



长江上游航运中心发展的 SWOT 分析及对策

赵虎刚, 盛进路, 杨富华, 王俊杰, 张新勇

(重庆交通大学 交通运输学院, 重庆 400074)

摘要: 重庆地处长江上游, 位于“长江经济带”的西部中心, 航运优势明显。加快长江上游航运中心的建设和发展是加强长江经济带建设这一国家战略的重要举措。总结航运中心应具备的5个基本要素, 把航运中心分为3种发展模式和2大类, 给出长江上游航运中心的发展定位; 运用SWOT分析法分析重庆的优势、劣势、机遇和挑战, 并提出相应的发展对策; 指出重庆应充分发挥自身优势, 抓住难得的政策机遇, 通过逐步完善航运服务体系、稳定货源、加强合作、发展综合运输等措施, 推动长江上游航运中心发展。

关键词: 重庆; 长江上游; 航运中心; 基本要素; 发展模式; SWOT分析法

中图分类号: U 652.1

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2015)05-0128-05

Development strategies of shipping center on the upper reaches of the Yangtze River based on SWOT analysis

ZHAO Hu-gang, SHENG Jin-lu, YANG Fu-hua, WANG Jun-jie, ZHANG Xin-yong
(School of Transportation, Chongqing Jiaotong University, Chongqing 400074, China)

Abstract: Located on the upper reaches of the Yangtze River and in the western center of the ‘Yangtze River Economic Zone’, Chongqing’s shipping advantages are obvious. So it is an important measure to speed up the national strategy of the construction and development of the shipping center on the upper reaches of the Yangtze River. This paper positions the development of the shipping center after summarizing five basic elements, and classifying 3 development patterns and 2 categories. The SWOT analysis is used to analyze the strengths, weaknesses, opportunities and threats and sets forth the development strategies. Finally, this paper points out that Chongqing should exploit the advantages to the full, and seize the rare opportunities of policy to develop the shipping center by improving shipping services gradually, stabilizing supply of goods, strengthening cooperation, and developing the comprehensive transport, etc.

Keywords: Chongqing; upper reaches of the Yangtze River; shipping center; basic element; development pattern; SWOT analysis

重庆作为我国中西部地区唯一的直辖市, 既是习近平主席 2013 年提出的“丝绸之路经济带”的起点, 又是“长江经济带”这一国家战略的西部中心, 是“两带”的枢纽城市。长江上游航运中心的建设是实现国家战略的中心任务之一。自 2002 年重庆市政府提出航运中心的建设目标以来,

经过十余年的发展, 已初具规模, 但与 2020 年“全面建成”航运中心的目标还有一段距离。目前正遇国家实施全局性重大战略, 并全力支持西部航运中心建设的重要时期。分析目前重庆的优势、劣势、机遇和挑战, 并提出相应的策略, 对于长江上游航运中心的发展具有重要意义。

收稿日期: 2014-09-06

作者简介: 赵虎刚 (1989—), 男, 硕士研究生, 从事内河航运管理、海事安全与环境工程研究工作。

1 长江上游航运中心的定位

1.1 航运中心应具备的基本要素

航运中心通常指国际航运中心,但从2011年国家正式提出建立武汉和重庆长江内河航运中心后,航运中心这个词在实践中的意义已经扩大了^[1]。航运中心应具备的5个基本要素:1)良好的港口条件:有大型的港口设施和深水航道,是航运枢纽港;2)区位优势条件:有良好的自然航运条件和优越的地理位置,航运中心的地位众所公认;3)综合运输条件:有相对完善的集疏运系统,是综合运输枢纽;4)航运服务条件:有相对完善的物流、金融、贸易、信息、管理等服务体系和良好的技术、法律环境;5)市场经济条件:有成熟的航运市场和广阔的经济腹地,以航运为核心带动经济发展,集装箱吞吐量达到一定规模。从重庆目前发展的现状来看,其航运中心基本上具备了这些基本要素。

