47 亿吨、101.48 万标箱, 同比分别增长 7.38%, 12.02%, 是长江南京以上最大的内河亿吨大港, 全市 97% 以上的外贸物资通过水路完成, 占外贸进出口总值的 55%, 港口经济成为全市经济重要增长点。

据统计重庆市近 5 年经济总量年均增长 14%，新建、扩建、复建(库区淹没)大中型港口 13 个之多，沿江 600 多公里的江岸线分布有 38 个主要港口，已形成一定规模的港口体系，港口发展的速度和规模都是超前的。而由于市场的开放性、竞争性、投资主体多元性、信息的不对称性以及政府主体和企业主体在对社会效益与个体利益、长期效益与当前利益的看法和追求上的差异，在宏观调控体系尚未形成时，可能出现投资的盲目性(包括冲动性投资和延缓性投资)。

一般说基础行业，政府意志的冲动性投资行为大于企业，国有独资企业的冲动性投资行为大于其它类企业)，造成行业结构失衡以及产能剩余，造成重庆港口功能定位不典型，工业港与商贸港混杂，专业化程度不强。

超常(速度、规模)大手笔的规划发展，特别需要对当前的港口建设进行系统科学的总结评价:产能总量能否同重庆的经济发展规模相匹配;空间分布能否同重庆的生产力布局相一致;功能作用能否同重庆的产业结构相适应。掌握现状，才能完善现状才能科学的指导规划未来，使港口建设取的好的社会效益和经济效益。

2 重庆港口管理存在的主要问题

2.1 总体规模超前

自港口体制下放后，地方政府普遍将港口尤其是集装箱港口当作带动经济发展的基础设施，建设了一大批专业化、规模化的港口，港口的总体规模得到了壮大，基本实现港口总体规模适度超前的目标。而事实上港口建设缺乏长期战略目标，并存在低水平重复建设，规划滞后，在功能定位上不典型，没有区分工业港与商贸港各自的典型发展模式。

地方经济发展水平参差不齐，港口岸线资源供不应求时，市场主体就一哄而上，动用政府、货主、集体的力量抢占岸线资源，出现无序发展的混乱局面。各区县港口数量多，功能重复，岸线利用多占少用、深水浅用和上下之间交叉使用的现象。港口发展过快，能力过剩，结构不合理，企业效益下滑，就出现一方面港口岸线资源缺乏，同时又被占用闲置浪费的矛盾局面。

2.2 结构性能力不足

在港口建设规模超前的同时，也存在港口结构性能力不足。如部分地区支流河段港口吞吐能力不足，通航等级较低，航行条件差，码头设施落后，不能满足地区经济发展的需要。港口功能和规模分配不平衡。当前，港口主要通过地方投资立项，港口主要功能“大而全、小而全”的现象比较突出。一些地区经济发展迫切需要建设具备特定功能的港口，但自身不具备合适的岸线资源。

而具备岸线资源的地区，港口建设和功能定位首先满足本区的需求，功能上不能满足临近地区的需要。沿岸相邻的区，建设功能相同或相近的港口，形成了小而全的现象，一方面分散了货源，另一方面也制约了港口进一步发展成枢纽港口。而还有些区县，片面追求港口的规模化、现代化和专业化，加大了港口建设和经营成本，而忽略了中小企业作业量小、货种复杂的实际情况，失去了中小企业客户群。

2.3 港口辐射能力不足

内河港口的正常运行，离不开完善的集疏运体系，即与公路、铁路的无缝连接。由于水路、铁路、公

路分属不同的部门规划、建设和运营，连接港口与腹地的公路可能由不同的行政区规划和建设，港口集疏运体系与内河港口建设难以同步、难以配套，普遍不健全，港口辐射能力不足。

2.4 港口投资主体和资本多元化不足

就重庆现有状况分析，现有港口投资渠道主要是交通部门划拨资金约 26%，港口自筹约 13%，银行贷款约 60%（利率达 6%左右）。从目前港口的经营现状来看，大部分港口亏损，少数微利，抗风险能力差。即使经营较好的港口，企业资金利润率也只有 2-3%，用于港口的建设资金要付 6%的利息，企业是不可能承受的。

港口建设资金问题已经成为困扰港口发展的重大问题。港口建设周期长，资金需求大，仅靠国家投资或港口自身已无法解决。因此，迫切需要实行资本结构调整，多渠道筹措资金，增强抗风险能力。

2.5 港口靠泊能力不足

我市港口现有码头的等级普遍较低，码头等级低与靠泊船舶大型化的矛盾越来越突出，超负荷靠泊的现象十分普遍。随着国内外航运业的调整和发展，运输船舶大型化、专业化的趋势十分明显。

随着经济缓慢复苏，货物吞吐量的持续增长，港口靠泊能力不足的负面影响将逐步显现，主要体现在：一是制约了船舶大型化的推动；二是降低了港口吞吐量；三是影响综合交通枢纽发展；四是提高了物流成本。

2.6 非市场因素影响突出

各区县普遍将港口作为战略性基础设施，各地政府在规划、投资、建设和运营等多方面进行干预：各地以自身利益出发规划港口选址、功能和规模，指定所属国有企业按照政府规划建设时序投资建设，并给予一定的投资补贴；政府主导港口选择合适的合资合作伙伴；在经营中，出台各种补贴措施，吸引本地及外地中转货物。

