

doi:10.3969/j.issn.1674-8131.2010.03.009

发展三峡库区江海联运,构建长江上游物流中心*

吴侃^{1,2}

(西南大学 政治与公共管理学院,重庆 400715;重庆行政学院,重庆 400715)

摘要:重庆建设长江上游物流中心,必须发挥长江“黄金水道”的优势;三峡工程蓄水成库后,长江上游航道条件大为改善,也为构建长江上游物流中心提供了必备条件。必须大力发展内河航运,加强与“长三角”的合作,共同发展现代江海联运,才能将重庆建设成为现代化的、具有持续竞争优势的物流中心。

关键词:三峡库区;江海联运;长江上游物流中心

中图分类号:F127;F522.7 **文献标志码:**A **文章编号:**1674-8131(2010)03-0051-04

Development of Inland Transport in Three Gorges Reservoir Area and Construction of Logistics Center at the Upper Reaches of the Yangtze River

WU Kan^{1,2}

(1. School of Politics and Public Administration, Southwest University, Chongqing 400715;

2. Chongqing Administrative College, Chongqing 400715, China)

Abstract: Construction of logistics center at the upper reaches of the Yangtze River must take advantage of Golden Waterway of the Yangtze River. After the building of Three Gorges Reservoir, the conditions of the waterway of the Yangtze River have greatly been improved, which provide necessary prerequisite for the building of logistics center at the upper reaches of the Yangtze River. Chongqing must largely develop inland navigation, strengthen the cooperation with the Yangtze River delta, mutually develop modern transport between the river and the ocean to build Chongqing into modernized logistics center with sustainable competitive advantage.

Key words: Three Gorges Reservoir area; transport between the river and the ocean; logistics center at the upper reaches of the Yangtze River

一、引言

胡锦涛总书记对重庆发展作出的“314”总体部署,明确要求加快把重庆建成西部地区的重要增长极、长江上游地区的经济中心和城乡统筹发展的直辖市,并在西部率先建成全面小康社会。温家宝总

理就解决“重庆问题”的谈话明确指出,在推进西部大开发中要把重庆放在更加突出的地位,更加重视和支持重庆发展。中央赋予重庆以全局性战略定位,并给予相应政策支持。十七大明确提出“要加快内陆开放”,我们有理由相信,在过去 30 年我国

* 收稿日期:2010-12-04;修回日期:2010-03-11

基金项目:中央党校重点调研课题“加档提速三峡库区发展,助推和谐重庆构建”

作者简介:吴侃(1974—),男,重庆奉节人;讲师,西南大学政治与公共管理学院博士生,重庆行政学院政治学教研部教师,主要从事经济政策、思想政治研究。

由珠三角、长三角到环渤海和东北地区从南到北梯次开放之后,我国由东向西,由沿海到内陆的对外开放也将加快进程。中央对重庆的战略定位就反映了这一全国开放的大趋势。

重庆市委三届三次全委会围绕“314”总体部署提出了大开放中实现又好又快发展的具体实施步骤。重庆作为满足整个西部地区开放经济发展需要的中心,具有不可替代的优势。^[1]其中,交通优势尤为显著:直通周边6大市和3大出海口、四通八达的水陆空综合交通体系是重庆实现大开放、大发展的基础条件,也是破解内陆运输成本偏高等瓶颈问题的关键。

二、重庆建设成为西部物流中心必须发挥江海联运的优势

直辖以来,重庆交通上了一个大台阶,实现了“8小时重庆”。下一步,要加快高速公路、铁路、航道、港口、机场建设,打通连接周边省会城市的大通道和出海大通道。今后5年,至少各有一条高速公路和铁路干线连接成都、贵阳、昆明、西安、武汉、长沙等省会城市,实现“8小时周边”。同时,要进一步打通3大出海通道,即向东至上海连接长三角、向东南至深港连接珠三角、向南至广西连接北部湾,加快推进实现“8小时出海”目标。同时,着手开辟郑渝昆铁路连接东南亚、兰渝铁路连接欧亚大陆桥两条陆路出境大通道。形成承东启西、贯通南北,广泛聚集周边生产要素之势。

