

重庆建设长江上游航运中心战略的研究

王雅蕾 朱光福

(重庆城市管理职业学院工商管理学院)

【摘要】: 航运对重庆市经济建设及打造内陆对外开放高地起着决定性的支撑作用,如何大力发展重庆水运事业成为重庆市建设长江上游航运中心面临的重要课题。文章从重庆市的水运现状入手,对重庆市水运的优势、不足及未来水运发展的举措进行阐述,以期对重庆建设长江上游航运中心有所启示。

【关键词】: 重庆水运; 重庆保税港区; 交通运输网络; 航运中心

一、引言

重庆依水建市,因水兴市,水运成为重庆市经济发展和对外经贸交通的重要平台,也是重庆市成为西南地区重要物流集散地的先决条件。随着重庆两路寸滩保税港区封关运行和重庆两江新区的成立,重庆内河航运的辐射能力将进一步增强,纵深腹地更为广阔,对促进西部各省资源开发、发展外向型经济、扩大与长三角发达地区和对外物资交流将发挥更加重要的作用。在此形势下,如何大力发展重庆水运事业,发挥航运对重庆市经济建设及打造内陆对外开放高地的支撑作用,成为重庆市建设长江上游航运中心面临的重要课题。现从重庆市的水运现状入手,对重庆市水运的优势、不足及未来水运发展的举措进行阐述,希望对重庆建设长江上游航运中心有所启示。

二、重庆市水运现状

根据重庆市港航管理局统计:2009年,重庆年水运货运量7771.34万吨,货运周转量9684027万吨公里,同比分别增长11.48%、11.88%,此两项水运指标2006年以来均保持两位数以上的高速增长。2009年,全市港口完成货物吞吐量8611.62万吨,同比增长9.11%。

2009年底,重庆市内河航道里程4337公里,其中等级航道1819公里;主要港区由主城、万州、涪陵三个枢纽港区和江津、永川、合川、奉节、武隆五个重点港区及其他20个县级港区组成,现共有生产型泊位1344个;共有运输船舶4257艘,283.5万吨总吨,97.3万千瓦。重庆市现有航运和港口企业748家。其中水上运输企业270家、港口企业348家、运输服务企业130家,行业从业人员约15万人。

三、重庆建设长江上游航运中心的优势

(一) 良好的水运基础和对外交通优势

重庆拥有良好的水运基础条件,长江横贯重庆全境,是华东、华中与西南经贸交流、协调发展的重要纽带和支撑。重庆航道、码头等水运基础设施建设基础牢固,三峡175蓄水后,通过疏浚改造,重庆将新增航道68条,预计通航总里程达到6000公里以上。随着2010年大宁河整治示范工程完工、涪陵黄旗集装箱码头、寸滩二期等的建成投产,重钢新厂区、果园等大宗散货码头,佛耳岩、郭家沱汽车滚装码头,长寿冯家湾、天原等危化品码头,丰都名山等旅游码头全部建成投产后,将新增货运

年通过能力 8016 万吨。港口码头及航道条件的进一步改善，将有助于运输效率及效益的发挥。

根据国家综合交通网中长期发展规划、中长期铁路网发展规划、国家高速公路网规划以及周边地区的交通规划，陆上交通方面，襄（樊）渝、渝黔（贵）、成（都）渝三条干线与全国铁路网络连为一体，随着兰（州）渝、涪（陵）利（川）、遂（宁）渝二线、渝怀（化）二线以及铁路集装箱重庆中心站的建设，重庆将成为西部的铁路枢纽，并成为西部铁路密度最大的地区。随着重庆三环十射高速公路的建设，将形成以重庆为中心，规划布局成渝通道、渝兰西亚通道、渝包通道、渝京远东通道、渝汉沪出海通道、渝湘穗出海通道、渝黔桂出海通道、渝滇东南亚通道 8 条“米字型”对外综合运输大通道，重庆将成为西部的高速公路枢纽。重庆境内还有重庆国际机场、万州机场、黔江机场，将形成水陆空立体交通优势。

