

DOI: 10.12361/2661-3263-06-10-155435

# 长江内河港口多式联运物流枢纽发展模式研究

牛海蓉

重庆港九万州港务有限公司, 中国·重庆 404000

**【摘要】**随着科学技术的不断发展,国内港口建设工程逐渐进入现代化,港口之间在技术层面的竞争已经很难拉开差距,使得我国各地港口已经转向物流之间的竞争与服务之间的竞争。为此,本文以重庆港万州港区为例,探究长江内河港口多式联运物流枢纽发展模式,对重庆港万州港区多式联运物流枢纽的执行情况作出说明,并对港口工程建设经验作出总结,以此有效强化港口联运发展效率。

**【关键词】**重庆万州港;多式联运;物流枢纽

## Research on Development Model of Intermodal Logistics Hub in Yangtze River Ports

Hairong Niu

Chongqing Port Jiuwanzhou Port Co., Ltd, Chongqing 404000 China

**[Abstract]** With the continuous development of science and technology, the domestic port construction project has gradually entered the modernization, the technical competition between ports has been difficult to open a gap, so that the ports around our country have turned to the competition between logistics and service competition. Therefore, taking Wanzhou port area of Chongqing port as an example, this paper probes into the development mode of the multimodal logistics hub of the Yangtze River inland port, and explains the implementation of the Multimodal Logistics Hub of Wanzhou port area of Chongqing port, and the experience of Port Engineering Construction is summarized in order to effectively strengthen the development efficiency of port intermodal transport.

**[Keywords]** Chongqing wanzhou port; Multimodal transport; Logistics hub

### 引言

内河港口物流枢纽物流服务产品,以铁公水组合多式联运为主,随着港口物流枢纽一体化建设程度的推进,多式联运需要更为优质的服务与更为有效的管理支持,现阶段全球大多数知名港口已完全具备多式联运特征,在鹿特丹港、汉堡港等国际知名港口中多式联运特征则更为明显。为缓解公路运输压力,解决公路运输运量小等问题,很多地区港口已经开始对运输路线以及运输节点进行改进,并已经逐步实现由公路联运向海河联运之间的转变。

### 1 重庆万州港概括

#### 1.1 万州港口地位与作用

2020年以来,习总书记在多次重大讲话中强调要构建以

国内大循环为主、国内国际双循环相互促进的全新发展格局,现阶段“成渝双城经济圈”已上升到国家战略高度,为提升成渝双城经济圈发展质量,《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》中明确指出要大力支持万州建设渝东北区域中心城市,支持万州、达州、开州共建川渝统筹发展示范区,要大力支持万州打造区域性物流中心,加快打造“一区一枢纽两中心”,万州区将着力打造川渝东向物流快速出海通道,促进区域内企业降低物流成本,营造稳定的营商环境和投资开放高地,牢牢把握万州区“十四五”发展的重大使命和责任担当。

万州港位于中国第一大河长江的中上游结合地区、三峡库区核心地带,在重庆成立设置直辖市后,万州港成为

渝东与三峡库区规模最大的港口。2023年万州港总区域达到27.01平方公里,其中陆地面积0.44平方公里,水域面积26.57平方公里,除此之外万州港还下辖忠县等5个县级港口,港口地理位置优越,是联通渝东、四川东部和北部、湖南省、湖北省、陕西省南部以及贵州省北部等地区的重要通道,是长江十大港口之一,同时也是我国长江内河干线五大多用途港口之一,自三峡库区成立以后,万州港就成为三峡库区内最大的枢纽港口<sup>[1]</sup>。