长期行政干预带来的后果将是港口选址、规模和功能不符合市场需求的实际情况，港口规模供大于求，临近港口同质化竞争日趋严重，各种不当补贴使货物运输市场发生扭曲，从而导致企业挖潜增效的原生动力下降。

3 港口结构性调整的基本思路

3.1 合理定位区别发展

不同的利益群体，对港口有不同的诉求。各区县希望依托港口搭建便捷、高效、环保、安全的综合交通运输网络，使港口成为多种运输换装的枢纽。地方政府一方面希望港口成为招商引资、工业开发的先导，因此港口规划选址临近开发区，功能和规模适应未来本地经济社会发展的需要；另一方面希望港口成为发展物流及其相关产业的基地，吸引周边货源中转，成就中心城市理想。

港口企业及其它港口服务企业希望依托港口设施增强企业实力，提高经济效益。港口腹地的制造企业希望通过港口，选择合适的运输方式，达到最佳的物流效果。根据各方不同的诉求和现实的政策体制，港口很难同时实现所有的利益相关群体的愿望。

建议根据政府和市场的不同需要，将港口区分为工业港和贸易商港两大类区别对待。工业港主要满足政府适度超前发展的需求，由各地方政府根据自己工业开发区的规模和布局进行规划建设。而贸易商港主要满足区域物资流通的需求，需要根据市场规则，站在更高的层面规划建设。

3.2 调整功能结构

目前，“重庆港”所指为重庆境内长江、嘉陵江、乌江等干支流沿岸所有港口，分别属于不同行政区县管辖。各区县为自身发展需要，往往建设小而全的全物流港口，重复建设严重，岸线资源浪费。要拓展港口功能，发挥港口辐射效益，港口结构调整应坚持物流的发展方向，强化整体规划。

现今港口功能呈多元化的发展趋势，港口功能不应再是单一的码头装卸为主，也不应停留在“港口是交通运输枢纽”的层面上。随着时间的发展，港口的功能也发生了深刻的变化。

功能结构调整中必然要加大基础设施建设的投入，需要新建一批高水平的专业化码头，集装箱码头。但提高基础设施的能力只靠新建并不现实，还应加强用先进的科学技术对码头改造的力度，将新建和改造结合起来，该新则新，该改就改，老港区的改造和港口产业结构调整相结合。

3.3 统筹枢纽港向集约、科学化方向发展

航运总部经济能体现出未来航运发展趋势的快慢，航运正处在低迷期，必须不断壮大航运总部经济推动航运发展。今后在经济体制改革的促进下，重庆将继续发挥重庆港口群的政策优势，利用商务成本低、金融环境优、港口功能齐等有利条件，不断吸引国内外航运企业注册重庆。加快主城果园港、江津珞璜港、涪陵龙头山港和万州新田港四大枢纽港建设。统筹主城枢纽港向规模化、集约化、科学化方向发展。

3.4 拓宽投融资渠道

要采取多种形式，利用多种渠道，开展多层次的资产经营活动，不断优化资产结构，提高资产营运效益。港口企业要以制度改革，鼓励投资主体多元化，鼓励上市融资，利用外资和发挥外资企业的优势，以外引外进一步拓展招商引资的区域和渠道。

以重庆港九为例，目前它的股份构成中，港务集团、万州港口集团、重庆城投等国有资产共约控股42.96%，以高雪萍为代表的自然人各自持股都在0.5%以下（仅高雪萍持股1.07%）。重庆港九可以向东方航空引进了美国达美航空以及携程等非国有资本一样，在确保国有资本控制力的前提下，积极创造条件，探索进一步降低重庆港九对上市公司持股比例，推进所属其他企业的改制上市。

改组后，重庆港九还可以通过资本运作，适度向上下游延伸，开展产业培育，加快产业升级，打造以港口运输为核心，适度多元，协同发展的港口产业生态圈，不断完善产业链、提升价值链，主动迎接“互联网+”等新技术带来的冲击和变革，通过产业基金、创新基金等进行产品、技术和商业模式创新。并由国有资本投资公司作为投资主体，联合其他投资者，通过直接投资或基金投资，收购或参股长江沿线优质港口资源，走出重庆，做大做强企业。

对于港口企业，一方面接受政府补贴完成港区投资建设任务，扩充资产实力。另一方面要更加注重突破港口装卸、堆存等传统作业局限，拓展现代化物流业务，加强与货主企业的合作。充分利用自身优势，争取区域交通网络中港口的岸线开发权，延伸服务产业链，提升综合服务能力，使自己成为全球经济不可缺少

的一部分。未来争取港口岸线资产化，建立岸线资源流转制度，整合岸线资源，淘汰散小码头，为港口专业集群的形成通过解决基础资源参与投融资的制度问题。

4 结束语

建设发展到今天这个时代，港口如何依托城市现有经济、技术条件，达到自我完善，自我发展。而城市又如何利用港口门户走向世界，港为城用，城以港兴。港口结构调整是重庆经济调整的一部分，旧的港口体制正在面临改变，原有港口结构将会不断的调整，新的港口格局会不断涌现。重庆港口应把握好历史发展机遇，努力开拓创新，促进港口快速、持续、健康发展，为重庆经济的发展提供助推力。