（二）优厚的水运政策和发展机遇

国家高度重视水运发展，2010 年将出台加快内河航运发展的意见，必然会有相关的支持内河水运发展的政策出台。重庆是西南地区区域性核心城市和 21 个全国性物流节点城市之一，规划建设成为长江上游地区综合交通枢纽和国际贸易大通道，正在大力实施“一江两翼三洋”大物流通道战略，“三基地四港区”物流规划已被国家发展改革委书面确认为国家级的物流枢纽平台。两江寸滩保税港区的封关运行、两江新区的设立、节能减排等一系列的政策都倾向于水路的发展，对水运的发展提供了更多的机遇。

（三）重庆水运行业发展生机勃勃

重庆水运企业成型，各类型水运企业齐全，拥有太平洋、民生等在内的一批内河集装箱运输企业；泽盛、三益、凯美特等危化品运输企业；巨航、陆航等一批干散货企业；拥有申通、罗诺等重滚企业，还有一大批水运旅游企业共同支撑重庆水运发展，更拥有一大批水运周边或服务产业，共同支撑重庆水运发展。2009 年重庆水运企业抓住金融危机钢材价低的有利时机，积极发展更新运力，全年新建船舶达 40 万吨，运输能力不断增强。水运也成为重庆对外开放的重要途径，中远、中海等国内航运企业在重庆设立了子公司，丹麦马士基、APL 等世界著名航运企业前 20 强也在重庆设立了代办处或分公司，重庆集装箱物流业务的国际范围进一步拓展。

（四）产业聚集、腹地广阔，经济发展形势良好

国家继续实行积极的财政政策和适度宽松的货币政策，继续扩内需、稳增长，必然创造新的物流需求。重庆作为长江上游的经济中心和连接中西部地区的重要战略枢纽，经济发展迅猛，2009 年全年实现的地区生产总值 6528.72 亿元，比上年增长 28.1%。重庆市拥有产业门类较全、综合配套能力较强的工业体系，形成了以汽、摩为主体的机械工业、以天然气化工和医药化工为重点的化学工业、以优质钢材和优质铝材为代表的冶金工业三大支柱产业，建立了实力较雄厚、各行业协调发展的现代工业体系，重钢、化医、能投、长安、西铝等企业国有大型企业物流量较大，水运需求较大，成为重庆地区水运货源的主要来源。

随着西部大开发不断纵深推进、统筹城乡综合配套改革、川渝合作共建国家新的增长极、“渝川陕”西三角经济区的建设等因素影响，西部经济发展潜力巨大。由于内河航运对降低物流成本的独特显著作用，以及西部大宗的生产性、资源性物资向东中部地区的流动，将促使我市内河航运对西部地区的辐射进一步增强。重庆保税港区的建设，以及成渝铁路集装箱班列的开通，有利于进一步增强重庆水运辐射能力。

四、重庆建设长江上游航运中心面临的问题

第一，水运基础设施建设明显滞后于重庆市经济发展速度。一是支流航道尚未充分开发。重庆市高等级航道仅占总里程的 18.3%，主要支流航道的通航条件仍然很差。目前货运量长江干线占 80%以上，支流航道作用尚未充分发挥，干支联动效益尚未

体现。随着三峡蓄水位的逐步抬升，回水变动区范围不断发生变化，影响到嘉陵江口、乌江口航道水深，将逐步制约支流航道作用的发挥。二是港口基础设施建设严重滞后。技术条件差、机械化程度低、装卸工艺落后、作业效率低。重庆市主要港口装卸费较高，干散货装卸费用是宜昌的 1.1 倍、上海的 1.33 倍；集装箱平均装卸费用是宜昌的 2.64 倍、上海的 3.07 倍。除寸滩港外，重庆缺少大型化、机械化、专业化的集装箱、化危品、滚装码头、大宗散货的港口码头；并且港口功能单一，没有形成与物流、商贸及临港工业完善的配套设施。三是支持保障系统落后。除长江干线较为完善外，支流航道大部分没有设置航标或仅配置类别较低的航标，通信导航设施极不完善。

