

---

# 重庆多式联运现状研究<sup>1</sup>

陈泽，夏晶

(重庆交通大学 经济与管理学院，重庆 400074)

**【摘要】**“一带一路”连通亚欧非大陆，对中国以及欧洲、非洲等沿线国家发展有着积极的作用，长江经济带占国内经济比重大。重庆位于三条线路的节点上“一带一路”战略对重庆的发展具有重大意义，多式联运在重庆的良好发展有利于推动西部大开发和中部崛起及辐射周边经济发展。本文分析重庆的战略地位以及目前的货运发展现状，提出构建一套较为完整的多式联运体系，将对提高重庆及川渝城市群的经济、文化和社会发展有重要作用。

**【关键词】**交通经济；一带一路；长江经济带；货运；多式联运

**【中图分类号】**F503**【文献标识码】**A**【文章编号】**1674-0297(2016)05-0076-05

重庆是中国四大直辖市之一、国家五大中心城市之一，在西部大开发和中部崛起战略中起到重要作用<sup>[1]</sup>。“一带一路”指新丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路，重庆处于“一带一路”与长江经济带的 Y 形节点上，具有承东启西、连接南北的独特区位优势，是丝绸之路经济带的重要战略支点、长江经济带的西部中心枢纽、海上丝绸之路的产业腹地。在交通设施建设方面，重庆兼顾水运、航运、铁路运输和公路运输，具有发展多式联运的先天条件，多式联运的构建将在“一带一路”战略和长江经济带中发挥重要作用<sup>[2]</sup>。

## 一、重庆的战略定位

重庆市位于长江经济带上游，2014 年长江经济带 GDP 总额为 297517.18 亿元，占全国 GDP 总量的 43.48%。随着新丝绸之路和 21 世纪海上丝绸之路的进一步部署和发展，重庆市对于连通国家东西部，加快西部大开发和中部崛起发挥着巨大的作用，渝新欧国际铁路经过西安、兰州和新疆，一路直达欧洲，是新丝绸之路的战略起点，向西南通过云南和滇缅公路直达中印孟缅经济走廊，连接 21 世纪海上丝绸之路<sup>[3]</sup>。重庆在国家“一带一路”战略和长江经济带中，具有“牵动三方、联动东西、带动南北”的独特的区位优势和枢纽地位。重庆位置如图 1 所示<sup>[4]</sup>。

从“十三五”规划来看，重庆属于成渝城市群，南北连通关中平原城市群和黔中城市群，向东连通长江中游城市群，在国家“两横三纵”城市群中占有重要的地理位置。未来 5~15 年内将建成米字型高铁交通枢纽，因此，建立便捷、高效的多式联运体系可以促进重庆及周边经济的进一步发展。

---

<sup>1</sup>收稿日期：2016-07-03；修订日期：2016-09-03

**基金项目：**国家社会科学基金重点项目“中巴伊土国际通道多边战略价值及风险评估研究”（16AGJ007）；重庆市社会科学规划重大项目“国家路带战略下重庆交通运输体系战略研究”（2014ZD23）

**作者简介：**陈泽（1992—），男，内蒙古包头人，重庆交通大学经济与管理学院硕士研究生，研究方向：交通运输经济。



图1 “一带一路”和长江经济带中重庆的位置

## 二、重庆的货运现状

重庆地处中国西南地区，自从改革开放以来，重庆的货运量和货物周转量不断增大，战略地位逐渐凸显。表1为重庆市1986—2014年各年水运、铁路、公路、航空运输的总货运量和货物周转量。图2为2015年重庆各运输方式占比。

表1 重庆市1986-2014年货运总量和货运周转量

时间	货运量（万吨）	货物周转量（万吨公里）
1986	14860	2184266
1987	15618	2296505
1988	22881	2470614
1989	20764	2676052
1990	15546	2452448
1991	16186	2702591
1992	17419	3005694
1993	18841	3282548
1994	21130	3077590
1995	22796	3359847
1996	24339	3150421
1997	23979	2972254
1998	25328	2684566
1999	25190	2742000
2000	26852	3063900
2001	28212	3253200
2002	29787	3376300
2003	32565	3680300
2004	36434	5180300
2005	39200	6248968
2006	42808	8213853
2007	49973	10497955
2008	63651	14864332
2009	68491	16442995

2010	81385	20103977
2011	96782	25302835
2012	86398	26480599
2013	87114	29996599
2014	97287	—