### 1.2万州港集散转换多式联运通道升级

万州港是沟通渝东、川蜀、湘鄂以及陕黔等地区的桥梁,同时也是三峡库区、成渝地区双城经济圈开展经济贸易的重要门户,随着联运物流枢纽升级工作的完成,万州港与长江中上游等地区城市的联系将会更为密切,而万州港在物流服务方面发挥的作用也将会与国际相接轨。在多式联运通道升级工作中,目前已经完成铁路、公路以及港口码头三个方面的升级改造:首先,在铁路通道升级方面,万州作为当地最为重要的铁路运输枢纽,现阶段已西康线、襄渝线、广达线、达万线、万宜线等多条铁路干线连通,在2022年达(开)万铁路扩能改造、长垫梁万铁路已经完成前期准备工作并已经开始施工,预计在2025年时当地铁路营业里程能够突破285公里,普铁里程能够达到126公里<sup>[2]</sup>;其次,在公路路网体系建设中,万州区内包括达万、渝万以及万利三条高速线路,同时与318国道相连,未来万州区还会加快万州南环高速公路修建速度,以此拓宽万州公路运输体系。除此之外,万州拟开通开州—万州—梁平、沿江南线万州—巫山—巴东段、万州—达州等地高速公路,加快推进与毗邻区域接壤的国省干线公路,进一步畅通区域公路网,力求在2025年时将万州区内高速公路通车里程提升到258公里,同时实现万达开1小时通勤目标;最后,在港口码头建设方面,万州区坚持以十四五规划为导向,持续优化万州港港口布局,以此发挥长江上游航运副中心以及三峡库区港运中心作用,2022年时万州港已经完成下辖桐子园货运作业区升级改造工作,同时万州港区新田作业区已经进入二期施工阶段,在施工完成后拟适时启动万州港区新田作业区三期工程前期工作,不断完善港口集疏运体系,逐步推进猴子石危化品作业区搬迁、江南沱口和红溪沟作业区功能调整。到2025年,万州

港区货物年吞吐能力达到7000万吨以上,集装箱年通过能力达到70万标箱以上。

## 2 多式联运物流枢纽发展模式探究

### 2.1功能定位与物流产业升级

纵观全球众多大型港口发展历程,其基本均经历了从传统物流体系到物流商体系,最终到多层次、多元化服务分拨链接过程。通过对长江内河港口物流枢纽发展方向来看,虽然很多港口已经完成联运通道等基础设施升级工作,但是这些港口仍然以发挥货物运输作用为主,而在信息处理、库存管理以及流通加工等方面的能力稍显薄弱,且在港口中这些服务所占比重远不足物流运输比重,因此从这一方面看,长江内河内很多港口的物流服务水平仍未达到先进水准<sup>[3]</sup>。

基于这些问题,长江内河港口在多式联运物流枢纽发展过程中,需要遵循总体规划、协调发展原则明确港口功能定位,并做好物流服务产业的革新升级。以长江中上游流域万州港口为例,该港口多式联运物流枢纽已基本成型,为确保港口功能定位准确性,促进物流产业的升级发展,未来万州港首先需要将优化完善万州港区发展定位和实施路径作为出发点,做好与区域经济以及产业布局之间的衔接工作,为突出港口多式联运物流特色,港口还需要做好铁路、港口运输以及公路运输等不同运输方式之间的规划协调工作,以此实现综合交通运输大通道一体化发展;其次,万州政府还需要发挥引导作用,明确物流运输企业在市场中的主体地位,创新集装箱铁路水路联运、公路水路联运等组织模式,发挥政府指导作用,加快推进多式联运综合物流枢纽建设工作,通过建立健全政策法规以及标准规范等手段为港口提供一个良好的发展环境;再次,港口需要做好转型升级,实现与信息技术的深度融合,为解决港口重视货物运输而轻视信息处理等问题,港口在多式联运物流枢纽发展体系构建过程中需要充分意识到科技信息的关键作用,并以此助推港口交通运输转型升级,进而实现壮大现代交通运输服务业的作用。除此之外,在物流运输转型升级中还需要与新型物流、工业以及商业等领域相融合,并与信息流以及资金流相互融合,通过多方融合发展逐步实现港口物流产业的转型升级<sup>[4]</sup>。

### 2.2多式联运的综合交通体系

在多式联运物流枢纽建设过程中,港口需要继续新增深灰(深水)泊位,以此满足公路、铁路等物流枢纽联运需求。港口在对现有泊位整合阶段需要考虑以下三个方面:第一,泊位整合是否能够缓和港口对城市生活以及环境的影响;第二,泊位整合是否能够为各枢纽之间的联通协作提供便利<sup>[5]</sup>;第三,在深水泊位完工后是否还需要对泊位作出调整。以万州港桐子园作业区为例,该作业区位于万州长江大桥上游北侧,岸线占据长度为350m,当前该作业区包括3个泊位,主要负责大宗件散物资中转运输等工作,现阶段该作业区年货物吞吐能力仅为300万吨,泊位建设情况则是影响作业区货物吞吐能力的重要因素,因此万州港拟对该作业区进行升级,而升级改造完成后港桐子园作业区年吞吐量至少能够达到1300万吨。

