

典型枢纽城市发展经验对重庆的启示

彭勇, 柳冬, 周欣

(重庆交通大学 交通运输学院, 重庆 400074)

摘要:建设内陆国际物流枢纽是重庆打造内陆开放高地、建设独特枢纽经济的有效途径。在总结并借鉴荷兰鹿特丹、美国洛杉矶、西班牙马德里三大典型枢纽城市发展经验的基础上,结合重庆建设内陆国际物流枢纽的现状,分析内陆国际物流枢纽建设专项规划、通道衔接、枢纽建设等对重庆城市发展的启示。

关键词:枢纽城市; 典型案例; 经验启示

中图分类号:F294.3

文献标识码:A

文章编号:1674-0297(2021)02-0046-09

一、引言

2018年12月,国家发展改革委员会和交通运输部联合印发《国家物流枢纽布局和建设规划》,确定127个城市作为全国物流枢纽承载城市,规划建设陆港型、港口型、空港型等6种类型的国家物流枢纽,并提出打造特色鲜明的枢纽经济。枢纽经济是一种新型的经济模式,依托综合交通枢纽,吸引周边物资、人才、技术等经济要素集聚于本地区,创新驱动枢纽产业发展,培育新动能,从而具备枢纽城市的功能^[1]。国内学者从不同视角研究发现,大力发展枢纽经济有利于区域发展。吴文化等提出枢纽经济能够聚集大范围的资源要素,补齐城市内部资源缺陷,使产业大范围辐射周边,聚集形成全产业链发展模式^[2]。汪鸣认为依托重要城市建设功能强大的物流枢纽并与对外物流通道有机结合,形成辐射集聚能力强、物流成本低的营商环境,可为城市经济发展提供新动能和新机遇^[3]。高传华提出大力发展枢纽经济不仅有利于补齐交通基础设施短板,还能促进存量交通枢纽要素聚集、资源整合,建设低成本、高效率的枢纽服务网络,促进经济高质量发展^[4]。孙刚从货运枢纽与枢纽经济的互动关系着手,以张家港北站货运枢纽为例,提出构建和优化货运枢纽交通支撑系统能促进产业升级转型,优化货运结构^[5]。杨浩军通过分析苏州交通枢纽经济发展环境及现状,从完善物流网络、整合枢纽资源等方面提出促进枢纽经济发展的具体对策,从而提升苏州在长三角乃至全球的资源集聚、分配能力^[6]。

重庆位于“一带一路”和长江经济带的联结点,是推进西部大开发形成新格局的重要战略支点,具有承启东西、牵引南北的独特区位优势。重庆充分发挥拥有长江黄金水道、中欧班列(重庆)、西部陆海新通道等对外贸易通道的优势,已集聚大量优质资源,并培育了一批新兴产业,具备发展枢纽经济的产业条件。近年来,重庆还不断完善物流网络以及拓展开放大通道,已成为国家物流枢纽的重要承载

* 收稿日期:2020-05-01; 修订日期:2020-05-25

基金项目:重庆市社会科学规划项目“通道战略下内陆国际物流枢纽转运效率评估及提升策略研究”(2019YBGL049);重庆交通大学研究生教育创新基金项目“通道战略下重庆物流转运效率评估及提升策略研究”(2019S0119)

作者简介:彭勇(1973—),男,重庆交通大学教授,博士,研究方向:交通规划与管理。

城市,加快构建内陆国际物流枢纽再次成为社会关注的焦点。另外,重庆被确定为成渝双城经济圈建设的中心城市,承担辐射并带动成渝地区经济发展的政治任务。因此,以建设内陆国际物流枢纽为着力点,充分发挥区位优势,打造内陆开放高地,发展枢纽经济,带动成渝地区发展,既是重庆的发展机遇,也是重庆的责任。但重庆域内物流枢纽“节点多、分布散、连接缺、管理差”的弱质化特征显著,“港城矛盾”不断加剧。