注：1996 年起铁路数据按重庆现地域进了调整（重庆统计局）。

### （一）铁路货运现状

由于重庆市特殊的地理位置，重庆铁路发展相对其他直辖市和中心城市来说较为滞后，2015 年铁路货运量仅占全年总货运量的 1.68%，低于全国约 9% 的平均水平。虽然所占比例较小，但是单凭铁路货运量并不能说明一个地区的发展水平，截至 2015 年，全市铁路运营里程达到 1929 公里（见图 3）。

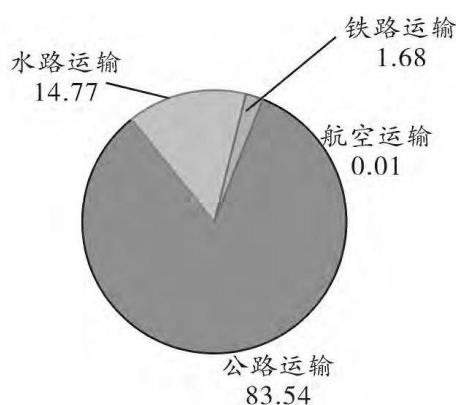


图 2 重庆市 2015 年各运输方式运货量占总量比例

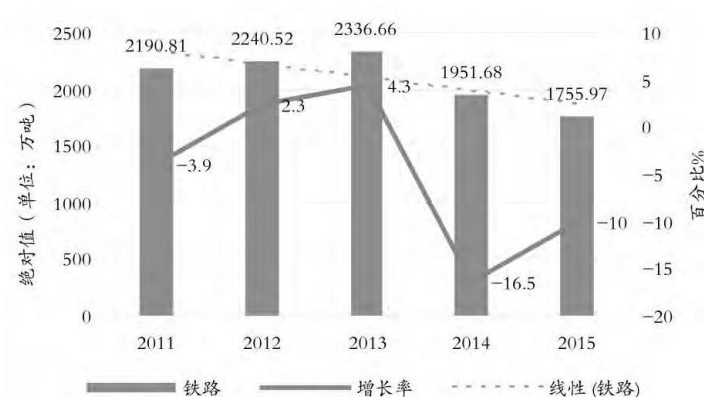


图 3 重庆市铁路近五年货运量及增长百分比

### （二）公路货运现状

公路货运在国内绝大多数地区都是主要运输手段，从图 4 的 2013 年全国各运输方式所占比例就可以看出。高速公路方面，重庆已建成以主城区为中心的“二环八射”高速公路，未来规划“三环十射”（内环 79 公里，二环 170 公里，三环 500 公里）

<sup>[5]</sup>。重庆近年来公路货运量一直保持在 8 万万吨~10 万万吨之间，占全部运输总量的 80%以上，图 5 为近五年重庆公路货运量情况。

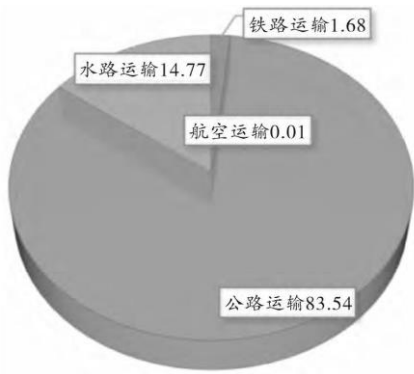


图 4 2013 年国内各运输方式货运量占比

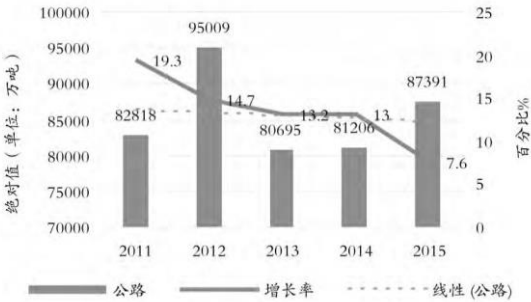


图 5 重庆市公路近五年货运量

（三）水运货运现状

重庆是西部唯一一个拥有水陆空三种运输方式的交通枢纽，水运占比仅次于公路货运量，占比近 15%，并且目前正在建立“1+3+9”的港口群，预计 2020 年货物吞吐量将达到 2.2 亿吨<sup>[6]</sup>。图 6 为近五年重庆水运货运量情况。