由于空港、铁路、水路、公路等交通事业的飞速发展,一个连接西部各省区的内陆物流口岸正在重庆形成。特别是长江黄金水道,已经成为西部唯一的、并让周边省区十分看重的水上物流通道。据水运部门介绍,西部地区的矿产品、大型装备和集装箱的外运,国外和国内中东部地区的大型装备、集装箱的内运,大多是通过长江航运到重庆,再分散到西部各地。目前,重庆已日渐显现出西部内陆物流中心的不可替代的重要地位。重庆市有关部门正研究如何使境内高速公路集装箱运输费用下降一半左右,以使这个直辖市真正成为长江上游的物流中心。其中发挥水运低成本优势,发展长江上游物流是最主要的途径。拥有水、陆、空立体交通,尤其是拥有长江黄金水道,是重庆市建成西部地区物流中心的独特优势;重庆要成为长江上游的经济中心,也必须首先成为辐射范围较广的物流中心。

水运成本低,只有铁路的1/6、公路的1/28、航空的1/78。但目前长江运能潜力仅开发了1/10,利用率仅为密西西比河的1/7。在长江干流3640公里通航里程中,重庆占了16.5%,但水上货运量不到5%。可见,激活长江黄金水道,关键还在长江上游地区,必须建设长江上游物流中心,推进水铁联运、江海联运,以降低物流成本,提升西部地区的竞争优势。

三峡成库使长江上游航运发展迅猛。同时,为了发展内河航运,更大地提速内河航运经济,对于内河航运船舶,交通部也进行了相关的调整。针对川江和三峡库区水域航道情况推行标准船型,通过对船舶的总长、总宽和设计吃水等主要要素的限制,达到最大限度利用内河通航设施的目的。同时把好市场准入关,禁止新建或改建非标准船型船舶进入川江及三峡库区航运市场。目前川江及三峡库区的标准船型推广应用步伐加快,已新建标准船型船舶1120艘。与此同时,国家也加大对库区以及重庆地区港口建设的力度,交通部对重庆市港区佛尔岩作业区一期工程补助2270万元。到目前为止,交通部承诺“十一五”期间给重庆市5个重点港口的资金补助全部落实到位,总额达2.821亿元。此外江津五举沱获得交通部资金补助(5520万元)、长寿长兴获得交通部资金补助(2880万元)、万州江南获得交通部资金补助(9620万元)、涪陵黄旗获得交通部资金补助(7920万元)。^[2]交通部的补助增强了各项目的融资能力,为三峡库区建设长江上游航运中心起到了重要支撑作用。

不过,目前长江航运业从事的物流服务内容有限、质量不高,在运行机制、组织程度、经营方式等方面离现代物流均有较大差距。同时,长江的航道条件、港口结构与布局、支持保障系统及信息化水平尚难以满足现代物流的要求;而人才缺乏、经营理念滞后、管理体制落后、相关市场培育及法规不健全等也同时影响到长江航运开展现代物流服务。总的说来,长江航运的发展还需各方面更多的努力,尤其要通过发展江海联运来发挥长江黄金水道的作用,提升区域发展实力。

三、发展库区江海联运,构建长江上游物流中心的战略思路与措施

1. 与“长三角”共同发展现代江海航运业,为长江上游物流中心的建设贯通渠道

在2006年11月26日出台的《长江三角洲地区

区域规划纲要》中,长三角被初步定位为我国综合实力最强的经济中心、亚太地区重要国际门户、全球重要的先进制造业基地、我国率先跻身世界级城市群的地区。

长江是横贯我国东中西部的的水运大通道。作为连接长江上游地区出海通道的长江黄金水道作用的发挥越来越引起各方的高度关注。在交通部牵头协调下,长江沿江七省二市已形成共识,并把发展长江水运作为进一步推动交通发展的一项战略措施。长江水运发展协调领导小组会议透露,“十一五”期间国家将投入 150 亿元资金加快“长江黄金水道”建设。2010 年,5 万吨级海船将可以乘潮直达南京,5 000 吨级海船到武汉的通航期延长,3 000 吨级海船季节性通航至湖南城陵矶。^[2] 届时,武汉以上航道更为通畅,三峡库区万吨级船队可直达重庆主城区港区,千吨级船舶直达云南水富。有关专家指出,目前长江运量相当于十余条京广铁路运量,长江航运面临着前所未有的大好发展机遇,三峡库区必须充分利用这一契机,打通长江上游地区物流出海通道。