本文在梳理重庆枢纽城市建设现状的基础上,借鉴荷兰鹿特丹、美国洛杉矶、西班牙马德里三大典型枢纽城市的经验,为重庆打造内陆开放高地、内陆国际物流枢纽提出对策建议。

二、重庆建设枢纽城市的现状

(一) 政策支持

国家和重庆市高度重视内陆国际物流枢纽的建设,近年来陆续出台了一系列相关政策。如:2018年11月颁布《关于中新(重庆)战略性互联互通示范项目“国际陆海贸易新通道”建设合作的谅解备忘录》,将“南向通道”正式更名为“陆海新通道”,扩大了通道建设的内涵、意义和重点领域;2018年11月发布《重庆内陆国际物流分拨中心建设方案》,提出打造“1+3”国际物流分拨中心运营基地;2019年1月发布《国家物流枢纽布局和建设规划》,重庆入选国家物流枢纽重要承载城市;2019年8月《西部陆海新通道总体规划》发布,将重庆定位于运营组织中心及两端枢纽之一,并对临空经济示范区发展、航空基础设施建设等提出了更高要求;2019年10月,交通运输部宣布重庆入选首批交通强国建设试点区域,将重点建设“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”;2019年11月出台《重庆国际航空枢纽战略规划(2019—2035年)》,明确重庆国际航空枢纽的建设思路、发展目标和战略任务;2019年12月重庆市人民政府批复“关于建立重庆市口岸物流发展工作联席会议制度”,主要内容涉及贯彻落实安排,统筹协调口岸工作,研究制定口岸开放规划并组织实施,协调解决口岸重大问题,促进口岸通行安全便利,提高通关效率等;2019年12月重庆市人民政府批复“关于同意建立重庆市推进国家物流枢纽建设工作联席会议制度”,提出贯彻落实工作安排,统筹协调重庆国家物流枢纽建设各项工作,协调解决物流枢纽建设过程中的重大问题,研究制定相关政策等;2019年12月重庆市人民政府批复“关于建立重庆市果园港国际多式联运枢纽建设工作联席会议制度”,指明贯彻落实工作安排,组织推进果园港国际多式联运枢纽整体建设工作,协调解决建设中的重大问题等;2019年12月《国家物流枢纽布局和建设规划》将重庆市确定为陆港型、港口型、空港型、生产服务型和商贸服务型国家物流枢纽承载城市;2020年4月通过《重庆市推进西部陆海新通道建设实施方案》,提出加强通道物流和运营组织中心建设,强化通道能力建设,提升通道物流服务效能,促进通道与区域经济融合发展,提升通道对外开放水平,强化政策保障和组织实施等;2020年4月重庆市人民政府口岸和物流办公室印发《关于推动物流高质量发展实施意见》,提出提升交通物流设施供给质量,推动物流与产业深度融合,大力发展物流创新业态,强化物流发展配套支撑,强化物流高质量发展政策支持,营造良好发展环境等。

(二) 物流通道建设

重庆依托自身独特的区位优势,正加快构建东南西北“四向”和航空五大国际物流通道体系,实现“一带一路”与长江经济带在重庆无缝衔接。

东向国际物流通道的发展可分为两个阶段。第一阶段主要依托长江黄金水道采取江海联运的方式,实现货物的进出口贸易。2018年,渝甬铁海联运班列建成通车,重庆增添出海出境新通道,货物先通过铁路运输至浙江宁波港,再换乘货轮出境。重庆东向国际物流通道已发展成以长江黄金水道、渝甬铁海联运班列为骨干的综合物流通道。2019年1—11月,长江水道运输货运量超1.6亿吨,是重庆东向国际物流通道的“主动脉”;截至2019年11月底,渝甬铁海联运班列已开行1077班次,辐射日韩、北美等地。

西向国际物流通道是中欧班列(重庆)。2011年3月,第一条中欧班列——渝新欧国际铁路联运班列正式通车运营。经过多年的发展,对内,中欧班列(重庆)基本覆盖我国主要铁路的边境口岸,是我国拥有最完善的通道体系、最多的出入境口岸和最庞大的运行路线的国际货运班列之一;对外,中欧班列(重庆)已形成较为完善的“1+N”辐射分拨体系,即以杜伊斯堡为主线,辐射至沿线各个国家。现有20条运行线已通达亚欧14个国家30多个城市,首例实现国际铁路邮件运输。截至2019年11月底,中欧班列(重庆)共计开行班次达4578班,运输货物总值超1650亿元,主要指标均位居全国前列。

南向国际物流通道是西部陆海新通道,主要涵盖国际铁海联运、国际铁路联运和跨境公路运输三种运输模式,覆盖范围包含全球六大洲86个国家及地区的205个港口。国际铁海联运主要依托铁路干线,连接重庆、贵州、北部湾等地,通过海运航线网络,与新加坡等东盟国家贸易往来。国际铁路联运和跨境公路运输两种模式主要依托范围在中国西部地区至中南半岛国家的铁路及公路干线,以重庆为起点,联通包含越南、老挝、缅甸在内的东南亚国家。截至2019年11月底,国际铁海联运累计开行班次1488班,国际铁路联运累计开行120班,跨境公路运输开行班次2019班。

北向国际物流通道为“渝满俄”班列。“渝满俄”班列以重庆西部物流园为起点,北上经过满洲里或二连浩特、绥芬河出境,到达蒙古和俄罗斯等国家。该班列自2013年开始运行,于2017年6月迎来首次回程,进入正常运作以及开展通关合作。2018年2月,随着“渝满俄”首列葵花籽油专列抵达重庆,并在全国建立销售渠道,俄罗斯和重庆货物逐渐实现双向流动,为满足中俄市场需要,“渝满俄”班列自2018年5月正式实行每周二固定发班。截至2019年11月底,“渝满俄”班列累计开行1175班,实现常态运营,将给重庆制造业、消费品行业带来新的升级转型机会。