1.2 航运中心的发展模式和分类

类似国际航运中心的发展模式和研究方法^[2],航运中心可以分为3种发展模式:腹地型、中转型和服务型。重庆长江上游航运中心应属于腹地型模式,以腹地货物集散服务为主。航运中心又可以大体归为2类:国际航运中心(包括全球性国际航运中心和区域性国际航运中心)和区域航运中心。区域航运中心是指具备航运中心的基本要素,主要辐射范围集中于国内某一区域的航运中心,对应的是国内港口城市。区域航运中心可细分为沿江型区域航运中心(即内河航运中心)和沿海型区域航运中心。比如重庆、武汉、南京等应属于沿江型区域航运中心,而青岛、宁波等都应属于沿海型区域航运中心。

1.3 长江上游航运中心的定义

长江上游航运中心又称为长江西部航运中心或重庆航运中心。在文献[3-4]定义的基础上,笔者认为长江上游航运中心是指以重庆港为枢纽港且服务于重庆、四川、云南、贵州等长江上游沿江带状辐射区域,而且航运市场发达、航运产业要素聚集、航运服务体系完善、综合交通优势明显、航运及航

运服务业占有重要地位、对周边腹地具有强大辐射带动作用的内河航运中心。

2 长江上游航运中心发展的SWOT分析

2.1 优势

1) 国家战略发展的重心之一。重庆位于长江黄金水道的上游,是“丝绸之路经济带”和“长江经济带”的交汇点和枢纽城市。2014年政府工作报告把发展长江经济带上升为了国家战略,其战略定位包含了做大重庆长江上游航运中心。另外,重庆在2010年就入选五大中心城市,又是西南地区唯一的直辖市,对周边城市的发展有重要的辐射作用,已经成为了国家战略发展的重心之一。

2) 区位优势。重庆地理位置优越,位于中国内陆西南部、长江上游地区,地跨青藏高原与长江中下游平原的过渡地带,是西部的中心。依托长江黄金水道,具有承东启西,南北汇集的区位优势。东临湖北省和湖南省,南接贵州省,西北连四川省,东北连陕西省,便于与周边省区经济往来。经济总量突破万亿,是西部的重要增长极。另外,重庆不仅依托长江航道与下游地区、欧洲贸易互通,而且结合西北翼的渝新欧铁路大通道和西南翼的东盟国际大通道形成“一江两翼”的对外通道格局,成为西部对外开放的高地。

3) 航运优势。长江、乌江等国家高级航道贯穿重庆市70%以上区县,在重庆市基本形成了干支贯通、层次分明的叶脉型航道。重庆又汇集了各种运输方式,不仅有着优越的自然水运条件,而且保障了重庆港的航运货物集疏运需求。建成三峡大坝后,三峡库区水位得到了提升,加上政府对航道大力的维护整治,长江上游航运条件得到了很大的改善。自2003年船舶标准化工作实施以来,水运量大幅度增加,航运效益显著提高,加强了重庆港作为联系上游水网与长江干线的枢纽港作用。另外,由重庆市2004—2013年的年均货物周转量比例可以看出,水运的货物周转量最大,占总货物周转量的62%,是公路的2倍多,是铁路的6倍多。这表明水运在重庆的运输中占有重要地位(图1)。