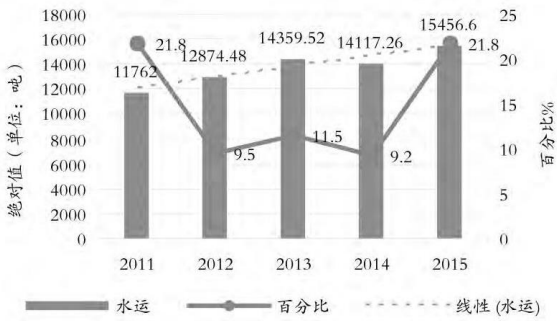


图 6 重庆市水运近五年货运量

#### （四）航空货运现状

2015 年,重庆机场货邮吞吐量达到 30.2 万吨,同比增长 7.9%;国际(地区)货邮吞吐量 9.9 万吨,同比增长 12%,约占航空物流总量的 1/3,其中 IT 等高端产品约占国际(地区)航空物流总量的 2/3。重庆机场国际快件中心的年航空快件运送就达 3850 吨,同比增长 17%,航空物流总量的增长标志着重庆机场“国家级物流枢纽”建设迈出坚实的一步<sup>[7]</sup>。“十三五”规划中,航空规划如下:完善机场布局,形成“一大四小”机场体系;投用江北机场第三跑道,适时启动 T3B 航站楼、第四跑道前期工作,到 2020 年江北机场旅客吞吐能力超过 5000 万人次、货邮吞吐能力达到 110 万吨;建成巫山、武隆机场,改扩建万州、黔江机场。图 7 为近五年航空运输货运量趋势图<sup>[8]</sup>。

#### （五）重庆市货运站场现状

目前重庆市主城区有三个大型物流园区规划及建设,其中两个国家级物流基地分别是位于巴南区南彭镇的公路物流基地、位于沙坪坝区团结村的铁路物流基地——西部现代物流园,以及渝北区及北部新区的航空物流基地——空港物流园。重庆市已投入使用并继续建设的主枢纽货运站场主要有三个。

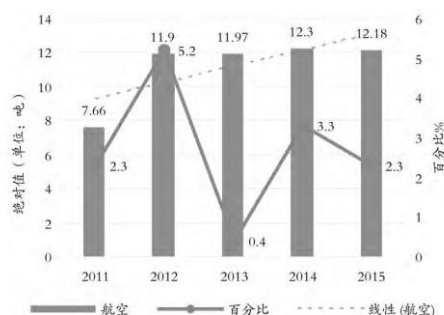


图 7 重庆市航空运输近五年货运量

##### 1. 西部最大的物流基地——南彭重庆市公路物流基地

该基地位于重庆市巴南区南彭镇,占地 32.5 平方公里,是重庆市唯一的国家级综合性枢纽级公路基地,西南地区重要陆路物流配送基地和全国物流网络重要节点,计划投资 100 亿元,建设仓储商贸(配送)中心、展示交易区、货运配载中心、转运中心、增值加工区、山顶企业公园、中央商务区等多个功能区域。2017 年完全建成后,重庆市公路物流基地预计年货物吞吐量超过 1 亿吨,年交易额可达 1000 亿元。基地将打造成为“多式联运、现代仓储、货运配载、展示交易、增值加工、城市配送”等功能于一体的公路枢纽型经济集聚区<sup>[9]</sup>。

在公路物流基地用地中,与货运站场相关的货运配载中心和转运中心规划共 3.26 平方公里,约 4890 亩。目前重庆公路物流基地建设部分完成的承担干线运输作用的大型综合站场主要有重庆东盟国际物流园和普洛斯(重庆)城市配送中心。东盟国际物流园规划占地 811 亩,一期工程占地 511 亩,2014 年开工,建设期 3 年,至 2017 年将陆续完善站场功能,预计停车位数量达到 1200 个,货运代理机构 300 个入驻。普洛斯城市配送中心总占地 525 亩,物流企业入驻 400 个,仓储面积 22 万平方米,预计停车位数量达 800 个。

##### 2. 西部现代物流园区

该园区位于重庆市沙坪坝区西永镇,依托国家铁路综合物流中心和团结村站设立。依托西部物流大通道建设,构建聚集重庆物流资源和公共物流服务的平台、长江上游水陆空多式联运平台、区域物资分拨分销集散平台、物流装备制造基地、物流金

融和培训等综合服务平台。园区将被打造成为服务和辐射西南、西北、长江中下游、华南的物流枢纽及分销配送中心、国内最具现代化的物流服务区 and 产业综合发展区。至 2015 年底，西部现代物流园将建成 15 平方公里，规划面积 33 平方公里。至 2020 年全面建成后，铁路集装箱中心站实际年吞吐能力可达 200 万标箱、快货 200 万吨、散货 300 万吨。目前综合货运站场主要有重庆公运集团集装箱联运公司（上桥物流中心）、团结村站货场、中铁联集重庆中心站、西部货运市场站、交运渝新欧公铁物流园，集中布局在西部现代物流园，总占地面积达 4513.4 亩。