航空方面,重庆致力于国际航空物流枢纽建设,积极拓展国际地区货运航线。2019年,重庆江北国际机场货邮吞吐量达到41万吨、飞机起降31.8万架次,开通国际地区货运航线18条,航点覆盖悉尼、法兰克福、阿姆斯特丹、莫斯科和芝加哥等城市。另外,重庆将在荣昌修建国内首个货运机场,补齐大型货机起降的短板,实现远程国际货运,为成渝地区高端制造业的发展提供更便捷的航空物流服务。2020年4月《中共重庆市委关于立足“四个优势”发挥“三个作用”加快推动成渝地区双城经济圈建设的决定》将“规划建设荣昌货运机场”写入其中,力争做到2020年纳入规划,2021年启动建设,2025年建成投用。

(三) 物流枢纽建设

按照《重庆市现代物流业发展“十三五”规划》,重庆着力构建“3+12+N”的物流园区体系,即3个枢纽型、12个节点型、N个配送型于一体的物流园区体系。重庆航空物流港、西部现代物流园、果园港物流园是3大枢纽型园区。其中重庆航空物流港主要为重庆国际机场货物保税空运等服务;西部现代物流园主要为中欧(重庆)国际公铁联运、铁路口岸贸易等提供服务;果园港物流园主要为多式联运、多用途泊位、铁路入港提供支持。根据不同区域的特点,有12个功能互补的节点型物流园区,具体包括江津珞璜物流园、南彭贸易物流基地、涪陵龙头港物流园,等等,这些物流园区分别承担整车物流、冷链物流、大宗散货物流、农产品物流等多个项目。N个配送型物流园区不仅包括北碚静观物流园、江津德感物流园等主城物流园,还包括涪陵、綦江、南川、璧山、潼南、荣昌、铜梁、万州等以区县范围规划建设的园区。

2020年4月,重庆市人民政府印发《重庆市推进西部陆海新通道建设实施方案》,将构建以主城区(含江津区)为主枢纽,以万州、涪陵为辅枢纽,以黔江、长寿、合川、綦江、永川、秀山等为重要节点的“一主两辅多节点”枢纽体系^[7],形成枢纽与通道、通道与辐射延展带的有效联动。主城区枢纽包含了国际物流枢纽园区、果园港物流园、江北航空物流园、江津珞璜物流园和南彭商贸物流基地。

在推进重庆物流枢纽建设中,位于重庆两江新区的果园港具有举足轻重的作用,是连接“一带一路”和长江经济带的重要节点。一方面,果园港区区位优势明显,离机场、铁路、高速路等物流通道近,且

毗邻两江新区核心开发区鱼复园区;另一方面,中欧班列(重庆)从果园港出发,无缝对接中欧通道,打破了长江经济带与“丝绸之路经济带”的“最后一公里”瓶颈。随着中欧班列(重庆)、西部陆海新通道的聚集,果园港已经形成较为完善的水铁联运体系,可将四川、云南、陕西、青海、贵州、甘肃等西部省份的货源更加便捷地进出中转,充分发挥了作为货物集散中心的辐射带动作用。2019年9月,果园港成功获批首批国家物流枢纽,并成为西部地区唯一获批的港口型国家级物流枢纽。2019年12月,国务院正式批复同意重庆扩大开放果园港区,口岸开放范围包括果园港2800米岸线,共16个泊位。

(四) 开放平台建设

重庆已初步建成以1个国家级新区(两江新区)、2个综合开放平台(自由贸易试验区、中新合作示范项目)、7个国家级高新技术及经济技术开发区以及8个专项开放平台(1个国家检验检疫综合改革试验区、3个海关监察区、4个保税中心)为核心的“1+2+7+8”国家级开放平台体系。其中,重庆自由贸易试验区引进项目约2400项,2019年新增注册企业(含分支机构)11 045户,注册资金总额1901.78亿元人民币。

在口岸服务上,重庆进一步提高通关的便捷性,完善四通八达的开放口岸。目前,全市范围内有4个开放口岸,9种进口特殊物品指定口岸功能,已逐步建设智慧口岸,国际贸易“单一窗口”覆盖整个关区,且口岸优化效率提升30%以上,企业成本降低10%以上。全面完成通关一体化,实行7×24小时通关,进出口通关总时间减少40%,针对53个国家施行144小时过境免签。

