

Speeding up the Research of the Development of the Construction of Port Logistics in Wuhan from the New Vision of Water Management

Hao Xiang

Wuhan Port and Waterway Administration, Wuhan Local Maritime Bureau, Wuhan
Email: 526086986@qq.com

Received: Aug. 21st, 2014; revised: Sep. 23rd, 2014; accepted: Sep. 29th, 2014

Copyright © 2014 by author and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

Abstract

In the process of developing modern logistics industry and constructing logistics center, ports, for their ability of collecting and distributing large quantity of goods, and their role of organizing, have become the important point of the modern logistics industry. Although port logistics of Wuhan has developed rapidly in recent years, there is still a certain disparity compared with the main logistics ports. This paper puts forward some constructive suggestions for how to narrow the gap and speed up the development of port logistics industry of Wuhan.

Keywords

Port Logistics, Comparative Advantage, Main Problems, Suggestions

从水运管理新视野下加快武汉港口物流建设发展的研究

向浩

武汉市港航管理局, 武汉市地方海事局, 武汉
Email: 526086986@qq.com

收稿日期：2014年8月21日；修回日期：2014年9月23日；录用日期：2014年9月29日

摘要

在发展现代物流业，建设物流中心过程中，港口以其大进大出的集疏运能力和物流网络中的组织作用，成为现代物流业发展的主导和重点。武汉市虽然近几年来港口物流取得了快速的发展，但与主要港口物流相比较还有一定差距，如何缩小差距，加快武汉市港口物流的发展，本文对此提出了建设性的意见。

关键词

港口物流，比较优势，主要问题，建议

1. 港口物流的概念

所谓港口，按《港口法》规定，是指具有船舶进出、停泊、靠泊，旅客上下，货物装卸、驳运、储存等功能，具有相应的码头设施，有一定范围的水域和陆域组成的区域。而物流，是进入 21 世纪后由发达国家引入我国的一个全新概念，意指物质或货物通过运输工具装载，由装载地运往卸载地的过程。

港口物流是指中心港口城市利用其自身的口岸优势，以先进的软硬件环境为依托，强化其对港口周边物流活动的辐射能力，突出港口集货、存货、配货特长，以临港产业为基础，以信息技术为支撑，以优化港口资源整合为目标，发展具有涵盖物流产业链所有环节特点的港口综合服务体系。依托港口建立的现代物流体系，不仅可以为经济发展提供高效、便捷、可靠的物流服务，也可以增强港口、港口城市及区域的辐射能力和产业带动效应。所以，发挥港口得天独厚的优势，加快港口物流发展，是有效引导资源的集聚和调配，也是促进经济发展方式转变的重要途径。

2. 武汉市港口物流的基本条件

作为我国中部地区的中心城市，武汉有着得天独厚的地理区位优势和良好的产业基础，在国家“十一五”专项规划《全国物流业发展规划》中，武汉被纳入国家物流中心枢纽城市。相对于其他内陆城市而言，武汉得水独厚，坐拥长江、汉江，河流纵横交错，湖泊星罗棋布，素有“九省通衢”的美誉，具有中部最大水运枢纽位置。

2.1. 物流主通道

航道是水运的主通道，是港口物流发展的“生命线”，高等级、干支相连的航道网络是提高物流效率、降低物流成本的重要基础。

武汉境内共有通航河流 23 条(含长江)，通航总里程 649.9 km。其中，长江武汉段航道里程 145.5 km，武汉长江大桥以上 74.5 km 为二级航道，以下 71 km 为一级航道，全年通航。

