
重庆建设物流枢纽城市的 SWOT 分析及对策

谢运洁¹

(重庆教育学院图书馆, 重庆 400067)

【摘要】: 采用 SWOT 分析方法对重庆建设物流枢纽城市的优势、劣势、机遇和挑战四个方面进行分析并以此为基础提出若干对策建议。

【关键词】: 物流中心; SWOT 分析; 对策

【中图分类号】: F525 **【文献标识码】:** A **【文章编号】:** 1008—6390 (2009) 06—0087-04

20 世纪末 21 世纪初, 党中央、国务院为进一步发展我国国民经济, 作出了实施西部大开发的战略决策。随着西部大开发战略的实施, 重庆作为西部地区的核心区域、长江上游水陆交通主要枢纽, 打造长江上游区域物流中心具有特别重大的现实和长远意义。

国家“十一五”规划要求大力发展现代物流业, 推广现代物流管理技术, 促进企业内部物流社会化, 实现企业物资采购、生产组织、产品销售和再生资源回收的系列化运作。培育专业化物流企业, 积极发展第三方物流。建立物流标准化体系, 加强物流新技术开发利用, 推进物流信息化。加强物流基础设施整合, 建设大型物流枢纽, 发展区域性物流中心。

2007 年 6 月 7 日, 国务院批准设立重庆市为全国统筹城乡综合配套改革试验区。要求重庆市要从实际出发, 根据统筹城乡综合配套改革试验的要求, 全面推进各个领域的体制改革, 并在重点领域和关键环节率先突破, 大胆创新, 尽快形成统筹城乡发展的体制机制, 促进城乡经济社会协调发展, 也为推动全国深化改革, 实现科学发展与和谐发展, 发挥示范和带动作用。

重庆在“十一五”期间, 打造长江上游区域物流中心, 推进全国统筹城乡发展顺应了国家发展规划的要求。

在此背景下, 本文认为有必要运用企业战略管理的一种分析方法—SWOT (S—Strengths 优势、W—Weaknesses 劣势、O—Opportunities 机遇、T—Threats 威胁) 分析方法对重庆建设物流枢纽城市的内部条件之优势与劣势和外部环境之机遇与挑战进行客观系统的分析, 并在此基础上探讨相应的发展对策。

1S (Strengths) ——重庆建设物流枢纽城市

的优势分析

1. 1 区位优势

¹收稿日期: 2009-04-23

作者简介: 谢运洁 (1980—), 女, 四川南充人, 重庆教育学院图书馆信息技术部, 馆员; 武汉大学情报学硕士, 主要从事信息技术管理、文献检索教学、信息管理、物流等方面的研究。

重庆具备发展现代物流业的明显区位优势，重庆管辖着长江干线 1 / 3 的航线，北有陕西、宁夏、内蒙，南有云南、贵州、广西，西有四川、西藏、新疆、青海、甘肃，东接湖北、湖南，是长江经济带与成渝经济带结合区、东部和西部结合区、渝贵川结合区的重要节点，是撬动“连接中国 11 个省市，跨越东、中、西三大经济带，辐射近 4 亿人口的长江流域”这一杠杆的支点。

重庆是西部地区唯一能依靠长江航运的城市，在长江经济带的建设中，具有承接东西、沟通南北的重要战略地位，是人流、物流的重要集散地，从而也引发商流、资金流、信息流的聚集。

1. 2 交通优势

重庆具有得天独厚的交通优势，是我国西部地区惟一拥有水、陆、空和管道运输四位一体的综合立体交通枢纽城市。

（1）公路：

2007 年全市公路总里程达 104705 公里，其中高速公路 1049 公里，一级公路 386 公里、二级公路 6300 公里、等外公路 54747 公里。到 2010 年，重庆市将建成“二环八射”，高速公路总里程达到 1914 公里，将大大提高交通运输能力。重庆在“二环八射”高速公路网基础上，还将再规划“一环两射”及“一联线”。

（2）铁路：

重庆现有 5 条铁路与全国相连，2007 年铁路营运里程达到 1257 公里，已开通直抵达香港九龙的集装箱专列。2010 年，重庆将建成为拥有“八干线”（即：成渝线、渝黔线、襄渝线、渝怀线、兰渝线、达万线、万宜线）的西部最大的铁路枢纽城市，铁路营运里程达到 1394 公里。

（3）航空：

重庆现有机场三个，其中重庆江北国际机场可起降波音 747 大型货机。目前已开通至日本名古屋、美国西雅图、泰国曼谷、法国土鲁兹、韩国汉城、新加坡，中国香港、澳门等地的国内国际（地区）110 多条航线。