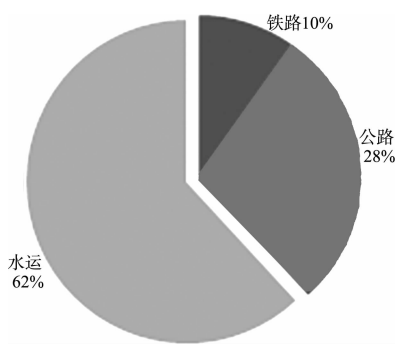


图1 重庆市2004—2013年年均货物周转量

4) 综合交通优势。重庆除了优越的水运条件外,综合交通优势也很突出。截至2013年底,重庆市公路通车里程累计达到12.28万km,其中高速公路2312km。目前已建成“两环八射”的高速公路,根据《重庆市城乡总体规划(2007—2020年)》2014年深化成果,将形成“三环十二射多联线”网络。铁路运营里程1290km,将形成“一枢纽一环线十四干线一支线”结构。境内还有重庆国际机场、万州机场、黔江机场已投入使用,将增加巫山神女峰机场、武隆仙女山机场形成“一大四小”机场规划。重庆目前已经形成了“一江两翼”的对外通道格局,特别是渝新欧国际铁路大通道的开通使重庆成为了西接丝绸之路经济带、东联长江经济带的开放口岸枢纽。重庆的对外通道发展迅速,加之汇集了多种运输方式,形成水陆空立体交通优势,巩固了西南地区综合交通枢纽的核心地位。

2.2 劣势

1) 航运服务体系不完善,产业集群没有形成规模。航运中心具备的基本要素之一就是相对完善的航运服务体系,包括配套的物流、金融、贸易、信息、管理等服务体系和良好的技术、法律环境。现代航运服务产业集群是一个从提供船舶金融、法律、保险业务到满足船舶装卸、停泊、供应服务等完整产业链^[5]。而重庆虽然航运金融有所发展,并建立了水运行业信用体系,但是各个部门、行业间信息流通仍然不畅,形成信息“孤岛”现象;航运交易所成立时间也不长,尚不能完全满足航运中心的功能需求。重庆由于航运规模相对较小,加之

近年来航运行业不景气,目前还没有形成一定规模的现代航运服务产业集群,也没有形成与航运十分配套的金融、贸易等服务体系。

2) 航运基础设施不足。成为航运中心的第一个基本要素就是要有良好的港口条件。但是重庆港的泊位吨级结构不够规范,大型港口不足,规模化水平也不高。2014年嘉陵江、乌江航道建设虽取得成效,但航道瓶颈问题依然存在,深水航道仍然不足。船舶标准化工作虽也取得一定成绩,但仍然存在船舶机型杂乱、能耗高、污染大等问题。

2.3 机遇

1) 腹地货源市场广阔。重庆港的经济腹地广阔,以重庆市及所辖的9区12县为主,辐射四川、云南、贵州三省的部分地区^[6],而陕南、藏东、青南、甘南、鄂西等地区也有业务涉及。周边省市经重庆港中转的货物占全港货物吞吐量的40%左右,随着长江上游航运中心的建设这一比例还会持续上升。西部大开发战略实施以来,重庆港腹地省市经济快速发展,外贸进出口额迅速增长,可以为重庆航运提供充足货源(图2)。

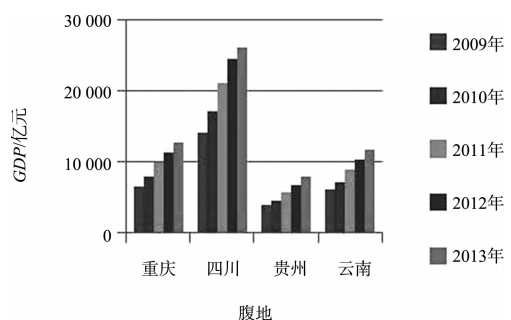


图2 重庆港腹地GDP

2) 三峡蓄水航行条件改善。三峡工程蓄水之后,库区水位大幅抬高,航宽普遍在200m以上,水流速度有所减缓^[7]。目前长江干线重庆以下规划为I级航道,可常年通行5000吨级单船和万吨级船队,重庆至云南水富港升为III级航道,可常年通行千吨级船舶。国家仍在加强长江干线的航道整治建设,航行条件还会进一步改善,会为重庆航运企业带来更多的机遇。