一方面,要完善库区运输软硬件,为构建长江上游物流中心打造完善的内部运输网络。一是加强道路等基础设施建设,使其与重庆主城区紧密联系。二是加快公路交通建设。重点是依托主要交通干线和节点,建好库区内县乡公路及通村道路,实现公路运输网络化。三是加快轨道交通建设。按照“一枢纽十干线三专线六支线”的铁路网规划,^[3]重庆市还将建设铁路大通道,完善铁路枢纽功能,实现重庆在西南的铁路枢纽地位。四是积极发展航空运输,形成“一大两小”(即江北国际机场、万州五桥机场、黔江舟北机场)的空港格局。

另一方面,要加强与长三角的合作,畅通西部出海通道。近年来,长三角以其良好的基础设施、发达的科技教育和日趋完善的投资环境,成为国内外投资者关注的“热土”。随着我国对外开放逐步从沿海向沿江和内地推进,连接长江下游长三角地区、畅通西部出海通道显得尤为重要。第一,三峡库区需要在认清自身资源禀赋的前提下,确立适宜的主导产业,加强与长三角经济链的联系,主动出击承接长三角的电子信息、通信、建材、石油化工、汽车及相关设备制造等产业及高新技术产业,积极与长三角制造业强企业合作,壮大库区装备制造业。

第二,以区域经济共同利益为基础,加强库区与长三角政府之间的合作,创新合作方式,以加速资源、技术、资本、人才等生产要素在区域内的流动,促进要素的协调与整合,形成良性互动的经济格局和资源配置优化、市场共享、相互补充的产业体系。第三,加强与长三角合作,共同开发江海航运,并结合高速公路、铁路等多种运营途径,更好地与长三角经济区对接。

世界发达国家都十分重视内河航运的战略地位和重要作用,均采取了一系列政策措施扶持内河航运的发展。长江全长 6 300 余公里,是我国第一、世界第三大河,自然通航条件十分优越,是我国内河水运最发达、运输规模最大和最为繁忙的通航河流。长江上游地区现代物流经济的发展需要借助长江这一天然的运输优势,充分利用黄金水道连接上海,从而实现江海连通联运。

此外,还要加强长三角地区与长江上游地区港口建设合作,为物流经济的发展创造运输与出海的便利条件。目前经过沪渝两港的友好协商,达成了合作协议,使重庆物流直通上海港,进而参与到快捷的海洋运输。沪渝两港的合作意味着重庆港从此成为上海国际航运中心集装箱箱源体系的“大后方”。上海港与重庆港的“东推西进”战略形成了相互渗透、互为促进的新局面。沪渝两港的合作将进一步加快重庆市港口建设与发展的步伐,有力推进长江上游物流中心的建设。

2. 充分发挥万州、涪陵等中小城市的区域优势,建设区域性中心城市,加强三峡库区现代物流园区建设

万州历来是川东地区的物贸基地、交通枢纽,工业基础也相对较好,目前是重庆第二大城市和三峡库区经济中心城市。万州港作为地处库区腹地的深水良港和渝州东大门,具有优越的航运条件。因库区蓄水,万州港形成了终年深水良港,可常年通行万吨级船队。万州港作为三峡库区水、陆、铁、航空联运的枢纽港口,必将成为西部重要的现代化、多功能的主枢纽港和航运中心,成为西部地区重要的出海通道、重要的区域物流中心。据测算,万州港货运吞吐量 2010—2020 年平均按 4.5% 的速度增长;随着万州港及忠县、西沱(含石宝寨)、云阳、奉节、巫山 5 个港务站投资 7.5 亿元的港口码头设施淹没复建,港口整体功能将得到全面增强。到

2020年,全重庆集装箱总量约260万标箱,其中万州港将达到50万标箱,成为除重庆主城区外重要的枢纽港。万州将逐步形成重要的航运枢纽、旅游接待中心、物流中心,并成为一个辐射川东北、陕南、鄂西的区域中心、物流中心城市。^[5]

