

论湖北长江经济带开放开发中的宜昌区域物流中心建设

中共宜昌市委党校课题组

【摘要】：中共湖北省委为了深入贯彻落实科学发展观，不断增强湖北综合发展优势，提出了加快湖北长江经济带新一轮开放开发战略。宜昌在湖北长江经济带开放开发中居于增长极地位，建设宜昌区域物流中心可以极大地推动湖北长江经济带开放开发的飞跃式发展。

【关键词】：湖北；宜昌；长江经济带；区域物流中心

【中图分类号】：F127（263） **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1003- 8477（2009）12- 0051- 04

一、宜昌区域物流中心在湖北长江经济带开放开发中的地位

（一）建设宜昌区域物流中心的必要性。

湖北长江经济带西起恩施州巴东县，东至黄冈市黄梅县，涵盖武汉、宜昌、荆州、黄石、黄冈、鄂州、咸宁、恩施8个市州的25个县市，地域面积7万多平方公里、约占湖北省国土面积的2/5。2008年创造的生产总值、地方一般预算收入分别占全省67.5%和60.7%。农业增加值占50.5%，出口占84.1%，社会消费品零售总额占67.6%，长江沿岸占湖北经济规模的一半以上。启动新一轮湖北长江经济带开放开发，正好与武汉城市圈建设和鄂西生态文化旅游圈建设形成整体联动，构成湖北“一带两圈”战略格局，促进湖北中部崛起。因此，它为宜昌区域物流中心建设提供了重要的条件和契机。

当前武汉城市圈发展态势强劲，并向纵深发展；鄂西生态文化旅游圈建设已经全面启动。位于鄂渝两省市的交汇部的宜昌，正可以通过东引武汉城市圈，西联成渝都市圈，融入新一轮湖北长江经济带开放开发之中。为此，建设宜昌区域物流中心可以促进宜昌经济社会的发展，还可以促进湖北长江经济带开放开发，实现宜昌的增长极作用。

（二）宜昌区域物流中心在湖北长江经济带中的战略地位。

从湖北长江经济带产业发展现状看，应立足湖北现有物流基础，重点建设三大物流圈，形成物流网络体系。一是武汉物流圈，即武汉区域物流中心。这一中心面向华东、华南、华北，支持阳逻港转运型物流园区、东西湖配送型物流园区及物流保税区等二级物流园区，形成覆盖全省，辐射华中的现代物流中心。二是宜昌区域物流圈。即建设宜昌区域物流中心。这一中心与武汉区域物流中心相呼应，面向川、渝、滇、黔所在的西南地区 and 鄂西地区，支持荆州物流圈、恩施物流圈、神农架物流圈、荆门物流圈，形成辐射鄂西，连接渝东、湘西的区域物流中心。三是县市三级物流圈。即以湖北长江沿岸各县市城市为中心形成长江经济带的三级物流圈。从而使湖北长江经济带物流系统可以形成树形结构，整体覆盖，相互连通。

从功能上来讲，武汉区域物流中心依托武汉城市圈，以武汉市为中心，以周边100公里内的8个城市为经济腹地，构建服务于本区经济发展和产业分工协作的物流网络。作为华中物流圈的核心，形成具有内联荆宜、襄十物流圈，外辐射国内各大经济区的能力。武汉物流枢纽依托港口、机场、铁路、公路，在武汉城郊结合部，选择交通便利，具备大规模物流组织条件，设施布局空间大，与产业发展密切相关的地区，布局若干个物流基地，配套建设若干个服务城市消费和商品流通的配送中心，建

成具有华中地区物流中心功能的枢纽型物流中心。

宜昌区域物流圈以宜昌为主枢纽，荆州、荆门、恩施、神龙架为支点，以江汉平原和鄂渝湘边区为经济腹地，构建鄂西南物流圈，辐射川、渝、湘、贵等西南省区。宜昌物流枢纽在现有水陆空立体交通体系基础上，充分依托三峡库区水位提高的优势，以港站枢纽为依托，以水电能源、载电体产业、机械化工、旅游服务等支柱产业为支撑，建成服务于鄂西南、湘西并向三峡库区以及重庆、四川地区辐射的枢纽型物流中心城市。