（4）港口：

长江年货运量 13 亿吨以上，是密西西比河的 1. 6 倍、莱茵河的 2. 3 倍，居世界之首。长江的运能相当于 10 条京广铁路。重庆是长江三大港接点之一，是西部最大的通海港，已实现江海联运，万吨级船队可直达重庆。重庆境内有大小通航河流 30 余条，有上百个港口分布在航道上，吞吐量在 50 万吨以上的港口有 15 个，其中长江干线 12 个。九龙坡集装箱码头年通过能力 20 万个标准箱，寸滩港集装箱通过能力达 70 万个标准箱，汽车滚装通过能力达 30 万辆。2010 年，重庆港口货物吞吐能力将达 1. 25 亿吨，集装箱 160 万个标准箱，汽车滚装 76 万辆。

重庆内河航运在西部各省中独具优势，境内航道网络沟通 70% 的区、县（市），是云南、贵州、四川等西南地区沟通东中部地区的水上通道。

如此便利的交通环境赋予了重庆极强的商品集散及广阔的市场辐射能力，也为重庆建设物流枢纽城市提供了良好的基础设施条件。

1.3 政策优势

国家西部大开发战略、重庆直辖、重庆设立统筹城乡综合配套改革试验区、国务院 3 号文件《关于推进重庆市统筹城乡改革和发展的若干意见》、物流业被列为国家十大振兴行业之一等政策的实施，加快了重庆对内外资的引进。

1.4 产业优势

重庆是中国西部最重要的综合性工业基地之一，同时也是长江上游最大的商贸口岸，辐射中国西南、西北和华中地区。直辖至今，重庆经济保持了持续高速的发展，直辖 10 年生产总值翻了近两番，增长了 2 倍。2007 年全市工业总产值达 4363 亿元，社会消费品零售总额达到 1661.23 亿元，2010 年，重庆工业产值预计达到 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。工业、农林牧业和第三产业的良好发展为物流业带来了巨大的市场。

1.5 能源优势

重庆是中国电力最有保障的几个城市之一；重庆现有 500 多万千瓦电力装机容量；并有 12 条 22 万伏—50 万伏的干线与湖北、四川、贵州相连；2010 年电力装机容量达到 1000 万千瓦；重庆境内天然气探明储量 3650 亿立方米，气田开采量占全国 1/4；重庆是我国南方重要煤炭生产基地之一，煤炭探明储量 30.5 亿吨；重庆年平均水资源总量超过 5000 亿立方米，经济可开发的水能发电装机容量达到 820 万千瓦；有丰富的地热资源，开发潜力巨大。

1.6 教育优势

重庆拥有重庆大学、西南大学等 57 所高等院校和众多的科研院所。近年来，这些高校都紧随时代步伐，大力开设物流专业，已经为社会培养了一大批的物流人才。同时，重庆拥有许多物流基地和物流园区，这些可以为高校学子提供很好的物流实习基地，是培养物流专业人才的摇篮。

1.7 规模优势

重庆现有汽车运输经营户 56587 户，其中大型货运企业 515 家，集装箱运输户 9 户；水路运输经营户达 2800 家左右，建制企业 63 户，44 家骨干企业。铁路运输由铁路货运公司、铁路集装箱运输中心和铁路快运公司经营，货运代理户总计 1303 家。储运方面，重庆市拥有 189 万多平方米的仓库、15 亿公斤容量的粮库、125 万立方米的石油库、6 万吨容量的冷藏库、4.7 万平方米的危险品仓库、货场 38 万平方米，这些数据每年还在不断的增加。

2W（Weaknesses）——重庆建设物流枢纽城市的劣势分析

2.1 物流基础设施严重不足

相对于国内比较发达的城市，如北京、上海、广州等地区来说，重庆市交通运输基础设施总体规模较小，运输网络密度较低，能够有效连接不同运输方式的大型综合货运枢纽、物流中心还比较缺乏，严重影响着物流集散和运输效率的提高。

2.2 物流企业服务水平不高

目前重庆大部分物流企业缺乏现代物流经营理念、规模小、装备旧、信息化程度低、行业竞争大、经营状况不佳，只能提供单一的服务并且服务水平不高。绝大多数企业只能提供单项或分段的物流服务，不能形成完整的物流供应链，因而也造成物

流成本过高。从物流总费用与 GDP 的比率来看，全国总体上保持在 20%左右，上海约为 12%，青岛约为 13%，重庆约为 18%，与沿海发达地区差距不小，与发达国家 8%至 10%的先进水平差距更大。并且尚未引进和培育出在国际上有影响、在全国或者区域物流中具有带动和示范作用的龙头企业。