3) 上海港的合作拉动。目前重庆与上海已签订了一些合作项目,重庆至上海的快速班轮也已

开通,吸引了大量长江上游的货主选择水路运输,促进了江海联运的实施。另外上海自贸区的设立将促进国际贸易的快速发展和加快航运业的服务升级^[8]。能吸引大量外国优秀的航运企业落户上海,引进先进的技术与管理经验,进而辐射到长

江中上游地区,拉动重庆航运中心的建设发展。

4) 政策支持。为建设长江黄金水道和推进江海联运,各种相关的航运政策相继出台,重庆市政府和国家都高度重视长江上游航运中心的建设。政策文件见表 1。

表 1 建设重庆航运中心相关文件

年份	文件名	部门	内容意义
2002	重庆航运中心发展规划	重庆市政府	重庆首次提出建设航运中心
2008	关于统筹城乡发展改革试验区的合作协议	交通运输部	交通运输部首次书面肯定重庆建设航运中心
2009	国务院关于推进重庆市统筹城乡改革和发展的若干意见	国务院	明确重庆长江上游航运中心的地位
2011	关于加快长江等内河水运发展的意见	国务院	做大上海、武汉和重庆三个航运中心,推进腹地开发
2014	政府工作报告	国务院	依托黄金水道,建设长江经济带

2.4 挑战

1) 附近港口的竞争。重庆港的外部货源主要来自四川,其次是贵州和云南^[9]。泸州港有四川省政府的大力支持,地缘上又靠近云南、贵州等省份,势必会与重庆分流一定的货源。此外,云南省水富港等上游港口的兴起对重庆港也构成一定的威胁。武汉也一直在谋求建设长江中游航运中心,与重庆腹地相互重复的地区比较多,也是一个强有力的对手。

2) 三峡通过能力不足。目前三峡通过能力不足严重影响了重庆航运的发展,阻碍着长江上游航运中心的发展。根据长江航务管理局、国家发改委综合运输研究所等部门的研究,重庆仅 2015

年工业总产值将达到 2 万亿元,将产生 1.8 亿 t 的水运量,但是三峡大坝过闸货运量仅达到 1.5 亿 t 左右。三峡船闸过货量早在 2011 年就达到了 1.003 亿 t,提前 19 a 达到了设计通过能力,目前是通而不畅,通过船闸平均要待闸 2~3 d,船舶排队等待时间长,拥堵频繁,严重影响着长江上游的航运业务。

2.5 分析结果

通过对重庆优劣势和机遇挑战分析,可以通过发挥优势抓住机遇得到 SO 策略,利用优势应对挑战得到 ST 策略,克服劣势来抓住机遇得到 WO 策略,克服劣势来迎接挑战得到 WT 策略(表 2)。

表 2 SWOT 分析结果

	S (优势)	W (劣势)
项目	1) 国家战略发展的重心之一; 2) 区位优势; 3) 航运优势; 4) 综合交通优势	1) 航运服务体系不完善; 2) 航运服务产业集群没有形成规模; 3) 基础设施建设能力不足
O (机遇)	(SO 策略)	(WO 策略)
	1) 加强硬件设施建设; 2) 进一步完善航运服务体系; 3) 新建“无水港”巩固货源; 4) 加强与其他港口的合作; 5) 发展综合交通运输等	1) 抓住政策机遇,加强基础设施的建设。 2) 加强信息化投入,实现港口间、港口海关间的 EDI 通讯; 3) 加强航运服务体系的建设
T (挑战)	(ST 策略)	(WT 策略)
	1) 协商解决三峡通行能力问题; 2) 发挥自身优势,提高服务质量	1) 加强信息化管理,完善服务体系; 2) 提高航运服务质量,增强竞争力

分析结果表明,重庆的优势、劣势、机遇和挑战并存,但是重庆的优势明显,机遇突出,应采用SO策略。长江上游航运中心的发展应主要抓住外部难得的机遇,充分利用自身的优势,可以综合得到以下策略。

