

湘江长株潭港口水运优势分析

石道国

“以武汉城市圈、中原城市群、长株潭城市群、皖江城市带为重点，形成支撑经济发展和人口集聚的城市群，带动周边地区发展。”2006年4月，随着中共中央、国务院《关于促进中部地区崛起的若干意见》出台，中部地区四大城市群由此承载了“中部崛起引擎”的神圣使命。中共湖南省第九次党代会明确提出：“加快以长株潭为中心，以一个半小时通勤为半径，包括岳阳、常德、益阳、娄底、衡阳在内的‘3+5’城市群建设”。长株潭城市群无疑将在湖南未来发展的进程中扮演重要的角色。湘江水路物流是条主线，湘江聚焦“长株潭”，港口物流“一盘棋”。

一、湘江水路自然优势

湘江北去，湘水干线航道在湖南省境内自斗岭至濠河口共660公里，在古代为“南联海域，北达中原”的水运大动脉。湘江地处长江以南，南岭以北，位于长江的一级支流，由城陵矶注入长江。湘江全长969公里，其中湖南境内773公里。湘江是湖南最大河流，沿江城市包括永州、衡阳、株洲、湘潭、长沙、岳阳、城陵矶等。有了它，就有丰富的水自然优势、舟楫之利优势、水路物流优势。湘江水运依赖深水航道和沟通长江的“黄金水道”便捷条件，具有通江达海，物流全球的地位优势，在外贸物资运输，特别是我国入世后在国际集装箱运输中发挥着重要作用。据统计，2005年湘江水路货运量5379万吨，占湖南全社会总量的6.6%，占湖南全省水路货运总量的59.4%。湘江沿江地区是湖南的经济增长极。

二、湘江水路区段分析

湘江干流航道共分六段：其中衡阳顺江至株洲182公里为第四段，株洲至长沙84公里为第五段，长沙至濠河60公里为第六段。

1. 长沙港的区位分析

长沙港为中国悠久的内河港之一。长沙港所处地理位置在湘江的中下游，新建的长沙霞凝新港水域深水泊位，是天然良港。

(1) 投资5亿元新建千吨级泊位8个

长沙新港一期工程，于2003年7月30日试投产，二期工程于2006年9月6日竣工试投产，工程总投资4.42亿元，已建成框架结构的千吨级泊位8个，码头岸线全长615米。其中二期工程水工结构按满足2000吨级船舶靠泊设计，一期工程功能定位以集装箱为主；二期工程以件杂货、干散货为主，同时兼顾集装箱装卸运输。港区总占地500亩，后方陆域面积共37万平方米（其中货物堆场面积8.933万平方米），6座蓝色弧形顶棚仓库面积为1.594万平方米。

(2) 港口装卸起重设备全国内河一流

长沙新港共有装卸起重设备16台（套）；一期工程有主要大型起重设备9台，其中5台35吨—30米跨距双梁门式起重机，1台16吨单梁龙门式起重机，3台5吨—18米跨距式起重机，最大起卸能力36吨，并且具备良好的信息化管理系统；二期工程有7台（套）起重机械：其中一台35吨—25米全幅度台架式起重机，系湖南内河首台，专门用于起卸钢材及进出口大型超长、超

宽、超高和各类笨重件，3台5吨—18米台架式起重机，3台35吨—30米龙门起重机。这些都是当前我国内河港口较先进的设备。2004年10月，交通部公布长沙港为全国内河28个主要港口之一。

(3) 港口吞吐能力位居湖南内河之首

长沙新港试投产后，港口货物吞吐能力不断提高，吞吐量每年以30%幅度增长，2004年国际集装箱吞吐量5.61万TEU，2005年增加到7.1万TEU，2006年港口货物吞吐量260万吨，国际集装箱8.29697STEU。长沙新港所属控股公司长沙捷安航运有限责任公司货物运输量加大，2005年完成国际集装箱运输量3.8935万TEU，2006年完成4万多TEU。长沙新港投产近四年来，港口年吞吐量居湖南内河港口之首。

沙港的优势诸多，但长沙港发展的不利条件，主要是周边近距离的货源辐射基地物流量不大，大宗货源没有一定的稳定性，全靠四面八方外围货物流向港口发运，有时“吃不饱”，制约了港口的吞吐量。

2. 株洲港的区位分析

位于湘江长沙上游相距84公里的株洲港，为湘江的第五段，河槽不太稳定，沿途有泥鳅滩、芭蕉滩；萝卜洲、铜锣滩第14处险滩。大源渡，株洲航电枢纽建成使湘江干流衡阳至城陵矶全线可通行千吨级船舶。株洲港已经形成铁、公、水交汇的枢纽。株洲是湖南省的工业城市，有株洲车辆厂、株洲电力机车厂、株洲冶炼厂等。货源辐射有进口的矿石，浏阳、醴陵大量出口的烟花鞭炮，农副产品等大宗货源。但每年受湘江5个多月枯水期的严重制约，成为株洲港的劣势，大批量的国际集装箱和各类货物只能依赖从下游的长沙港发运和加载。2003年以来，株洲车辆厂先后生产出口巴西、澳大利亚、非洲的纳米比亚等国家近1000辆用于矿石的火车货车箱都是陆运到长沙新港装船发运上海转海轮出口。

3. 湘潭港的区位分析

湘潭港顺湘江与长沙霞凝新港只有50多公里。由湖南华升置业有限责任和湖南华菱涟源钢铁有限责任公司，投资1亿多元合资建设。在湘潭市河西中心港区新建的码头于2007年1月9日投资营运，成为长株潭城市群重要物流集散地。湘潭是湖南的重工业基地，有湘潭钢铁厂、涟源钢铁厂等省内乃至全国都较有影响的钢铁工业企业和有色金属产品，湘中、湘东的货源腹地大，它对水运的依赖性强。仅两个钢厂每年需从澳大利亚进口的矿石从张家港接运就有500万吨—600万吨，出口的钢材每年近2000万吨，全部是由铁水分流，其中由水路进出口的货物占80%左右。但湘潭港与株洲港相似，每年5个月左右的湘江枯水期对其困扰最大。如丰水期可进出港1000吨—2000吨级的船舶，到枯水时只能全部调100吨—200吨级的小型货船入港口。以进口的矿石为例要增加30%的运输成本，出口的钢材被迫通过陆运分流到长沙新港装船发运和加载。

因此，长株潭经济一体化，在水路物流方面具有“一盘棋”的作用，“一江三港”之间优势互补，表现在运量与运力的矛盾相互协调，港与港之间相互支持，船与货之间容易平衡，可以说是“同饮湘江水，长江一线牵”的水路物流新格局，相得益彰。