全市地方航道总里程为 504.4 km，其中汉江航道里程 75 公里，河口至蔡甸 33 公里为三级航道，蔡甸至汉川 42 公里正在进行由四级提升为三级的航道整治，整治完成后汉江将全面提升为三级航道。全年通航里程 201.4 km(占 39.9%)，季节性通航里程 303 km(占 60.1%)；天然河流通航里程 392.6 km(占 77.8%)，湖泊水库航道通航里程 94.5 km(占 18.7%)，运河渠道航道通航里程 17.3 km(占 3.4%)。内河航道(不含长江)设标里程 165 km，其中发光航标里程 75 km(均设在汉江)，设有各类航标 335 座(其中发光航标 204 座)，通航船闸 3 座。拥有 2 个航道管理机构，5 艘航标艇，3 艘航道管理趸船。

2.2. 物流基本节点

港口是港口物流的重要节点，是水陆联运的枢纽和对外贸易的门户，港口码头的专业化、信息化能有效加快武汉港向现代物流中心转化的步伐。武汉港是国家一类对外开放口岸，是全国内河主要港口和长江干线四大枢纽港口(上海、南京、武汉、重庆)之一，是武汉新港建设和打造武汉长江中游航运中心的重点。2012年武汉港共有16个港区，其中，分布在长江上的港区有12个，分布在汉江上的港区有4个。全港拥有生产性码头泊位232个，年货物通过能力达到8678万吨，集装箱通过能力150万标箱，商品汽车通过能力28万辆，最大靠泊能力10,000吨，最大单件起吊重量500吨，为长江中上游港口之最。2013年完成港口吞吐量7701万吨，其中集装箱吞吐量85.29万TEU，商品汽车27万辆。

十一五以来，武汉市根据腹地经济和城镇、产业发展的需要，着力推进五大港口枢纽建设。一是集装箱枢纽。服务东湖高新区，阳逻保税港区、武汉铁路集装箱中心站的发展，以阳逻港区为核心，白浒山、青锋港区为补充，建设集装箱运输枢纽。二是商品汽车枢纽。服务上海通用、神龙续建、东风本田、本田发动机制造、电动汽车研发及产业化等项目，以沌口、金口、军山港区为核心，纱帽港区为补充，建设商品汽车枢纽。三是散货枢纽。服务城市两江四岸滨江商务区建设，以及国家稻米交易中心、武钢集团需要，以林四房、青山港区为核心，纱帽、金口、舵落口等港区为补充，建设散货枢纽。四是石油化工枢纽。服务武汉化工新城80万吨乙烯工程，武石化、中石油武汉油库，以及无机盐化工、青江化工、江润化工等企业外迁需要，以白浒山港区为核心，阳逻、林四房、青山等港区为补充，建设石油化工枢纽。五是件杂货枢纽。服务中海粮油和润物流、中技桩业、武船双柳特种船舶及重型装备制造基地、中交二航局钢结构基地等项目，以金口、纱帽港区为核心，阳逻、青山及汉江部分港区为补充，建设件杂货枢纽。

港航建设蓬勃发展。“十一五”期间，武汉市投入资金47亿元，“十二五”头三年又投入资金66亿元，建成了阳逻国际集装箱转运中心二期、沌口商品汽车滚装码头、武钢江北基地码头、80万吨乙烯码头一、二期、花山码头一期等一批港航重大项目。长江航运中心大厦、杨泗港区搬迁及开发、阳逻集装箱三期工程、林四房煤炭储备基地、武九线鄂州地区疏港铁路专用线、汉口北高新物流示范园等项目前期工作正有条不紊地展开。与此同时，一大批国际国内知名物流、加工和制造企业相继落户武汉港。

2.3. 物流运输组织

船舶是水运的运输工具，是实现港口物流的重要载体，水路运输的快捷、经济以及与其他运输方式的多式联运，是实现水运由传统运输向现代物流发展的重要保障。

武汉通江达海，地处长江干支水系的中枢——长江与汉水交汇处，在长江水系航运体系乃至全国内河航运体系中举足轻重，是长江中游航运网的中心。以武汉为中心的水运航线辐射约占全国总面积三分之一的地区，面积达287万平方公里，其通航里程之长、沟通地域之广，均居我国内陆城市首位。