2. 3 物流市场管理混乱

重庆目前的物流市场非常混乱，条块分割现象很严重，还没有形成社会化、专业化的供应链条。重庆市还没有建立全市性的物流公共信息平台，各类物流信息资源没有得到整合，造成物流资源浪费、货物通关效率低。工商企业无法借助网络信息掌控货物流动过程中的实时信息，致使工商企业对物流企业缺乏信任，推进企业物流业务分离工作难以开展，以信息技术为支撑的现代物流企业缺乏滋生发展的外部环境。

30 (Opportunities) ——重庆建设物流枢纽城市的机遇分析

3. 1 国家西部大开发战略将极大提高物流量的增长

随着西部大开发战略的实施，国家将要大量的资金投入西部基础设施建设中，从而极大地缓解基础设施落后对经济制约的作用。国家对西部企业给予优惠政策，加上西部地区本身的优势，将会吸引大量资金流向西部，国内发达地区以及国外跨国公司将在西部建立其分支机构。

这些都将促进西部地区经济的快速增长，货物的频繁流动，从而带动物流服务需求的增长。重庆作为实施西部大开发战略的重要支撑点和依托地，其快速的经济发展的波及效应及城市扩张的辐射作用，将为物流的发展创造良好的外部条件。

3. 2 重庆被批准为西部地区唯一直辖市

直辖的重庆实行市对区县直管，没有中间层，行政损耗相对较小，运行成本相对较低，执行效率相对较高，这种体制优势有利于统筹市内各区域发展；地域扩大和人口众多，使重庆土地资源、旅游资源、能源资源和劳动力资源更加丰富，这种资源优势有利于全市生产力空间布局的科学规划和各类资源的有效配置；处于我国南北东西几何位置的枢纽，这种区位优势有利于抓住西部大开发的历史机遇，实施“以点串线、以点带面、重点开发”战略，加快建设和发展。

3. 3 重庆被批准为统筹城乡综合配套改革试验区

重庆市经国家发展和改革委员会报请国务院同意，正式成为全国统筹城乡综合配套改革试验区，这是中国首次设立统筹城乡综合配套改革试验区。

3. 4 重庆两路寸滩保税港正式挂牌

重庆两路寸滩保税港区享受“国外货物入区保税、国内货物入区退税、区内自由贸易”等特殊的税收政策。内陆保税港区的设立，标志着重庆站在了内陆开放的最前沿，重庆港将成为长江最大的枢纽港，同时拥有西部最大的货运吞吐量和内陆最便宜的货物运输费用。

3. 5 物流业被列入国家十大振兴产业

物流业调整和振兴规划的制定与实施，促进了物流业自身平稳较快发展和产业调整升级，同时服务和支撑其他产业的调整

与发展、扩大消费和吸收就业。

3. 6《国务院关于推进重庆市统筹城乡改革和发展的意见》出台

为重庆量身订制的《国务院关于推进重庆市统筹城乡改革和发展的意见》（国务院 2009 年 3 号文件）近期出台，3 号文件明确了诸多先行先试任务，使我市下一步推进统筹城乡改革和发展的思路、工作方向、着力点更为明确，物流业被列入国务院支持重庆发展的重要项目，使重庆物流业发展得到了更多政策支撑。

4T（Threats）——重庆建设物流枢纽城市的挑战分析

4. 1 外资物流企业加速进入中国市场，物流市场竞争激烈

外资物流企业在我国经营多年，已有一定基础，大多数都得到了高增长和高回报，使其更看好我国市场。联邦快递（FEDEX）、荷兰天地（TNT）、德国辛克（SCHENKER）、敦豪（DHL）等纷纷在重庆设立分支机构、增加投资、创新服务、扩大业务。这些外资公司纷纷入驻重庆对本土物流企业来说无疑是个严峻的挑战。

4. 2 面临周边城市的激烈竞争

在西部大开发的大浪潮中，同样作为重要的中心城市的西安、成都等地，在物流方面都有很强的竞争优势，从经济实力、运输总量、便捷程度都对重庆建设现代化的区域物流枢纽城市造成严重的威胁。周边城市都提出了积极建设物流基地、大力发展物流产业的战略，因此，重庆要建成现代化的区域物流枢纽城市将面临周边城市的激烈竞争。