在服务贸易上,重庆具备良好的产业基础,出口优势不断增强,既是全国最大的汽车生产基地,也是全球重要的笔记本电脑生产基地,年产300多万辆汽车、3亿多台电子终端产品。目前全市有6000多家外商投资市场主体,有287家世界500强企业。与此同时,重庆创新监管方式,在内陆地区第一批开展“安智贸”项目试点工作,率先实现安全智能关锁,促进贸易安全便捷。

三、典型枢纽城市发展经验

(一) 荷兰鹿特丹

荷兰鹿特丹位于欧洲莱茵河与马斯河交汇处,濒临多佛尔海峡,拥有约44公里的码头岸线,是欧洲第一大港口、西欧的商品集散中心和荷兰第二大城市。鹿特丹遵循“物流业与临港产业融合”发展思路,创新发展模式,做优专项规划,健全管理机制,成为港城融合发展的典范。2017年,鹿特丹港口及临港产业总产值占荷兰国内生产总值的约12%^[8]。

双向促进的发展模式。鹿特丹采用港口物流与临港产业、临港经济与腹地经济双向互动发展模式,是枢纽城市经济发展的重要范式。具体内容包括:一是在深度统筹港口及其毗邻区域物流资源的基础上,大力兴建临港园区并引导相关企业进入园区从事物流增值服务。在建设临港园区时,摒弃“捡到篮子里的都是菜”的常规做法,仅挑选符合其长远战略规划或能与周边企业形成良性互补的企业进驻临港园区,使得整个临港园区入驻的企业类型齐全,基本覆盖港航业上下游产业链,实现港口物流业与临港产业互动发展。二是完善优化鹿特丹与经济发达的德国、法国及意大利等西欧腹地间以公路、铁路、内河为骨干的交通运输网络,保持强化两者间密切的经济贸易往来,特别是进出口贸易,实现鹿特丹临港经济与西欧腹地经济之间的良性互动,凸显鹿特丹西欧进出口贸易窗口功能。

系统全面的专项规划。鹿特丹特别重视港口物流与临港产业互动发展的顶层设计,发展目标、产业路径和运作模式是规划内容的重点。在远期发展战略方面,基于鹿特丹港口自身的资源禀赋、与主要竞争对手间的优劣势以及鹿特丹城市经济社会属性,以20年为周期制定适宜的港口城市发展总体规划;在中期发展规划方面,基于国际港航业发展态势、港口物流业和临港产业发展现状及短期发展趋势,以5年为周期制定目标明确的港城融合发展规划;在近期发展方案方面,基于现有岸线利用、填海造地以及相关基础设施建设的情况,制定沿海岸线、沿线土地等重要物流资源利用计划。这种系统全

面的港口城市发展专项规划为鹿特丹港口型枢纽城市建设提供了清晰的目标指引与政策框架。

两权分立的管理机制。鹿特丹采取管理权、运营权分离的“地主港”管理机制,实现政府统一管理与市场高效运营的有机结合。鹿特丹港务局作为政府授权许可的行政管理机构,享有鹿特丹港区范围内土地、航道、岸线等基础设施的产权和管理权,在港区规划、规章制度、秩序维护、基础设施租赁、入驻企业选择等方面具有较大的话语权,但其以盈利为目的,不参与市场竞争,不干涉港口码头具体经营活动。鹿特丹港区物流相关活动的具体经营者为国内外港口经营企业或航运公司,采用租赁、招标投标等方式从港务局获得港口相关基础设施的经营权,以灵活多变的市场化方式运营。该管理机制在宏观上确保了港区基础设施的统一管理与有效控制,在微观上实现了土地、岸线等资源的高效利用与价值创造。

(二)美国洛杉矶

美国西海岸的圣佩德罗湾港群发展迅速,集装箱吞吐量6成以上的贸易来源于加州以外地区。其核心港口——洛杉矶港、长滩港的集装箱吞吐量位列全美所有港口前两位^[9]。紧邻圣佩德罗湾的洛杉矶是美国西海岸第一大城市、全美第二大城市,也是美国重要的工商业、国际贸易中心之一。

高品质货运通道的建设。为缓解不断激化的“港城矛盾”,提升货物在港口和铁路集装箱场站间的中转效率,南加州港口咨询委员会决定将原接入洛杉矶港与长滩港的四条集疏运铁路运量整合至其中路径长度最短的阿拉米达支线,并大规模升级改造,实现港口与铁路集装箱场站之间的有效连接。此后,该通道被陆续优化为一条以全立交的地下/高架多线铁路为主,相关附属工程为辅,长度为32公里的综合货运走廊。该通道消除了200多个平行交叉路口,将交通延迟损失减少了90%,极大地缓解了港城矛盾^[10]。铁路的运行速度由不足20公里/小时提高到65公里/小时,运行效率提高了4倍;港区与场站之间的列车运行时间由2小时减少到30~45分钟,实现了港口和铁路场站之间集装箱货物快速便捷的中转^[11]。