2013年全市地方拥有各类船舶447艘，净载重量159.2万吨，集装箱箱位1127标箱，单船平均载重吨位3800吨。运力结构进一步优化，集装箱船、化学品船、液化气船、沥青船等专业化船舶比例持续增长。全国内河最大的远洋运输船——长航凤凰9.25万吨远洋散货船、内河第一艘液化天然气船——武轮拖302号先后在武汉成功试航；长江中上游最大吨级“江海直达”班轮“盛达和谐”号首航成功。

运输航线进一步拓展，其中集装箱航线使武汉成为中部地区最快捷、最重要的对外贸易“水上门户”，相继开通了武汉-上海集装箱江海直达班轮航线、武汉-台中集装箱江海快航航线。

通航领域不断拓展。先后开通直达日本、韩国、东南亚各国及港澳地区的不定期货运航线。恢复开通武汉至上海洋山港集装箱“江海直达”班轮航线。开通中远直达快航，湖北货物接转欧洲干线班轮时

间缩短一周。开通了直达台湾的货运航线。2010年与四川泸州港签订了港口物流发展战略合作框架协议，武汉港已成为中西部地区走向海外的重要“门户”。随着武汉长江中游航运中心的建设，还将逐步开通覆盖我国沿海和东南亚、东北亚主要港口的江海直达航线。

3. 武汉市港口物流比较优势

3.1. 突出的地理区位优势

武汉处于全国的经济地理中心，是长江流域四个特大中心城市之一，直接辐射 45 个中等以上城市。交通便捷，具有很强的运输辐射能力。武汉港是长江中游地区实力较强的特大通商口岸，贸易发达，资源丰富。具有通江达海的航运网，人便于行、货畅其流的道路运输网以及层次分明、换乘方便、通达性强的公共交通网。长江、汉水穿城而过，是国内水域岸线最长的城市。铁路三纵二横，公路绕城连接辐射，航空直航全国 60 多个大中城市，开通国内外航线达 126 条。

3.2. 长江中上游最佳深水良港的优势

武汉港阳逻港区是武汉新港和长江中游航运中心建设的核心组成部分，具备建设华中地区最大的、以集装箱江海直达为主的外向型主枢纽港口的自然条件。阳逻港上距武汉关 28 公里，下距上海吴淞口 1015 公里，是长江中上游上起宜昌、下抵湖口 2000 多公里中的最佳天然深水良港，拥有岸线全长约 12 公里，其中深水岸线长约 6 公里，常年水深 7~15 米，常年可通航 5000 吨级江海直达货轮，货物无须中转，可实现“江海联运”直达日本、东南亚等近海国家和地区，丰水期可停靠万吨巨轮远航欧美。根据国家规划，到“十二五”末期，万吨轮船可直达武汉，这意味着阳逻港可常年直航其他国家，在 3000 公里的范围与大阪、汉城、新加坡、雅加达等国际城市常年直达[1]。

3.3. 政策优势

在国家出台物流业调整和振兴规划中，根据市场需求、产业布局、商品流向、资源环境、交通条件、区域规划等因素，进一步明确了武汉在全国物流业发展中的重要地位，明确了武汉市是全国 9 大物流区域、10 大物流通道中的中心城市和枢纽城市，是 21 个全国性物流节点城市之一。2011 年初，中国政府明确提出“加快上海国际航运中心建设，推进武汉长江中游航运中心和重庆长江上游航运中心建设”的要求。2011 年 1 月，国务院出台《关于加快长江等内河水运发展的意见》，明确了武汉长江中游航运中心的地位，使长江中游航运中心建设上升为国家战略。武汉长江航运中心的建设，使上海国际航运中心、重庆长江上游航运中心连成一线，从而更加充分完整地发挥长江黄金水道的优势，促进占全国国民生产总值 40% 的长江经济带的振兴和繁荣。目前，武汉出船至上海只需 2 天即到，为内陆地区出口物流打通了一条快速通道，通江达海的便捷、运输成本的低廉，也使武汉新港受到海内外大企业的青睐。2013 年 7 月 21 日，中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平冒雨视察我市阳逻港区，作出了“把长江全流域打造成黄金水道”的重要指示，为长江中游航运中心建设注入了强大的活力与动力。今年 4 月 28 日，国务院总理李克强在重庆主持召开座谈会，研究依托黄金水道建设长江经济带，为中国经济持续发展提供重要支撑[2]。