（三）宜昌区域物流中心的功能。

宜昌区域物流中心对湖北长江经济带中的物流具有强大的辐射功能。宜昌作为长江经济带和中西结合部的重要节点，承东启西的现代物流中心，水、陆、空、铁交通十分畅通，其服务范围不仅包括周边地区，而且也涵盖了更广阔的内陆腹地。因此，宜昌区域物流中心的建设对湖北长江经济带中的物流具有强大的辐射功能。并且产生强有力的市场连接效应，贯穿鄂西川东经济带的商业贸易走廊和资金融通网络，使湖北长江经济带在商品和要素市场联结下成为一体，形成湖北长江经济带中生产要素流动的强有力载体。宜昌区域物流中心建设使市场之间不再是孤立存在，而是彼此紧密联系，共生发展，形成连接鄂西川东市场的强大力量，打开辐射全国大市场的通道。

宜昌区域物流中心具有促进湖北长江经济带区域经济发展的功能。物流是产业聚集发展的润滑剂，物流可以节约企业交易成本，特别是现代物流的发展，改变企业经营理念和地区产业组织结构。首先可以促进荆宜地区工业化发展。荆宜地区要走新型工业化与农业产业化经营结合发展之路，在短时间内使经济发展有所突破，发展壮大江汉平原县域经济，改造、提升江汉平原现代农业基地，都需要强大的物流作支撑。其次，强大而有序的物流对于培育壮大一批农业产业化经营的加工龙头企业，变单纯的农产品生产基地为农产品生产加工基地具有举足轻重的作用。再次，有利于优化区域产业布局，形成若干个优势突出、特色鲜明的产业带。如粮食、油菜、棉花、水产、畜牧、水果、茶叶等产业带，引导加工、流通、储运设施建设向这些优势特色产业带聚集。更重要的是，可以促进湖北长江经济带地区农业商品化水平提高。湖北素为“鱼米之乡”，宜昌以西，山区特色农业优势明显，宜昌以东是广阔的长江中下游平原，我国著名的粮食生产基地。宜昌区域物流中心建设可以为农业物流搭建平台，实现农产品资源优化配置，也可使农产品畅通地进入市场，实现农产品的增加值。

二、湖北长江经济带宜昌区域物流中心建设存在的主要问题

（一）物流对经济发展拉力不足。

宜昌经济外向依存度低，开放竞争力弱。2008年，我省外贸进出口总额205.7亿美元，武汉市出口69.1亿美元，同比增长45.3%，占全省59.6%，宜昌市出口9.1亿美元，同比增长48%。宜昌对外贸易出口总额仅占全省的13.17%，只有武汉市的22.10%。实际利用外资只占全省的10.2%，只有武汉市1/9。宜昌作为副省域中心城市，近年来，宜昌对外交流频繁，对外贸易快速增长，对外开放在广度和深度上不断拓展，成为外商和跨国大财团投资的热点地区，但与武汉市比较，存在经济外向度低，开放竞争力弱的局面，从而制约了宜昌物流业长足发展。

宜昌经济发展水平相对较低，居民收入增长缓慢。2008年，宜昌人均地区生产总值为25441元，分别比武汉市（44395元）少18954元，武汉市的人均GDP高达4万元以上，是宜昌的近两倍。宜昌市地方财政一般预算收入44.27亿元，占武汉市的15.98%。近年来，宜昌城镇居民人均可支配收入都保持稳定增长的态势，但与武汉市相比仍有较大差距，并且还低于全省平均水平。2008年，宜昌城镇居民人均可支配收入为12839元，比武汉市少3872元，与全省平均水平相比也少314元。收入水平低导致内部需求不旺盛，可流之物不充分。因此，经济总量发展不足直接导致宜昌物流发展规模不足，对经济的拉力不足。

