

“东推西进”促进重庆港口物流业发展

梁从友

重庆市直辖 8 年来，坚持以协调发展为主题，以结构调整为主线，以改革开放为动力，初步形成投资、消费、进出口联动推进经济社会发展的良好局面，新型工业化进程进一步加快，给港口物流业的发展带来了前所未有的机遇。

发展港口物流业的环境

重庆地处我国东西结合部，是我国西部地区惟一集水路、铁路、公路、航空、管道等五种运输方式为一体的综合交通枢纽型城市。2004 年，重庆工业产值已达到 3200 亿元，直辖 8 年来翻了两番，增长了十倍，这一方面为发展我市现代物流业创造了必要的基础条件，另一方面也对我市现代物流业发展提出了新的要求。

到 2020 年，重庆要建成长江上游经济中心，具体包括三个层面的内容，即“三中心、两枢纽、一基地”（三中心：指商贸中心、金融中心、科教文化信息中心，两枢纽：指交通枢纽、通信枢纽，一基地：指现代产业基地）。2010 年，重庆工业产值预计将达到 1 万亿元，将聚集 2 万亿元的贸易销售额和巨大的物资运输量，这也为重庆物流业的发展提供了广阔的市场。同时，凡在重庆市设立的物流企业，符合西部开发国家鼓励类产业目录，可享受优惠税率，在 2010 年底前，企业所得税减按 15% 的税率征收。重庆对于西部的辐射力和牵引力将进一步显现。

重庆港作为长江上游及西南地区最大内河主枢纽港和国家一级口岸，通过不断发展，已形成以集装箱运输、特大重件运输、汽车滚装运输、件散货运输和仓储服务等物流业务为主的新格局，港区综合配套服务功能日趋完善。近年来，重庆集装箱运量每年以 40% 左右的速度递增。今年底，重庆港寸滩集装箱码头一期主体工程竣工投产后，重庆港的集装箱吞吐能力将达到 50 万 TEU。到 2010 年，寸滩二期工程完工后，集装箱吞吐能力将达到 120 万 TEU，港口货物吞吐能力将达到 1 亿吨。规划对航运中心陆续投资将达近 150 亿元，建立并完善以主城为中心的港口群。目前，重庆市政府已出台《关于加快现代物流业发展的意见》，重庆港发展港口物流业的大好时机已经到来，条件已经成熟。

发展港口物流的基本思路

1. 通过国有资本战略性重组，壮大港口物流业基础

拓展港口功能，优化港口结构，整合港口资源，是推进新时期港口物流业发展的前提和条件。按照“一城一港，一港一集团”的定位，重庆港将坚持整体规划，分步实施，盘活、整合现有物流资源的原则，对交通运输、仓储配送、货运代理、多式联运以及与港口物流发展密切相关的企业通过兼并、联合等形式进行资产重组，有机整合市属相关企业国有资本。

今年内，重庆港将以资产为纽带，通过重组、联合等方式，将与物流业相关的国有企业或国有资产进行整合。先期实施与重庆物资集团的整合，组建物流集团。下一步将对市属物流相关企业国有资本进行战略性重组，以此壮大港口物流业基础。同时，将进一步利用集团母公司与港九上市公司的投融资平台，通

过资产配置、增发新股、招商引资和资本运作等方式，实现资本快速扩张。力争在 2008 年前，使重庆港资产总额由目前的 21 亿元增加到 50 亿元。在经营业务上，集团重点发展集装箱、特大重件、件杂货、化工危险品运输等主营业务，开展与主业相关联的多元化物流。在管理模式上，集团主要强化资产管理、财务投资和重大经营决策管理，强化监管职能，逐步弱化生产经营组织职能，下放生产经营中属于子(分)公司的生产组织指挥权，做到“一强一弱，一收一放”。同时，通过改造、扩建和新建，夯实主营基础，向外延伸，参与港口配套的物流基地建设，使业务经营与资本经营相结合，实现沿长江流域到江海联运的跨主城、跨市区的战略扩张。