西部现代物流园所有货运站场以公路—铁路联运为主，站场占地同时具备铁路货物堆场功能，其中团结村站货场、中铁联集重庆中心站场地以货物堆场为主，达 3100.6 亩。园区规划货运配载区和城市配送区合计 2.37 平方公里，约 3555 亩。

### 3. 重庆空港物流园

重庆空港物流园依托重庆机场及空港工业园，区域覆盖重庆机场、重庆两路寸滩保税港区，形成航空物流园及现代商贸物流园。

空港物流园之一的航空物流园位于重庆市渝北区江北国际机场，园区总占地规划 1.8 平方公里，约 2700 亩。目前园区内有物流仓储设施约 12 万平方米，其中货运站约 10 万平方米（含 3.5 万平方米空港保税港区航空货运站），其他仓储设施约 2 万平方米，包括国际货运站、国内货运站、物流分拨中心、航空货运街、快件中心、水产中心、联检报关中心、海关监管中心、公共保税仓库等项目，货物年保障能力 80 万吨。园区内客户有 60 家，包括联邦快递、联合包裹、敦豪等知名企业<sup>[10]</sup>。

空港物流园之二的重庆保税港区空港功能区 K 分区现代商贸物流园占地面积约 1.48 平方公里，约 2227 亩，位于空港东路和空港大道交界处，紧邻江北国际机场及空港功能区铁路中转站，通达渝邻高速和绕城高速，是保税港区规划建设的现代物流基地。园区是全国首个同时吸引全球三大物流地产巨头的现代商贸物流园区，吸引了包括新加坡普洛斯、美国安博和澳大利亚嘉民等的先后落户。

## 三、国家战略下重庆多式联运体系研究

多式联运作为一种高效的运输组织形式，可有效整合各种运输方式的优势，通过无缝衔接，提高运输效率与质量，是物流运输业发展的必然方向，是生产企业应对日趋激烈的全球化竞争的必然发展趋势<sup>[11]</sup>。

重庆多式联运发展已有数年，部分物流园区的多式联运还得到了相关领导的认可。但是重庆市物流发展整体滞后，多式联运相较沿海发达地区还有很大的发展空间，总的来说缺乏整体性，物流整合能力差，场站集装箱堆货能力差，信息整合能力不够强。在国家两大战略支持和重庆物流业的进一步发展过程中，集装箱多式联运会逐步完善，形成较为完整和现代化的多式联运体系，从而减少运输时间和缩短运输距离，降低物流成本。

### （一）水铁联运

重庆市港口和铁路已经发展有数年，但是一直缺少水铁多式联运，直到 2014 年的“渝新欧”国际铁路联运大通道与长江黄金水道果园港之间的物流专线建立后，水铁多式联运开始逐步在重庆建立。2016 年 4 月 26 日，西安至万州首发铁路集装箱班列顺利驶入万州港红溪沟铁水联运港区。该班列为往返班列，从陕西汉中勉县始发，铁路行程 700 多公里，集装箱再通过长江黄金水道船运至上海港。经此铁水联运，较铁路运距大为缩短，一个标箱可节约物流成本 600 元左右<sup>[12]</sup>。

果园港是中国内河规划建设最大的水、铁、公联运港，于 2013 年 12 月 5 日正式开港运行。果园港距重庆朝天门约 30 公里、距渝怀铁路鱼嘴中心站 5 公里、距江北国际机场 15 公里、绕城高速横贯港区，在交通方面拥有得天独厚的优势，货物在果园港

---

将实现空、水、铁、路联运无缝连接。随着“十三五”规划和“一带一路”战略的进一步部署和发展，果园港将承担起新丝绸之路和长江经济带的水铁联运任务。

## （二）公铁联运

公铁联运相较水铁联运和空铁联运，在协调组织上更加容易，但是发展得并不好。在中国，货运运输中公路运输占到了近80%，但是目前公路运输是以整车和零担两种方式为主，集卡车只是用在港口、车站的集疏运中，并没有大量使用在公路干线运输中。铁路货运量占全国总量约9%，铁路集装箱率只有2%<sup>[13]</sup>。重庆的三大货运场站中，西部物流园主要以公铁联运为主。若想公铁联运得到进一步发展，还需要铁路和公路集装箱化程度的进一步提高。