多方联合建设运营的模式。阿拉米达货运走廊项目涉及的利益主体众多,单一主体建设运营的难度大,故采用多方联合建设运营的模式^[12]。1989年,负责管理洛杉矶港和长滩港的2个港务局与阿拉米达货运走廊沿线的8个地方政府共同组建了阿拉米达交通管理局,负责项目融资、建设运营等相关工作。1994年12月,洛杉矶港、长滩港出资3.94亿美元,从联合太平洋公司手中收购了相关的铁路线,并作为阿拉米达货运走廊建设项目的投资移交阿拉米达交通管理局。1998年10月,阿拉米达交通管理局与联合太平洋公司和柏林顿北方圣塔菲公司签订阿拉米达货运走廊使用与运营协议。这一模式大幅缓解了阿拉米达货运走廊项目建设时期的资金压力以及建成运营时期利益相关者间的冲突。

(三)西班牙马德里

马德里作为西班牙首都,不仅是全国第一大城市,还是重要的经济、物流中心。其地处伊比利亚半岛腹地,距主要港口城市——巴伦西亚约345公里,距西班牙最大的港口城市——巴塞罗那约617公里,境内没有具备商业航运价值的大型河流。但其依托高度发达的铁路网络,种类齐全、高质量的物流增值服务,逐步发展成为目前欧洲的第一大内陆物流枢纽^[13]。

内陆铁路枢纽与沿海港口间的协同联动。一方面,巴塞罗那、巴伦西亚位于地中海沿岸,毕尔巴鄂濒临大西洋东侧,阿尔赫西提斯靠近直布罗陀海峡,在进出口贸易方面,四大港口各具优势。而马德里位于四大港口城市中心位置,与四大港口城市间均有畅通的铁路线路,充分发挥链接整合的作用,最大程度地发挥物流设施的效能;另一方面,巴塞罗那等港口城市为马德里提供进出口贸易的海上货运通道,使马德里成为内陆“无水港”。马德里作为巴塞罗那等港口城市的经济腹地,大幅缓解了巴塞罗那等港口城市的集疏运压力,并为其提供高质量的物流增值服务,提升巴塞罗那等港口城市的竞争能力。两者的交互作用不仅大幅提高了港口的吞吐量,还促进了内陆城市枢纽经济的建设。

高品质综合型陆港枢纽城市的建设。相较于巴塞罗那等港口城市,虽然马德里陆港地处伊比利亚

半岛腹地的竞争劣势不容忽视,但其相关产业多元化、配套服务现代化以及政府服务高效化的比较优势显著。首先,马德里是西班牙飞机、汽车、光学仪器以及军火等高精尖工业研发创新和综合利用基地,是著名的“总部经济”中心,周边地区是棉花、葡萄、橄榄、柑橘以及牛羊等农牧产品的加工基地。枢纽城市产业日趋多元化,并逐步向价值链高端发展。其次,马德里的现代物流服务业注重系统化、高品质建设,物流枢纽城市建设有先进的场站设施,覆盖装卸、转运、仓储、加工、机车牵引以及燃料补给等环节的整个产业链。最后,为吸引大量投资,当地政府将培育优质属地相关企业、提高营商条件的便利性和投资环境的稳定性作为政府经济工作的重点内容,以便提供良好的营商环境和公共服务^[14]。

内陆铁路枢纽信息化、智能化建设。在信息化、智能化技术大发展的背景下,马德里内陆铁路枢纽与巴塞罗那港共同建立了现代化物流信息平台,实现两者间运营数据共享、通关检疫互认,一体化程度较高。电子数据交换系统很早就向从事物流产业相关活动的经营者提供电子交易、信息支持以及增值技术等智能化服务,大幅提高了贸易数据流通速度。在危险物品评估、集装箱识别等方面智能化设备应用广泛,极大地提高了通关查验、货物流转的速度,降低了枢纽的运营成本。在车货匹配、列车编组、发车班次等运营调度方面,精确求解算法、群智能优化算法等先进优化决策理论被大量应用,货物在马德里枢纽的流通成本大幅降低,运营调度效率得到大幅提高。

四、重庆打造内陆国际物流枢纽的启示

(一) 做好内陆国际物流枢纽建设专项规划

打造内陆国际物流枢纽既是“中新(重庆)战略性互联互通示范项目”的重要内容,也是建设内陆开放高地和推动经济高质量发展的关键路径。近五年,国家和市委市政府出台了一系列政策规划,指导建设内陆国际物流枢纽,打造内陆开放高地,如《重庆内陆国际物流分拨中心建设方案》等,但缺乏如荷兰鹿特丹远中近相结合、系统全面的专项规划。重庆市发展改革委、经济信息委等政府部门应尽早牵头组建专门调研组,理清重庆建设内陆国际物流枢纽、发展枢纽经济的比较优势与竞争劣势、城市产业布局和社会经济发展特征,制定枢纽城市建设发展战略等宏观规划内容;洞悉枢纽城市尤其是陆港型枢纽城市国内外发展态势和重庆建设内陆国际物流枢纽现状,明确枢纽城市产业路径等中观规划内容;掌握市内交通枢纽、物流园区等重要基础设施建设运营情况,以大数据、人工智能等先进技术为手段,做细做优重要基础设施利用计划等微观规划内容。