第二，目前重庆航运服务体系还不完善。重庆航运企业数量虽多，但规模偏小，功能不齐全，大多数水运物流企业的业务还是以单一的运输、船代、货代为主，综合物流服务所占的比例较小。航运与其他运输方式的中转体系不完整，特别是铁路和水路之间，由于缺乏整体的统筹规划，部门之间条块分割，各自为政，导致各种运输方式之间相互衔接和支持不足，综合运输未能有效开展。重庆市各种运输方式之间、港口之间、航运企业之间仍缺乏沟通，港口多式联运和综合物流才刚刚起步，在腹地其他运输方式高速发展的情况下，要把适合水运的货物从其他运输方式中转移过来，就需要创造更好的条件，对航运行业建设、管理体制及服务提出更高的要求。

五、重庆建设长江上游航运中心的几点建议

第一，进一步创造良好的水运环境

一是进一步完善协调机制，包括与上下游省市级政府及交通港航管理部门的沟通协调机制，与重要港航企业的联系协调机制和与涉水管理部门的合作协调机制，利益相关、目标一致，共同打造重庆的综合交通运输体系。二是深化长江上游航运中心发展战略研究，依托长江物流大通道的优势，加快沿江及各支流物流节点和港口物流园区、港口保税区的规划与建设，充分发挥港口物流节点的作用，完善物流产业链，为物流发展提供较低的运营成本和可持续发展的空间。三是加强与海关、检验检疫等口岸部门的沟通协调，提高口岸综合服务效率。推动传统港航企业升级改造，横向拓展、上下延伸服务链，引导有条件的企业由单一运输承运人向现代物流经营人转变。

第二，加大港航基础设施建设力度。

一是按照港口、物流、工业园区三结合的原则，加快推进布局在核心物流节点和黄金岸线上、对区域经济发展具有重要带动作用的专业化、规模化、集约化码头建设。要逐步完善集装箱、铁矿石、煤炭、汽车滚装和石油及液体化工品专业运输体系，实现港口结构升级，促进现代航运发展。二是利用国家即将实施《长江干线航道总体规划纲要》的机遇，加快乌江、嘉陵江等重要支流航道整治，以促进干支联动。三是按照交通运输部加快推进长江干线船型标准化的安排部署，加快推进我市船型标准化进程，大力发展以集装箱运输为主的多式联运体系。

第三，大力推进长江流域一体化交通运输网络建设

建议重庆市联合沿江各省市制定长江流域综合运输体系规划，推进水运、公路、铁路、航空、管道等各种运输方式的“无缝衔接”和“零换乘”，积极发展多式联运，特别是水铁联运、江海联运，将水运优势充分发挥。依靠现有设施条件，加强港口和铁路货物运输衔接，充分发挥铁水联运的规模化优势。适时带动公水联运，空水联运，建立全面覆盖的物流通道，打造沿江一体化交通运输网络，积极适应国家调整和振兴物流业规划的实施。

第四，积极争取金融机构对航运发展的支持

在控制信贷风险的同时，支持金融机构对符合贷款要求的中小航运企业简化贷款手续，及时给予信贷支持。大力开展船舶

抵押贷款，支持民营资本大量进入航运业，鼓励发展船务公司。建立内河船舶交易制度，尽快建立航运交易所，发挥调节航运市场价格，沟通航运市场信息的重要作用。重视和支持信用担保机构拓展航运业担保业务，积极为航运企业融资创造条件。

六、结束语

展望未来，重庆将建设成为以长江黄金水道为纽带，以重庆港和保税港区为核心载体，高密度的集装箱班轮航线为主要支撑，航运产业在区域经济中占据主导地位，具有强大区域竞争力和辐射带动作用的航运中心城市。

参考文献：

[1]重庆市交通委员会. 重庆市“十一五”综合交通发展规划[Z]. 2006.

[2]重庆市交通委员会. 重庆长江上游航运中心建设规划[Z]. 2007.

[3]黄辉. 重庆水运物流发展策略[J]. 综合运输, 2006(11). 4、陆海祜. 上海港的长江战略[J]. 中国港口, 2007(2).