

港口物流产业的区位发展战略

作者:李卫东 来源:中国水运杂志 日期:2008年07月25日 点击:

物流作为一种服务业,其发展与经济发展密切相关,是经济发展到一定阶段的产物。在国际上,物流产业被认为是国民经济发展的动脉和基础产业,其发展程度成为衡量一国现代化程度和综合国力的重要标志之一,被喻为促进经济增长的“加速器”和“第三利润源泉”。

夷陵区发展港口物流业的区位优势

长江黄金水道穿越宜昌市夷陵区48公里(撤县设区前为51公里)。古书云:“水至此而夷,山至此而陵”,夷陵区自古是就重要水上交通枢纽,拥有良好的天然港口岸线资源。国家实施西部大开发战略,三峡工程巨大的有形资产和无形资产的带动和影响,使夷陵区经济发展充满生机和活力,夷陵由历史上的兵家必争之地变为港口物流产业发展的必争之地。

三峡大坝蓄水后,太平溪境内靖江溪、太平溪、百岁溪、端坊溪等4条溪流分别形成深70米至100米和大面积水域港湾。特别是靖江溪码头水域的水位深、岸线长、水域宽、腹地广、远离长江航道,避风性能良好,不受长江水位涨落影响,可泊靠船舶200多艘,是大坝蓄水后形成的自然良港,这是太平溪港区水域环境的明显优势。

太平溪港客运码头2004年开港后,选择经过太平溪码头翻坝转运的旅客大幅度增加,吸引长江高速船全部在此码头泊靠,码头客流量逐年上升,日进出客流量已达3千人次。党和国家领导人也经常经过太平溪港进出重庆,从而使太平溪港客运码头已成为旅客和水运企业客运翻坝的首选。2005年,靖江溪滚装船专用码头的建成投入使用并参与翻坝运输,长江滚装运输企业多数首选在夷陵区滚装船专用码头翻坝。因此,夷陵区可扮演着四川、重庆与长江中下游地区的中介和桥梁角色,发展物流产业的条件得天独厚。

发展港口物流业正面临千载难逢的机遇

1. 长江上游航道改善,水运经济发展方兴未艾。

三峡大坝至重庆市江段形成了600公里深水航道,通过长江运输的货物量急剧上升,促进了川江航运的迅速发展和繁荣兴旺。目前,除传统水运输外,长江上游出现了快速客运、滚装运输、集装箱运输等新型运输方式,为物流业拓展新的巨大空间。

2. 西部大开发如火如荼,川江货流量大增。

随着西部大开发战略的实施,东西联动,南北联动的态势基本形成,货物流转速度愈来愈快,运力和运量大幅度增长,特别是翻坝运输货物量逐年上升。2004年以来,通过宜昌翻坝的长江运输货物量运输年均增长达15%。2005年,通过宜昌坝区港口翻坝中转的货物540万吨,2006年达到630万吨,2007年为890万吨,今年有望突破1100万吨。在西部大开发的背景下,物流业呈现出崭新发展前景。据长江航务局测算,到2010年重庆港货物吞吐量为10256万吨,到2020年将达到23403万吨,货物周转量成倍增长,坝上物流经济发展可以持续。

3. 大坝通航能力有限,需要通过翻坝提高物流效率。

受三峡大坝船闸通航能力的影响，导致川江货物进出须在夷陵区太平溪靖江溪港和秭归茅坪港两岸翻坝中转，从而夷陵区港口物流业发展带来无限商机。

据统计，2004年川江下行过坝货运量（不含客运量）已达到4300万吨，比2002年提高1.5倍。预计到2030年，下行过坝货运量将达到8000万吨以上，今后将有5000万吨货物需要经过港口进行翻坝运输。