4. 3 对物流服务的要求越来越高

随着竞争的日趋加剧，客户对物流服务的要求在深度和广度上都将更高。主要提供货物运输、仓储服务的传统物流服务已不能满足当今市场的需要，客户会要求物流企业参与其物资管理、能为其产品提供包装、配送等增值服务，为客户提供个性化的物流服务。

5 重庆建设物流枢纽城市的对策

5. 1 建立大运输量的城市快速交通运输体系

重庆市政府应加大物流基础设施的投资，加快渝万铁路、成渝城际铁路的建设，增修石忠路，外环东、南、北段，江合一期，水武，武彭，彭黔八段高速公路，完善主城、万州、涪陵、永川、江津、奉节、合川、武隆八大港口码头、江北机场、人和汽车货运站、唐家沱火车货运站、井口货运站、上桥储运中心等设施建设，整合这些设施的无缝连接。

5. 2 建设一个完善的物流信息平台

以重庆市政府为主导建设重庆物流信息平台，实行企业会员制，会员企业可以通过平台发布广告和承接物流业务，客户可以通过平台获取物流信息和办理委托物流业务，实时了解货物的运输、储存情况，海关、检验检疫、外经贸、工商、税务、公安、金融、交通等部门可以通过平台对会员进行管理，资源配置与共享。

5. 3 整合现有资源，培育现代物流主体，积极发展第三方物流

整合现有重庆市的客户资源、能力资源和信息资源，为客户提供高质量的服务。重点引导规模大、效益好的钢铁、汽车等大型生产企业如重钢、长安铃木等剥离自营物流功能，形成以钢铁及大宗原材料、汽车及零部件配送为主的第三方物流企业，实现物流供应社会化、集约化，全面提升制造业企业的物流管理水平。推动传统储运企业及批发贸易企业如重庆交运集团、重庆港务物流集团以及重庆长安民生物流集团等向现代物流企业转变。

此外还要积极引进国内外知名的第三方物流企业及物流中介服务机构，大力发展新兴的民营物流服务企业，加强与传统储运业的嫁接和联合，着力打造一批在国内有影响、有规模、有实力的现代物流企业。

5.4 营造良好的金融环境

依托重庆现有的金融网络和服务体系提高票据结算速度，缩短资金在途时间，完善金融综合服务，为现代物流业发展营造良好的金融环境。

5.5 开发利用现代物流管理技术

开发利用现代物流管理技术，促进物流组织与经营管理高效化。开发应用 GIS、GPS 等技术，对物流基础设施及物流企业进行管理，实现电子地图与数据信息之间的图数互动及快速定位查询功能。

5.6 加强培养、引进物流专门人才

通过各种有力的措施和方法培养、引进物流专业人才，建立强大的物流业人才队伍，国内的上海和深圳在这方面发展相对较早和较成熟，重庆完全可以吸收经验取长补短，建立一个相对完善的物流体系。鼓励学校开设物流专业，改革教学模式，提高企业参与人才培养工作的积极性，贯通学校与企业的合作渠道，实现“产、学、研”结合培养物流专业人才。

5.7 建立健全现代物流体系的法制法规

按照高起点、高标准的原则，制定重庆物流产业的整体发展规划，将其纳入重庆整体经济规划和重庆市人民政府年度工作计划，做好城市现代物流体系的规划与设计工作，将其纳入城市建设总体规划中。

6 结束语

将重庆建成物流枢纽城市，对实施西部大开发战略、发展西部地区经济、推进统筹城乡改革具有重要意义。我们要利用一切的优势，聚合一切的要素，在党中央的正确领导下，在市委、市政府的指引下，以更加开放的思路，和更加务实的精神，经过不懈的努力，克服各种困难把重庆打造成为长江上游区域物流枢纽城市。

参考文献：

- [1] 重庆市统计局，国家统计局重庆调查总队．重庆统计年鉴 2008 [M]．北京：中国统计出版社，2008．
- [2] 卞彬，倪春华．论壮大重庆物流产业发展的基本途径 [J]．重庆三峡学院学报，2007（5）．
- [3] 彭维德．打造重庆长江上游物流中心带动区域经济发展 [J]．港口经济，2007，（2）．

-
- [4] 孙朝霞, 蒋明, 刘小艳. 基于 SWOT 分析论重庆发展现代化区域物流中心的战略 [J]. 物流科技, 2006, (10).
- [5] 孙仁中. 发展现代物流业提高重庆竞争力 [J]. 决策管理, 2006, (8).
- [6] 孙元明. 重庆建设长江上游现代物流中心的基础、思路及对策 [J]. 重庆大学学报 (社会科学版), 2006, (4).