4. 武汉市港口物流存在的主要问题

武汉市港口物流业近年来虽然得到了较快的发展和提高，但是还属于起步阶段，无论是组织结构、运作规范、还是经济效益和社会效益离现代港口物流业的要求和目标还有很大距离，存在着一些突出问题，主要表现在以下几个方面：

4.1. 物流基础设施比较落后

4.1.1. 航道开发不足，等级偏低

难以适应船舶标准化、大型化、江海直达运输需要。武汉虽然通航河流众多，但四级以上高等级航道少，仅占通航总里程的 33.92%，除长江、汉江外，市境内 21 条通航河流均为五级以下航道，相当一部分通航河流系季节性通航，干支难以沟通成网。受碍航河段、跨江桥梁、枯洪水期影响，长江上 10,000 吨级江海轮只能季节性通达武汉，汉江航道经过整治后也只能满足 1000 吨级船舶季节性进入汉江，无法适应船舶标准化、大型化、江海直达运输需要。

4.1.2. 港口规模不够，现代化程度不高

武汉港近 30%的码头依托自然坡岸，并以河滩为简易堆场，中转贮存能力较弱，除阳逻、杨泗、青山等港区机械设备较为先进外，大部分码头机械设备老旧，装卸工艺落后，生产作业效率低。码头布局、功能分区、港口配套设施还不够完善，港区道路、铁路、水、电、通信等设施不完备，环保、安全设施还不足，港口可持续发展的能力比较脆弱。

4.1.3. 船舶运力规模偏小、结构不合理

以大型化、专业化、标准化为标志的现代化船舶运力系统尚未形成。地方水运企业规模小，运输船舶数量少，与同等规模的城市比较明显落后，以大型化、专业化、标准化为标志的专业运输体系尚未形成，标准化程度不高。

此外，航运市场处于初级阶段，服务体系不完善，信息平台建设落后，扶持水运物流发展的政策体系缺乏，都在一定程度上阻碍了武汉港口物流作用的发挥。

4.2. 物流组织的现代化程度不高

现代物流指的是将信息、运输、仓储、库存、装卸搬运以及包装等物流活动综合起来的一种新型的集成式管理，其任务是尽可能降低物流的总成本，为顾客提供最好的服务。目前我市水运物流还处于起步阶段，主要功能还只是传统的运输功能，还没有涉及到以运输为核心的仓储、包装、流通加工等领域，更没有涉及到向上扩展至市场调查与预测、采购及订单处理，向下延伸至配送、物流咨询、物流方案的选择与规划、库存控制策略建议、货款回收与结算、教育培训等增值服务，物流组织的网络化、电子化水平也相当低，水运物流远没有达到现代物流发展的要求[3]。

4.3. 综合物流对接不紧密

当前我市港口物流与其他运输方式衔接不够紧密，江海直达、水陆联运、水铁联运、水水联运等多式联运的综合物流还有待探索，不同运输方式之间的无缝衔接能力还有待提高。例如，各种运输方式之间装备标准不统一，水运与铁路集装箱标准存在差异，在一定程度上影响着水铁联运规模的扩展，对我市航运业务的拓展、港口作业效率的提高以及进出口贸易的发展都有一定程度的影响。又如信息系统之间缺乏接口标准，没有公共物流信息交流平台，不同运输方式之间的信息系统缺乏有效衔接，以 EDI 互联网等为基础的物流信息系统难以得到实际应用[3]。