（二）物流基础设施建设滞后。

一是港口规划建设滞后。宜昌港口岸线规划建设、开发利用不尽合理，企业和单位各霸一方、各自为阵的现象比较突出，导致岸线资源分散，集中度不强，综合利用率不高，影响港口可持续发展。宜昌港口码头设施普遍较落后，大部分码头依靠自然岸坡作业，装卸工艺不配套，专业化程度不高，分工不强，作业效率低下，规模偏小，信息化、现代化水平不高，集约化程度较低。目前，宜昌港集装箱吞吐能力仅为4 万标箱，而万州、荆州、九江港的集装箱吞吐能力均在10 万标箱以上。三峡大坝上游的茅坪港、太平溪港均以滚装船码头、客运码头为主，还没有集装箱翻坝码头。大坝下游正在建设的云池深水港，由于发展空间受到限制，规划集装箱年吞吐量仅为40 万标箱，不能与重庆港、武汉港形成配套和对接。

二是公路等级不高，通行能力不足。宜昌等级公路比重在全省居第七位，二级以上高等级公路拥有量居全省第四位，公路线网密度居全省第五位，这三大主要指标反映出宜昌公路网的通行能力与建设区域物流中心还有一定差距。宜昌与襄樊、十堰、长沙等周边城市没有等级公路连接，各县市区与沪蓉、沪渝高速公路的连接线也很少，造成国家交通“大动脉”与地方“支干线”断裂。翻坝运输规划模式为“南北分流、双线运行”。目前，南岸连接茅坪港与红花套港的江南翻坝公路已动工兴建；但北岸既无翻坝公路，又无铁路连接线，缺少翻坝转运通道。

三是铁路运输亟待改善。铁路在宜昌城区处于盲肠状态，宜昌火车站至三峡坝区没有铁路线，紫荆岭到云池港的地方铁路尚未兴建，致使铁路不能与水运、公路形成快速转换。

四是港口物流发展滞后。各港区“水公铁”配套不够，联运能力差，各种运输方式无法实现无缝对接。港口功能比较单一，以传统的运输功能为主，与临港工业的发展没有形成互动，物流、信息等产业发展滞后。疏港公路等级低，集疏运设施不完善，制约了港口向经济腹地的辐射。

五是翻坝转运效率不高制约长江黄金水道功能充分发挥。按目前运能，三峡船闸1 亿吨设计通行能力，至2011 年就将不够用，从长远看，三峡翻坝中转运输成本高、时间长，将成为长江“大坝锁江”瓶颈的关键。因此，加快建设三峡航运中转中心，提升三峡坝区翻坝效能，扩大三峡坝区综合通过能力已迫在眉睫。

（三）物流企业粗放经营。

当前宜昌从事物流服务的企业有300 多家，年物流业务收入500 万元以上的专业物流企业29 家，年产值1000 万元以上的仅4 家。大多数物流企业还是“小货运”，物流基础老化，仓储设施陈旧，装运机械化水平低，普遍缺乏现代物流网络信息设施，无论是企业组织结构、运作方式，还是经济效益，都与现代物流的要求存在很大差距。物流企业管理与服务水平不高，专业人才贫乏，多数企业难以为客户提供优质高效的增值服务。

第三方物流市场需求不足，服务水平有待提高。受传统__的“大而全”、“小而全”经营方式影响，大多数工商企业从采购到销售的物流活动主要依靠自我完成。另一方面，现有第三方物流企业大多由传统仓储运输企业转型而来，组织化程度不高、服务功能单一、辐射半径较小，缺乏品牌效应。现阶段物流市场“多、小、少、弱、散、慢”的特征仍较为明显，即传统物流企业数量多，经营规模小，专业型物流企业少，物流企业实力弱，物流存量资源分散以及物流服务速度慢，难以为货主提供优质的增值服务。