(二) 发挥对外主要物流通道整合衔接作用

重庆建设有中欧班列(重庆)、沿江通道、陆海贸易新通道、“渝满俄”班列以及航空通道五大国际物流通道,但各类枢纽间存在基础设施建设不匹配、衔接中转效率低、多式联运发展水平偏低等问题,如中欧班列(重庆)等国际物流通道中转至重庆江北国际机场的货物仅能使用公路运输来弥合。因此,重庆市应充分借鉴马德里内陆铁路枢纽案例经验,以无缝衔接五大国际物流通道的承载枢纽为中心,加快升级关键物流节点的基础设施、提高承接能力,持续完善枢纽集疏运网络、加快运转速度,不断优化转运网络、提高中转水平;充分发挥存量基础设施效能,鼓励枢纽间衔接基础设施与城市交通基础设施融合发展;大力推行多式联运、甩挂运输等先进运输方式,提高枢纽城市物流运作效率,降低物流运营成本,体现国际物流通道整合衔接作用,进而增强枢纽城市竞争力。

(三) 构建市内骨干物流枢纽多方联动机制

目前,重庆已完成“三基地四港区”骨干物流枢纽规划布局。但团结村集装箱中心站铁路物流基地由中铁联集投资建设运营,江北国际机场航空物流基地管理权属于重庆机场集团,巴南区公路物流基地由重庆市巴南区公路物流基地管理委员会管辖,寸滩港港区、果园港港区、东港港区和黄碛港港区四大港区归港务集团运营管理,管理主体间利益诉求不一致,自发性实现多方协调联动的难度大。因此,借鉴洛杉矶多方联合运营经验,建议由市交委、市政府口岸物流办等政府牵头成立相关利益主体参与

的协调机构或联席会议,强化市内骨干物流枢纽间的交流与合作;鼓励市内骨干物流枢纽相关利益主体,在共建共享共治色彩鲜明的合作框架下,自发参与市内骨干物流多方联动机制的构建,推动情报信息、指挥调度、执法管理、运营管理等一体化,实现市内路网协同运行以及与市外联动系统的互联互通。

(四)探索制造业与物流业融合发展新路径

发展枢纽经济离不开制造业的支持。重庆是我国重要的现代制造业基地,汽摩、新能源汽车、电子、装备制造等制造业发达,是重庆的支柱产业。在汽车制造业中,重庆拥有东风小康、长安汽车等10多家整车企业以及1000多家零部件生产企业;在电子制造业中,重庆拥有笔记本代工全国第一、手机代工全国第二的产业集群,全国每6部手机就有1部在重庆生产。但是,国内市场的日趋饱和已成为重庆制造业发展的瓶颈。借鉴马德里利用巴塞罗那提供的海上货运通道成为内陆“无水港”的经验,重庆可借助西部陆海新通道等国际物流通道,将产品销往海外成为一个明智的选择。在打造内陆国际物流枢纽时,推动制造业与物流业融合发展可实现“1+1>2”的效果,可大幅降低制造成本,推动制造业高质量发展,从而带动地区经济发展。

(五)推动枢纽信息智能化建设,打造物流信息综合服务平台

重庆物流枢纽节点间存在系统不兼容、信息不互通、资源不共享等问题,导致港口、航空、铁路、公路各自为政。为解决这一问题,可借鉴马德里铁路枢纽信息化、智能化建设经验,加快打造重庆枢纽网络物流推动信息综合服务平台^[15]。一是实现统一开放的物流公共信息服务功能。可依托重庆运营组织中心,联合团结村、果园港、南彭公路物流基地等物流枢纽节点,打破铁路、公路、水运以及海关等相关职能部门间的信息孤岛,统筹信息资源,提供集信息咨询、线上审批、实时监管等功能于一体的“一站式”政务服务,强化对物流活动共性服务的引导作用。二是实现市场物流信息与交易服务功能。支持大中型物流企业面向国际物流集散、存储、分拨、转运等具体物流运行环节,加强与上下游企业信息标准对接,优化信息发布、供需匹配、仓储管理以及货物追踪等服务;鼓励团结村、果园港、南彭公路物流基地等骨干物流枢纽之间的物流需求,仓储能力,转运水平等相关信息及时共享。