4.4. 临港工业尚不发达，缺乏现代物流体系支撑

发展临港工业，实现港口产业化，是世界港口发展的重要趋势。近年来武汉市虽引进了一些临港型工业项目，但规模不大，尚未充分依托港口发展产业的优越条件。第三方物流体系尚不发达，很少有完全意义上综合型的第三方物流企业，本土较大规模的基本上都是中央直属企业，散、乱、差、小、效益

低，缺乏现代管理手段和设施；规模化、专业化的物流园区建设还比较滞后。

4.5. 政策支持力度有待强化

目前，促进武汉市保税物流业发展的配套政策和措施还不多。由于政府在规划建设、土地、税费、资金等方面的支持政策还不明确，武汉港口物流的发展已经开始受到影响。武汉港口物流的进一步发展离不开土地资源的支撑和配套政策的支持。

5. 推进武汉市港口物流建设发展的建议

近年来，在长江流域经济的带动下，流域经济向纵深飞速发展，为两岸水运企业提供了广阔的市场空间。随着经济结构的不断优化，沿江大型钢厂、电厂和建材企业更加专注于核心产品的开发，同时由于企业的快速发展催生了巨大的资源需求，形成了大进大出的水运物流格局，大型企业更加迫切需要一条安全畅通的物流链。在新的市场条件下，港口物流发展迎来了重大机遇。推动武汉市港口物流发展，重点推进以下几项工作：

5.1. 政策支持

一是加强宏观管理。港口物流作为资金、技术密集型产业，涉及面广、环节众多、要求高。政府部门要积极加以引导、培植、扶持和协调，加强对发展港口物流的宏观调控、管理。制订有关港口物流相应的法规规章，以法律为手段，规范港口物流行为。二是降低准入门槛。在法律法规保障的前提下，相关政府部门和企事业单位积极为港口物流企业提供便捷优质的服务，力求减少审批环节，缩短办事流程，提高服务水平。三是放宽税收政策。政府及时给予先进物流企业技改项目的财政补贴、贷款贴息、银行长期低息贷款，实行地方税收优惠政策。将疏港道路建设纳入省交通部门公路建设补助范围，参照省公路补助标准执行。

5.2. 科学规划

科学规划是推动现代物流稳步有序发展的重要手段。因重复投资、重复建设或布局不合理造成的资源浪费时有发生，政府应着眼于全盘布局，加强对行业的整体规划指导。一是在政府的领导下，统筹开发建设港口物流园区，提供“三通一平”的基础条件，提供口岸、金融、信息等服务，营造公平开放、有序竞争的宏观环境，吸引众多的物流公司群进入园区。二是尽早建立综合立体、多式联运机制，引进和培育专业化的现代物流企业，发展仓储、专业配送、电子商务体系有利于加速港口经济的发展[4]。

5.3. 物流建设

5.3.1. 抓好集疏运体系建设，促进多种运输方式有机衔接

港口集疏运是港口与广大腹地相互联系的通道，是港口赖以存在和发展的主要外部条件。做好港口物流建设必须加强港口集疏运配套设施建设，实现港口与铁路、公路等其他运输方式的有机衔接。一是改善港区内部交通设施。加强港区内部运输通道建设，完善港区内连接道路、管道和皮带机等运输方式，实现港区、仓库、堆场、临港工业区之间的高效衔接。二是加强港区与中心城市之间通道建设。逐步提高由武监高速、江北快速路、平江路、江北一级路以及江北铁路等组成的长江北岸运输体系的运输能力，同时加强由武嘉、武鄂高速公路、武赤公路及其延长线和江南铁路组成的长江南岸运输通道的能力建设，实现港区与中心城市之间的高效沟通。三是着力推进港口与城市圈外部腹地之间通道建设。以公路、铁路、水运、管道运输方式为主，不断完善现有通道能力，加快推进在建通道建设，积极开展规划项目前期工作，逐步完善“两江(长江、汉江)、四环(武汉市三环线、武汉市四环线、武汉绕城高速、城市圈环