### 2.3完善铁路网与调整区内占线

首先,发展多式联运物流枢纽的作用是发挥的枢纽辐射作用,而从长江内地港口物流运输现状来看,铁路在多式联运物流体系中仍然占据绝对地位,所以未来需要进一步明确铁路网络的关键作用,以技术、地形以及交通等依据拓宽铁路线,同时结合港口物流枢纽实际情况分别建设能够直接提升经济效益、推动各经济圈发展的物流运输铁路,并为港口与其他地区的联系提供更多便利;其次,构建多式联运物流枢纽发展体系还需要做好枢纽区内铁路路网的调整,受到地形地势、技术投入、经济成本以及车站长度等因素的影响,枢纽内铁路网络调整所面临的难度非常大,且在网络调整中需要考虑各方影响,这就导致可供调整的空间非常狭小,为此,在枢纽区内部集疏运规划铁路网络调整阶段,负责部门首先需要考虑调整工作中面临的困境,尤其是要做好铁路网与其他物流运输网之间的协调工作,避免多式联运线路出现相互干扰的情况,现阶段常见的调整方式是在港口区内规划铁路车场,并实现公路运输与水铁运输的融合,通过这一举措不仅能够控制铁路线网调整中的物力、财力等成本的开支,而且还能够降低铁路对港口环境的影响;最后,在发展过程中还应当疏松港口道路以及做好系统布局规划,港口内功能区较多且彼此之间存在密切联系,因此管理人员需要确保港口码头、货物堆积场域与集疏运能力的相互协调,否则将会对港口多式联运功能造成一定影响<sup>[6]</sup>。

### 2.4物流枢纽区功能区的布局

港口物流枢纽主要发挥货物装卸、交易以及货物加工等功能,因此在多式联运物流枢纽发展过程中还需要做好港内功能布局设计工作,通过优化布局能够有效提升仓储物流用地利用效率。现阶段港口仓储物流类用地主要分为仓储用地与专业市场两部分,万州港仓储用地主要沿岸线分布,而专业市场则远离岸线并集中在公路与铁路区域,发挥物流贸易功能。除此之外,港口公共设施用地是一个比较特殊的存在,这些用地主要分布在港口物流枢纽区主入口处,这些枢纽区主要发挥公共服务等功能,如生产经营、信息管理以及商务服务等等。

### 3 结语

现阶段,万州港等长江内河港口已经基本实现由传统港口向现代化港口的转型,这些港口不仅仅发挥货物装卸功能,而是已经成为长江流域地区经济发展、商品贸易的重要组成部分。在这种情况下,依托现有条件构建物流枢纽区已经成为提升物流服务效率、完善港口运作机制的重要举措,且港口内部物流、贸易以及催生的其他产业等,已经成为港城互动的微观动力。未来港口的发展需要以多式联运为基础,通过获取周边地区空间的方式拓宽市场,并以此完成城市、地区与港口之间的有机联动。

### 参考文献:

- [1]王东.连云港港口型国家物流枢纽建设发展路径[J].中国水运,2022(09):80-83.
- [2]王伟.国家物流枢纽建设提质进位 再造枢纽经济新价值[N].现代物流报,2022-08-17(004).
- [3]丁洪江.发挥多式联运核心作用 提升营口枢纽社会价值[J].中国物流与采购,2022(16):26-27.
- [4]刘素利.郑州空港型国家物流枢纽建设实践及发展思考[J].空运商务,2022(05):43-45.
- [5]许金金.基于多式联运组织模式下的兰州国际陆港物流园区发展对策研究[D].兰州交通大学,2022.
- [6]陶婷.枢纽经济发展背景下多式联运体系建设策略研究——以湖南省岳阳市为例[J].岳阳职业技术学院学报,2021(06):47-51.

### 作者简介:

牛海蓉(1988.01-)女,汉,甘肃,学历:大学本科,研究方向:港口物流,多式联运,职称:中级经济师。