3 重庆航运中心发展的策略

3.1 进一步加强硬件设施的建设

加强航运中心的硬件设施建设是航运中心发展的基础,没有好的基础设施就难以实现航运服务的规模化,难以与附近港口竞争。航运硬件设施主要包括港口、航道、船舶等。重庆港口建设离2015年基本建成“一网络、八大港、三体系”为支撑的长江上游航运中心目标还有一段距离,仍需进一步提高港口规模化水平和优化港口布局,但应从数量向质量的建设发展转变,防止港口产能过剩。低级航道需要治理升级,已有航道需要整治维护,主要解决航道瓶颈问题。面对三峡大坝通过能力的限制,船舶标准化仍然需要进一步加强,进一步淘汰耗能高、载量小、技术落后船舶,继续提高客渡船的标准化率,努力推广新的节能技术。

3.2 加强航运人才的培养,进一步完善航运服务体系

长江上游航运中心的业务以航运为主,拥有航运人才是航运发展的前提。要尽量改善航运工作环境和提高内河船员待遇,减少人才流失;利用目前的政策优势吸引优秀的航运经营和投资者;加强航运人才的培养力度。同时,为了提升长江上游航运中心软实力,应加强航运市场管理和企业协调,尽量避免企业间信息沟通不畅的问题。另外,还应加强现代航运集疏运体系的建设,发展航运金融服务和多种融资方式,建立完备的物流服务体系,完善航运服务布局,形成一定规模的现代航运服务产业集群。

3.3 开发“无水港”,稳定腹地货源

我国目前从北到南已经形成了若干个无水港群,其中大连、天津、江浙一带较多,运营良好。

而重庆港腹地经济增长迅速,在多式联运的基础上,兴建“无水港”将会进一步稳定自己的货源从而推动航运的发展,实现航运从“被重庆经济拉动”到“推动重庆经济发展”的转变过程。为稳定货源、提高运输效率和降低运输成本,应在腹地货源充足的地方设置海关、检验检疫等监管机构(即“无水港”)为出口商在当地提供服务。

3.4 加强港口城市间的合作,增强重庆的航运实力

重庆港与长江各港口城市有一定的竞争关系,但也是可以互利共赢的,应建立“双赢”的合作体系。重庆作为长江上游的重要中转港口,其航运中心的建设离不开上海港和长江下游港口的发展带动,同时上海港及长江下游各港口也需要以重庆港为依托稳定上游货源。重庆应利用上海自由贸易区的机遇加强与上海港的合作,特别是重庆以件散货为主,应尽量与长江下游各港口建立合作体系。

3.5 发展综合交通运输,提高重庆航运中心的地位

重庆“一江两翼三洋”策略初见成效,在开辟西北翼渝新欧之后,西南翼东盟国际大通道通过印度洋也与欧洲联通,这使得重庆水陆联运初具规模,既加快重庆对外开放的进程,同时也巩固了长江上游航运中心的地位。应该充分发挥重庆的综合交通优势,巩固“渝新欧”国际铁路通道和东盟国际大通道,继续建设高等级广覆盖公路网络和航空网络,努力发展江海联运、干支线直达的航运方式和水铁、水公等多式联运。

3.6 加强信息化建设,建立航运物流信息平台

航运各部门、各企业之间的信息交流和共享是提高航运服务效率的重要保障,建立航运物流信息平台是提升航运物流信息化水平的重要举措。应该加强信息化基础设施的建设,加大对信息技术的投入和推广使用。以交通电子口岸(EDI)为基础,建立航道、海事、气象等信息综合服务平台,形成跨行业、跨部门、跨地区的航运信息交流和共享平台。同时加强电子商务平台和电子政务平台的建设,连通物流供需方、航运企业和政府相关部门,实现信息的融合和权威发布,从而建立并逐步完善航运物流信息平台。

(下转第138页)