2. 实施“东推西进”战略，促进港口物流业发展

港口物流是现代港口努力和发展的方向。重庆境内有大小通航河流 30 余条，上百个港口遍布在 3000 余公里航道上，吞吐能力 50 万吨以上的港区共 15 个。点多线长，恶性竞争激烈。重庆港将以资本为纽带，通过信息技术网络、港口经营品牌等，在全市三江(长江、嘉陵江、乌江)领域内实施“东推西进”战略(“东推”是指沿长江而下直至出海口，“西进”是指沿长江而上到川南腹地)。同时，对整个重庆范围内的港口统一去投资、去运作、去推动、去发展，最终实现港口发展一体化，把港口、物资、仓储、配送等联系起来，推进“川、渝、黔、汉”经济区域合作。

积极推动我市工业、商业、运输、联运、物资、仓储等行业物流资源整合，构建以区域性、综合性物流基地为骨架，专业性物流基地为节点，布局结构合理、技术设施先进、运转高效的现代物流体系。通过规划和实施，使资本、经营、组织结构得到调整，以港口为核心，连接生产和消费，使生产要素有效配置。加快建设和完善物流基地、物流中心内外部基础设施，形成快捷的城市物流配送通道。积极推进铁路、港口、高速公路及航空交通的多式联运的有效链接。以港口为点、运输为线、物流为面的点、线、面三合一，培育和提升港口核心竞争力，使之向规模化、集约化、江海联运、国际化方向发展，形成新的经营空间和增长极。

3. 推进“首尾互动”，加快区域港口物流业进程

目前，新的海洋经济正在崛起，港口间也正从竞争走向合作。上海港与重庆港首尾相连，遥相呼应、优势互补、相得益彰。近年来，两港之间在航运、物流合作方面进行了有益尝试。上海港三大战略之一的“长江战略”与重庆港的“东推西进”战略相互渗透，互为促进。

一方面，上海港将长江流域视为一个航运体系，通过投资支持内河港口发展，并以此来带动长江航运的发展，最终形成市场网络体系促进自身发展。另一方面，重庆港地处西部内陆，离长江出海口甚远，需要寻求战略合作伙伴来实现江海联运梦想。上海港看好重庆港广阔的市场和腹地资源，重庆港相中上海港丰富的管理经验和口岸优势，两港之间必将进一步通过以资本为纽带的合作来巩固战略同盟关系，实现物流信息资源共享；同时，提高货运管理水平和通航效率。并以此带动以两港为点、长江为线和区域为面的港口物流业的快速发展。

构建“区港联动”，打造港口物流业复合模式

目前，重庆发展港口物流业面临三大优势。一是三峡库区蓄水和长江黄金水道建设将有利于构筑大物流，发挥承东启西枢纽作用；二是立体交通网络加快形成，国家对三峡库区产业发展予以支持，将有利于经济提速发展；三是新型工业化、城镇化、市场化和信息化加速推进，将加快形成以特大城市为重点、众多卫星城镇相环绕、经济联系更加紧密的大都市区。

重庆港在“十一五”这个战略机遇期，将以寸滩国际集装箱港区为轴心，重点打造物流园区和保税区，实现区港联动。通过实施“十一五”规划，在2010年基本配齐港口物流所需要的硬件设施，并积极推广和应用先进适用的物流技术和装备，积极推广商务智能技术、无线射频技术(RFID)、网络集成技术和信息安全技术，开发标准化、系统化、规范化的运输、仓储、装卸、包装机械设备。发展集装箱运输，广泛采用厢式货车、专用车辆和其他物流专用设备，积极实施现代物流试点示范。通过增值服务、专业化服务、智能化服务、网络化服务，逐步实现港运、运贸、工贸、储运等结合，形成信息通达、物畅其流、快捷准时、经济合理的现代港口物流体系，进一步提高综合竞争力，从而带动城市和区域经济更快发展。