涪陵是重庆中部区域中心城市,距主城区仅100公里,是重庆的交通副枢纽,是涪陵区的政治、经济、文化中心,是长江上游与乌江流域重要的交通枢纽和物流中心,是具有山水园林特色的新兴工业城市和乌江流域物资集散地。随着城区港口码头、北拱铁、公、水联运作业区、黄旗集装箱码头等工程的建设,涪陵港将成为重要的分流港,成为长江最西端的常年万吨级船队停泊的深水港。涪陵应借助医药、食品、建材等工业基础优势,形成优势产业集群,积极培育高科技产业;构建一个以铁、公、水联运为依托,与经济发展水平相适应的社会化、专业化现代物流网络系统;培育和发展一批具有市场竞争能力、经营规模合理、技术装备水平较高的优势物流企业,努力把涪陵建成区域性物流中心;完善中心城市功能,改善城市环境,提升城市品质,加强对重庆中部地区和乌江流域的辐射作用。

因此,无论从经济基础还是地理区位看,万州、涪陵两市都具备建成大城市的条件,在重庆区域经济发展中起着承东启西的作用,对于长江上游物流中心的建设也非常重要。^[6]

3. 借鉴长三角等国内外企业先进理念,发展现代物流园区

现代物流业有三个重要特征:一是实施供应链管理,二是以社会化运作的“第三方物流”为主,三是将现代信息、网络技术运用到全过程。它的核心是将供应商、制造商、仓储和零售作为一个整体来考虑,注重提高整个系统的组织化和集约化程度,最大限度地降低经营成本。现代物流业已被看作是制造业“第一利润源”(降低物质消耗)和“第二利润源”(降低人力消耗)之后的“第三利润源”。因此,建设好新库区,大力发展现代制造业,必须率先实施制造业的物流再造,营造物流服务体系新优势,构建现代物流业的新高地。

重庆是中国西部最重要的工业基地之一,汽车、摩托车、化工、医药、纺织等产业发达;同时,重庆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,第三产业发展迅猛,这些都表明,

重庆物流市场需求潜力巨大。因此,重庆把建设三大枢纽型物流园区作为现代物流发展的主要任务。列在首位的是寸滩物流园区。寸滩物流园区位于江北区和北部新区,临近重庆市出口加工区、港城工业园区、两路工业园区。渝涪、渝黔、机场高速公路和渝怀铁路、长江、江北机场在园区周围构成综合运输网络。以寸滩港区为中心,以江北人和货运站、唐家沱火车货运站为支撑,将构建以口岸物流和区域物流为主、城市物流为辅的枢纽型寸滩物流园区。园区规划控制面积9平方公里,作为连接西部和沿海地区的集装箱多式联运中心,寸滩物流园区年货物吞吐能力达2000万吨,集装箱年处理能力达70万TEU以上。寸滩物流园区还将引入铁路专用线,实现铁、公、水在园区内换装、联运。另外两大枢纽型物流园区是:位于沙坪坝区、临近西永微电子工业园、井口工业园区,由成渝、襄渝、渝怀、遂渝、黔渝、兰渝(在建)铁路网络和二环、成渝、渝长高速公路连接的重庆铁路集装箱物流园区;位于渝北区、临近空港工业园区、两路工业园区和出口加工区,以江北国际机场为中心的重庆空港物流园区。三大枢纽型物流园区加上万州、涪陵、长寿、大渡口—九龙坡、江津、永川、合川、黔江—秀山八大物流基地,就形成了由若干物流中心组成的层次分明、结构合理的物流布局体系,为长江上游地区搭建了一条完整的现代物流供应链。

参考文献:

- [1] 中共重庆市委关于进一步扩大开放的决定. 重庆日报 [N]. 2008-7-22(1).
- [2] 重庆市交通委员会信息[EB/OL]. 重庆市交通委员会门户网站, 2007-06-25.
- [3] 徐冠华. 在《“十一五”全国基础研究规划》部际协调领导小组第一次会议上的讲话[Z/OL]. 科技部门户网站, 2005-06-14.
- [4] 重庆市国民经济和社会发展第十一个五年规划城镇体系建设重点专项规划[Z]. 渝府发[2006]83号, 2005-12-23.
- [5] 中国水运网. 2006-08-04.
- [6] 刘玲妤. 构建和谐三峡库区的构想[J]. 重庆工学院学报, 2007(4): 37-42.

(编辑:夏冬;校对:杨睿)