在“十三五”规划中，新建高铁有渝昆高铁、渝西高铁、渝湘高铁（重庆段）、安张铁路、恩黔毕昭铁路、广安至涪陵至柳州铁路、成渝铁路和达万铁路扩能改造工程、达开万城际铁路、菜园坝铁路综合交通枢纽、重庆东站铁路综合交通枢纽；续建或改建高铁有渝万城际、渝黔铁路、三南改造、黔张常铁路、渝怀二线铁路涪陵一梅江段、郑万高铁、枢纽东环线、重庆北站铁路综合交通枢纽、沙坪坝铁路综合交通枢纽、重庆西站铁路综合交通枢纽。届时，结合重庆公路运输的发展状况以及近几年场站的建设，相信公铁联运会大大提高运输效率，减少运营成本。

## （三）公水联运

公路是重庆的主要货运方式，有多个货运场站分布在重庆的各个区县，整合能力不够高，较为零散，应集中整合货运场站并且与重庆几大港口协调发展。对于重庆而言，几大港口中，寸滩港地理位置优越，较易发挥公水联运的作用。寸滩港位于江北区，港区水域条件优越，陆域开阔，与重庆市内环高速公路、海尔一级公路及金渝大道相连，连接成渝、渝黔、渝遂、渝邻、渝宜等多条高速公路，紧邻渝怀铁路唐家沱铁路货运站，距重庆空港约10公里，背靠北部新区、高新技术产业开发区、经济技术开发区、港城工业园区和海尔工业园<sup>[14]</sup>。寸滩港享有得天独厚的区位优势和集疏运条件，经济腹地辐射云、贵、川、陕四省。随着重庆市高速公路“三环九射六连线”规划的逐步实施和长江上游航运中心的快速建设，寸滩港作为长江上游集装箱主枢纽港，国家一类口岸的作用将日益显现。公水联运的运用使得寸滩港在“一带一路”和长江经济带战略中将发挥更大的优势。

# 四、结语

“一带一路”战略和长江经济带下的重庆多式联运对于中国中西部的发展起着关键性的作用，多式联运的良好运用将打破只有国内东部地区交通和货运发展较好的格局，有利于提高国内经济的增长。但是多式联运和经济转型一样，涉及到的因素众多，是一个漫长的过程。相信随着国内对多式联运的重视，在国家战略的带动下，重庆将会继续保持高速发展，并且成为真正意义上的西部货运中心。

## 参考文献:

- [1] 马海峰. 重庆主要货运方式及多式联运优劣势分析[J]. 中国水运, 2015(2): 72-74.
- [2] 王浩天, 刘栋. 重庆港口集装箱多式联运发展前景展望[J]. 合作经济与科技, 2011(14): 4-5.
- [3] 黄庆华, 周志波, 刘晗. 长江经济带产业结构演变及政策取向[J]. 经济理论与经济管理, 2014(6): 92-101.
- [4] 佚名. 全面融入“一带一路”和长江经济带战略. 重庆与世界, 2015(12): 1.

---

[5]董波. 智能交通发展现状及展望中国安全防范认证, 2011(1):61-64.

[6]重庆市交通委员会. 加速打造“1+3+9”港口群 2020 年货物吞吐量将达 2.2 亿吨(图) [EB/OL]. (2016-01-05) [2016-05-23]. [http://www.nioc.gov.cn/difangxinwen/xxlb\\_fabu/fbpd\\_chongqing/201601/t20160105\\_1971984.html](http://www.nioc.gov.cn/difangxinwen/xxlb_fabu/fbpd_chongqing/201601/t20160105_1971984.html).

[7]王伟. 重庆机场年货邮量破 30 万吨创新高同比增 8% [EB/OL]. (2015-03-04) [2016-06-05]. <http://news.carnoc.com/list/304/304709.html>.

[8]张兵. 山西省将城建档案工作纳入国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要城建档案, 2011(10):66.

[9]李开云, 曹继选. 公路物流基地: 重庆“二环经济”的典型[J]. 城乡统筹, 2012(2):106-111.

[10]项菲菲. 重庆机场将分三期建设航空物流园[N]. 重庆日报, 2013-07-09(08).

[11]胡建华. 广西参与“一路一带”建设对策探究[N]. 开放导报, 2014(5):48-51.

[12]秦萍. 集装箱铁水联运渐入佳境[J]. 中国船检, 2011(7):100-102.

[13]吕同舟. 任重道远的中国多式联运: 专访中国交通运输协会联运分会李牧原秘书长[J]. 中国远洋航务, 2013(10):30-32.

[14]黄承锋, 黄文强, 袁玉龙. 建设沿江重载铁路尽快提升长江综合通道货运运能[J]. 综合运输, 2015(6):39-44.