(六)完善口岸体系建设,推进口岸城市协同合作

重庆近年来加快建设内陆开放高地,使得口岸类型不断丰富、口岸功能不断延伸,进出通关逐渐便利,服务环境不断优化。但仍存在两个问题:一是口岸设施智能化程度有待提升,标准规范体系不完善;二是不同类型口岸未实现互联互通,特别是铁路口岸和水港口岸未真正实现“一票到底”的全程物流服务。重庆需完善口岸体系建设,积极增设智慧开放口岸,推动口岸错位发展,促进物流运输和贸易往来便利化;拓展口岸功能,以满足不同行业和新型业态的需求,进一步优化口岸服务。重庆加快口岸高地建设除了完善口岸体系建设外,还需推进口岸城市之间的协同合作,原因是重庆地处我国中西部结合地区,既不靠海也不沿边,难以像沿海城市大规模发展进出口贸易。但陆海贸易新通道等国际综合运输通道经过重庆,给重庆发展进出口贸易带来巨大的机遇。因此,重庆应借鉴马德里与巴塞罗那协同发展的重要经验,推进与广西北部湾港群承载城市之间的协同合作,提高由重庆发往海外货物通关的便利性、运输的快捷性。

(七)创造主枢纽、物流通道和经济腹地联动发展新经验

成渝地区是我国西部地区经济发展基础最好、潜力最大,资源承载能力最强的区域。成都是我国最大的新一线城市,经济实力强大;达州、泸州、宜宾、乐山、峨眉、内江、广安以及南充等成渝双城经济圈次级城市具有良好的产业基础和自然资源,例如达州、乐山、峨眉以及内江的工业制造业力量雄厚,广安、自贡是传统的农业发达地区。但是,成渝地区各城市间经济社会发展相对封闭,相互间产业对接存在行政壁垒和交通不便等阻碍,特别是跨省合作。因此,建议重庆借鉴荷兰鹿特丹、西班牙马德里的枢纽经济 and 腹地经济发展经验,在畅通对外物流大通道、建设物流大枢纽的基础上,依托成渝双城经济圈建设的国家政策,尽早实现与成都主枢纽的分工协作、错位发展;完善成渝双城经济圈次级城市枢纽

功能,加快推进次级城市与重庆枢纽经济产业的有效衔接,使整个成渝双城经济圈成为重庆打造内陆国际物流枢纽、发展枢纽经济的经济腹地,实现成渝双枢纽、产业带以及对外物流大通道间的相互成就,走出一条互相促进、优势互补、共同发展、特色鲜明的区域性协同发展路径,创造新的城市空间发展经验。

(八) 加快补齐交通基础设施短板

先进完善的基础设施是建设高品质综合型枢纽的基础,如马德里相对其他城市虽然地处劣势,但凭借产业多元化、配套设施多样化赢得显著优势。重庆地处中西部地区,不靠海、不沿边,具有地理劣势。且重要节点基础设施存在问题,如常用于海铁联运的运输设备、信息平台、专用站场等不完善和不匹配,无法互联互通,造成“最后一公里”衔接困难。重庆市铁路网络不够完善,38个区县中尚有部分区县未通铁路,且有不少工业园区、物流园区、港口、机场以及大型企业缺乏支线铁路或专用线铁路连接,造成物流成本较高、运输时间较长。因此,可借鉴马德里的经验,加快弥补交通基础设施短板,加大铁路设施投入,完善运输场站设施,加强集疏运体系建设,整合专业化仓储、多式联运转运、区域分拨配送等物流设施,提升设施综合利用效率,从而提高港口、铁路、航空、公路的互联互通水平,更好发展四式联运体系。

(九) 提高科技创新发展能力

大力发展枢纽经济,建设综合性物流枢纽离不开科技的支持,如洛杉矶改善阿拉米达支线、马德里铁路枢纽的智能化建设等。2019年10月,重庆发布了《全面融入共建“一带一路”加快建设内陆开放高地行动计划》,提出要大力发展枢纽经济,助推重庆内陆开放高地建设,需加快聚集各种平台开放创新要素,如建立创新创业生态圈,形成创新型经济结构,建立支持西永微电园建设自主可控的国家级集成电路产业创新基地等。但目前重庆高水平科技创新能力不足,人才发展环境和配套条件薄弱,需提高对技术和人才要素的吸引力,培养引进和集聚具有国际视野的高层次人才,逐渐形成适应创新驱动发展的体制机制,提升重庆枢纽型网络城市的国际资源配置功能。打造创新平台,如加快建设重庆科学城、两江协同创新区、环大学创新生态圈等重大创新平台,打造西部科技创新中心。