4. 北岸具有交通便捷的优势

2007年仅滚装车翻坝一项就达39万台，加上集装箱运输的发展，煤炭翻坝以及散杂货物的运出等，运输压力之大不言而喻，单就目前道路的承载能力而言，南北两岸目前哪一面都无法独自承担翻坝任务。但夷陵区具有港口、水岸和交通便捷的优势，川江货运业主的期盼货物从北岸出港。同时，大流量物资设备、滚装车、集装箱运输需要的陆域和空间也是不容忽视的，南北两岸物流发展受地形和地质特征限制，陆域容量和空间都受到较大限制，南岸所受限制比北岸大得多。

今年，宜万铁路和沪蓉高速公路夷陵区段即将开工，加上和汉宜、焦枝铁路，三峡专用公路、汉宜高速公路和三峡机场，为夷陵区物流产业发展提供了良好的交通环境。夷陵区地处长江北岸，与南岸比较，即使南岸建成江南翻坝高速公路，北岸仍然具有运输距离短、节约能源和时间的巨大优势。只要我们通过努力，打破制约物流产业发展的交通瓶颈，是完全可以太平溪打造成为水陆交通的最佳接点的。

夷陵区发展港口物流业已具备较好的基础

2003年以来，民间有识之士看准了长江物流业发展的前景，开始投资发展港口物流业。宜昌靖江溪港埠公司敢为人先，在区政府支持下，争取到了川江货物运输中转的主动权，为未来夷陵区港口物流经济大发展奠定了良好基础。

宜昌靖江溪码头于2003年开工建设，累计完成投资1.36亿元，建成3000吨级泊位5个，10万m²停车场1个，可容纳1200台滚装车停放，房屋建筑物两栋9000m²，年输运设计能力60万台。靖江溪码头2006年9月5日开港营运以来，截止2007年底，完成滚装车翻坝26.8万台，停靠业船舶5564艘，实现营业收入1000万元，税收500万元，交通规费500万元。

为做大做强港口物流经济，靖江溪港埠有限公司主动出击，多方争取，经市政府批准组建了三峡物流商贸中心，经营范围含盖商品车、滚装车、集装箱中转；冷藏加工、仓储等项目，目前正在抓紧项目的规划和建设。三峡物流商贸中心拟开发建设集“商品车、滚装车、集装箱、件杂货、牲畜冷藏加工、水果、煤炭及修船厂等”大型仓储集散物流中心。总投资8个亿，占地1500亩，设计年吞吐能力为：商品车和滚装车100万辆；集装箱70万TEU；件杂货50万吨、牲畜冷藏加工500万吨、水果500万吨、青豆500万吨、煤炭5000万吨。

港口物流业具有广阔的发展前景

在国外经济发展的成功实践中，有不少物流发展的成功经验。欧洲茵河沿岸城市的发展主要是充分利用了本身独特的区位优势、良好的交通环境和物流通道，本着资源综合利用及可持续发展的原则充分利用河流的交通运输资源，以莱茵河为依托，发挥各种交通运输方式的优势，充分挖掘其潜力，促进各种运输方式的协调发展，建立了完善的内河、公路、铁路、航海甚至管道运输等多种运输方式的联运系统。正是莱茵河沿岸各国成功将其莱茵河的交通运输资源优势转化为物流优势，才使得该区域经济得以高效快速的发展。芝加哥抓住美国开发西部的机会，开通连接北美五大湖与密西西比河的运河，从而成为北美最大的水运枢纽。从草原小镇发展成为国际性大都市。鹿特丹是充分利用地理优势，建成欧洲物流中心，拥有是全球最先进的物流基。新加坡利用港口优势发展成为亚太地区重要的国际金融中心、运输中心和国际贸易中转站。

如果夷陵区能够充分认识港口物流产业对地方经济发展的重要性，明确物流产业的方向发展，创新思路，锐意进取，以物流发展为先导，充分发挥区位上得天独厚的优势，抓住长江上游水运发展的契机，借助业已形成平台，完全可以物流产业提升到同矿山、旅游等产业一样的地位，成为夷陵区