线高速)、四铁(汉丹铁路、京九铁路、武九铁路、京广铁路)、九射(京港澳高速、福银高速、沪蓉高速、沪渝高速、武监高速、武英高速)”构成的集疏运网络体系,实现港区与城市圈外部广阔腹地有效对接[5][6]。

5.3.2. 抓好港口建设, 提供完善服务保障

物流发展需要港口为依托,应将港口建设与集疏运建设同步进行。一是加快港口基础设施建设。把握长江经济带、武汉长江中游航运中心发展的重大机遇,加快引进一批建设规模大、带动作用强、辐射范围广的重点项目,加大项目策划包装和招商引资力度。二是港口配套服务建设。应港口物流中转、加工区域24小时作业的需求,建设与武汉港相适应的港口配套服务和支撑补给体系,加快建设为港口服务的海关、港务、港监、商检、卫生检疫、金融、保险边防等分支机构及修理、餐饮、娱乐等服务业,不断完善港口运输从业人员,生活后勤服务、交通运输信息咨询、市场运行信息发布等服务网络,为进一步开发建设提供全方位保障[7]。

5.4. 物流管理

随着现代物流业的发展和市场竞争的加剧,基于纵向合作的高附加值服务(主要是高端航运服务和现代物流服务)成为港口的努力方向,建议从以下几个方面开展:

5.4.1. 完善港口综合物流管理系统

港口物流在完成传统作业的基础上,开展货物精选、加工、包装等业务,使进出口业务增值,以及根据市场发展和货主的需求,为客户提供多功能服务,形成一个开放型、互通型的物流服务平台。

5.4.2. 加快港口物流信息平台建设

满足现代港口物流的发展要求,将港口物流中所涉及的港口码头、船代、货代、集疏运场站、运输公司、货主、海关、检验检疫、银行保险等众多企业、部门和单位的不同应用系统连接起来,建立起商用数据传输与处理为一体的现代综合物流信息系统,实现交换信息、数据共享,提高信息处理和信息周转效率,最终实现武汉港口物流通过信息平台获取信息,实现对物流中心各环节的全程管理[8]。

5.4.3. 强化港口物流的服务理念

争取有关政府的支持,结合行政审批制度改革,放开或放宽在港口投资的物流企业在运输、报关、货代等方面的资质审批;进一步简化对货物的监管、对外汇的管理等程序;协调解决企业在工商登记、办理证照、统一纳税、配送交通管制、进出口货物查验通关等方面的实际困难;营造金融、法律和保险等服务环境,逐步建立起与国际接轨的物流服务及管理体系,提供各种物流增值服务。

5.4.4. 培养和引进物流专业技术人才

物流业的发展归根结底要靠人才。多渠道、全方位引进人才,为港口物流业发展奠定坚实的基础。要培养一批物流技术骨干队伍,以胜任港口物流经营管理中的技术工作,解决港口物流发展、信息服务和开拓市场等方面的一些深层次、高难度的技术或经营问题[7]。

参考文献 (References)

- [1] 湖北交通运输年鉴编辑委员会 (2013) 湖北省交通运输年鉴. 中国统计出版社, 武汉.
- [2] 国务院办公厅 (2011) 关于加快长江等内河水运发展的意见. 国务院文件, 北京.
- [3] 范学谦 (2011) 浅析武汉发展水运产业链的条件、问题及思路. 物流工程与管理出版社, 武汉.
- [4] 肖平安 (2009) 武汉港发展现代物流的策略. 武汉理工大学出版社, 武汉.

- [5] 王剑波, 等 (2009) 武汉新港产业发展规划. 长江水利委员会出版社, 武汉.
- [6] 王剑波, 等 (2009) 武汉新港集疏运网络规划. 长江水利委员会出版社, 武汉.
- [7] 汪威 (2012) 基于武汉新港建设的武汉港口物流发展建议. 科技创业出版社, 武汉.
- [8] 王红双, 王加青, 张欣蕾 (2010) 武汉新港港口物流发展的 SWOT 分析. 中国商贸出版社, 菏泽.