五、结语

重庆交通系统逐渐完善、开放通道不断拓展、物流枢纽和开放口岸持续获得新突破以及政府的支持,为重庆大力发展枢纽经济、参与国际资源配置融入全球城市网络、推动内陆开放高地建设提供了重要优势。但在专项规划、通道衔接、枢纽建设等多方面存在不足。本文借鉴荷兰鹿特丹、美国洛杉矶、西班牙马德里三大典型枢纽城市的建设经验,获得推动重庆内陆国际物流枢纽建设的启示。重庆要成为名副其实的内陆国际物流枢纽,除了注重自身的发展,还需与毗邻城市共同建设,即成渝地区协同发展。“成渝地区双城经济圈”建设方案首次在2020年1月中央财经委员会第六次会议上提出,要求做到统一谋划、一体部署、相互协作、共同实施,唱好“双城记”。为此,成渝地区展开了一系列合作,成为建设中国经济版图的“第四极”,今后还需在多方面共同努力,加快推动成渝地区互联互通、共建共享。在通道建设方面,要加快建设高铁大通道,形成“畅通东西,连接南北”的高铁通道体系,增强重庆、成都两个主城区同周边城市的联系;构筑互联互通的公路交通网,加密成渝两地高速公路网络,打通高速公路通行盲点城市;构建“双核四大”国际航空枢纽体系,提升成渝两地国际化航空服务水平。在交通管理方面,构建两地一体化管理,加强协调两地城市交通建设沟通交流机制,实现两地路网协同运行与应急联动系统的互联互通。在产业发展方面,共同积极探索“产业链+物流链”的内陆加工贸易发展新模式,完善电子信息、高端智能装备等智能领域的供应链配套布局,推动双城经济圈形成产业承载力、要素吸附力协调均衡的双核格局。

参考文献:

- [1] 姚士谋,于春.试论城市枢纽经济新的发展层面[J].城市规划汇刊,2002(5):17-19.
- [2] 吴文化,向爱兵,李名良.以枢纽经济促城市发展[J].中国物流与采购,2018(3):64-66.
- [3] 汪鸣.物流通道与枢纽结合 推动枢纽经济发展[J].中国远洋海运,2018(11):44-45.
- [4] 高传华.枢纽经济形成与未来发展趋势研究:基于要素集聚与资源整合理论的探索[J].价格理论与实践,2019(1):157-160.
- [5] 孙刚.基于城市枢纽经济的货运枢纽交通支撑系统研究[C]//中国城市规划学会,重庆市人民政府.活力城乡 美好人居:2019中国城市规划年会论文集:06城市交通规划.中国城市规划学会,2019:500-506.
- [6] 杨浩军.长三角一体化背景下苏州综合交通枢纽经济发展对策研究[J].物流科技,2019(11):88-90.
- [7] 李牧原.拾级而上 西部陆海新通道推出重庆方略[N].中国水运报,2020-04-19(1).
- [8] 中国南海研究院课题组.以发展海岛型港航产业为切入点,加快建设中国特色自由贸易港步伐:马耳他、荷兰鹿特丹港调研的收获与启示[J].今日海南,2018(7):13-16.
- [9] 荣朝和.阿拉米达疏港铁路集装箱海铁联运启示研究[J].铁道运输与经济,2017(11):92-97.
- [10] PREUSCH J. The Alameda corridor: a project of national significance[R]. Los Angeles: Alameda Corridor Transportation Authority, 2017.
- [11] Alameda corridor transportation authority[EB/OL]. (2020-02-20)[2020-05-18]. http://www.acta.org/projects/projects_completed_alameda.asp.
- [12] 许伟,李牧原.美国阿拉米达货运走廊对解决我国多式联运“中间一公里”的启示[EB/OL]. (2018-03-21)[2020-05-18]. 中国物流与采购网, <http://www.chinawuliu.com.cn/xsyj/201803/21/329600.shtml>.
- [13] Port of rotterdam. Hinterland connections[EB/OL]. (2016-12-05)[2020-05-18]. <https://www.portofrotterdam.com/en/asiaconnections/hinterland-connections>.
- [14] 黄健新,易斌.广州无水港发展策略研究[J].铁道运输与经济,2018(2):64-69.
- [15] 杨永斌,李笑扬.基于大数据技术的智能交通管理与应用研究[J].重庆工商大学学报(自然科学版),2019(2):73-79.

Development Experience of Typical Hub Cities and Its Inspiration to Chongqing

PENG Yong, LIU Dong, ZHOU Xin

(School of Traffic & Transportation, Chongqing Jiaotong University, Chongqing 400074, China)

Abstract: The construction of an inland international logistics hub is an effective way for Chongqing to build an inland open highland and create a unique hub economy. This article summarizes and draws on the experience of the development of three typical hub cities of Rotterdam, Los Angeles and Madrid and combines the status quo of construction of inland international logistics hubs in Chongqing. Enlightenment from various aspects such as construction design, passage connection and networks is analyzed.

Key words: hub city; typical case; lessons learned

(责任编辑:张 璠)