经济发展的重要增长极。

发展物流产业具有良好的经济效益和产业带动效益。三峡物流商贸中心已与长安汽车制造有限公司签订初步协议，长安汽车制造有限公司全部商品车将由靖江溪码头出港，年出港商品车可愈80万辆。今后五年内，滚装车每年出港量将达到30万辆，装箱运输可达70万TEU/年，仓储、货物集散、煤炭运输等流量经济均按规划实现，达产之后，年可实现营业收入39亿元，实现税收0.78亿元，规费1.66亿元，最低目标可实现营业收入19亿元，税收0.39亿元，规费0.8亿元；最高目标可实现营业收入50亿元，税收1亿元，规费2亿元。项目建设经济效益预期较好，抗风险能力强，节约能源，保护环境。同时，可有效避免坝库区产业空心化问题，直接安置库区移民3000余人，促进坝库区人民安居乐业，社会和谐进步，物流产业发展间接带动地方经济发展的潜力巨大。

尽快解决制约我区港口物流发展的问题

当前，夷陵区发展物流业所面临的形势，可谓挑战重重。

1. 从战略层面高度重视港口物流发展

由于在战略上对物流业发展重视不够，港口物流起步晚，产业发展不配套，导致夷陵区物流产业总体发展水平与秭归比差距较大，特别是在抢抓翻坝运输和建设张莲翻坝高速公路项目方面工作滞后，已二次滞后于江南。秭归积极争取市政府建设宜昌物流商贸中心，已经先行打造三峡航运中转中心，翻坝高速公路今年即将开工，市政府支持政策即将出炉。虎亭开发业磨拳擦掌，改善码头硬件，规模庞大磨盘溪物流中心已经初具格局，欲图在物流产业方面一争短长，夷陵区面临的压力越来越大。这些如不引起重视，物流产业发展将被边缘化，这势必影响坝区经济乃至全区经济持续、快速、健康发展。

因此，建议区委、区政府切实从战略上高度重视我区物流业发展，科学规划港口物流发展，制定更加优惠的政策，加大扶持和投入力度，全力赶超江南。

2. 全力打破港口物流发展的交通瓶颈的制约

目前，公路交通不畅南北两岸物流业发展的最大障碍，南北两安只能靠“水—陆—水”中转的方式完成物流中转，客流重要靠三峡专用公路运输，物流中转不适应日益增长的物流发展需要。可以预见，江南翻坝高速公路输在3—5年建成后，将分流大部分货运量。

但是，只要夷陵区积极行动，加快解决出港道路建设问题，完全可以后来居上，成为宜昌物流产业发展的核心区域。从靖江溪至张家口接沪蓉高速公路全程仅36公里，比南岸翻坝高速公路少21公里，且建设难度小，打通靖江溪至张家口公路，在夷陵区黄花乡接高速公路，是川江20多家货运业主的共同期盼（川江货运业主曾商议共同筹资建设张莲路公路）。只要抓住张莲路国防战备路的机遇，立足一个较高的标准，积极争取张莲路二级油路项目建设，尽快打破了夷陵区物流产业发展的最后瓶颈，实现南北两岸共同翻坝的战略甚至超越南岸是完全有可能的。同时，建设张莲路还可以助推旅游业发展。

发表评论

告诉好友

打印此文

收藏此文

关闭窗口

上一篇：[内河高频液压振动打桩船的应用](#)

下一篇：[港口仓储如何适应物流现代化发展](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章	
建设铜陵港物流枢纽的思考	06-08
物流就是制造业的“下半身”	05-13
全力打造现代水运物流产业链	04-20
依托长江黄金水道 发展南京物流的思考	04-20
抓住机遇 做强做大海西现代物流体系	04-20
物流业何以跻身十大振兴规划?	03-23
物流企业如何应对成本压力	03-30
乘着大潮进长江	02-10
海内外主要港口物流发展简况	11-19
以港口为中心发展温州现代物流业	10-21

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

[违法不良信息举报中心](#) [网络110报警服务](#) [鄂ICP备08002098号](#)