物流企业信息化水平不高，现代物流专业人才十分匮乏。宜昌现阶段物流企业信息化建设还处于起步阶段，大多数物流企业尚未建立比较完善的物流信息管理系统（MIS），电子数据交换（EDI）和全球卫星定位系统（GPS）等。不少企业仍停留在使用传统通讯工具上，制约了物流管理水平和服务质量的提高。适应现代物流业发展要求的各层次和专业的管理人才，尤其是高级人才普遍匮乏，严重影响了宜昌现代物流业的发展。

（四）区域协作机制尚未建立。

随着国家长江战略深入推进，武汉正在加快建设长江中游航运中心，重庆正在加快建设长江上游航运中心。但是，由于重庆、武汉、荆州和宜昌还没有建立健全协作联运机制，导致汉渝之间缺少与之相配套的物流中转、集散和交易平台。建设宜昌区域物流中心，可以加强宜昌与武汉、重庆、荆州、万州等港口的协作，切实做到功能明确、优势互补、良性互动、协调发展，特别是宜昌与荆州物流发展的区域协作将直接影响湖北长江经济带的发展。宜昌与荆州在项目建设上要注意优势互补，形成合力，避免争抢地盘和项目，造成重复建设。

三、湖北长江经济带宜昌区域物流中心的建设构想

（一）对湖北长江经济带宜昌区域物流中心建设的目标定位。

首先是立足宜昌。宜昌位于长江中上游平原的交结点，在全国节点层次划分中，宜昌是67 个较重要的节点之一，是国家重要的二类交通枢纽城市。宜昌也是长江中上游的地理节点，是中西部地区的物流节点，是渝东鄂西的商贸节点。宜昌特殊地理位置和交通发展环境，决定宜昌应该是这个物流圈的核心，因此物流中心打造和项目建设的基点均要立足宜昌。

其次是舞动长江。宜昌在长江中的位置是上游之末、中游之首，长江在经历西部山区后，进入平原地带。宜昌是川鄂咽喉，为长江地理上的分界点，对进川船只和出川船只来说，宜昌都是停靠的良港。宜昌也是长江经济带的一个分界点，长江沿岸经济由西部不发达地区进入中部欠发达地区，最后进入东部发达地区均要以宜昌为分界点。宜昌活则长江活，宜昌通则长江通。宜昌物流发展起来，整个湖北长江经济带的经济才会发展起来，长江才能彰显龙威。

再次是贯通湖北。湖北省委顺应科学发展观要求，提出了“两圈一带”战略，湖北长江经济带开放开发事关国家“中部崛起”战略的成败，也关系到两圈能否实现联动。宜昌在湖北长江经济带上的地位就更加突出，加上省委省政府明确要求宜昌充分发挥省域副中心城市的关键作用，宜昌在整个湖北经济发展中的地位非常重要。宜昌区域物流中心建设正好与武汉物流中心相呼应，贯通湖北东西，促进湖北长江经济带物流快速有序发展。

最后是辐射全国。宜昌处于成都、重庆、西安、武汉和长沙的中心位置，物流的南北走向和东西走向都要经过宜昌。宜昌物流涉及鄂西、湘西和渝东、川东、陕南等地区，承担着西南、中南和华东等地的物资中转和接运重任。从长江沿岸城市布局来看，西边是直辖市重庆，东边是武汉市，两市相隔千余里，按区域经济的观点来讲，重庆、武汉这两个一级城市中心所形成的经济圈的辐射能力难以超过500 公里，所以这两个大城市形成的经济圈之间存在空白地带，客观上需要一个中心来形成一个经济圈层，填补这个空白地带，宜昌成为最佳候选城市。因此，宜昌区域物流中心建设使宜昌物流辐射到全国。

（二）建设湖北长江经济带宜昌区域物流中心的主要措施。

1. 科学规划宜昌区域物流中心建设。

准确把握国家宏观政策导向，以交通运输部《长江黄金水道建设总体推进方案》、湖北省《现代物流业发展规划》等为主要依据，深入做好宜昌区域物流中心市场前景预测和可行性研究，认真分析宜昌物流需求发展趋势，科学编制《宜昌区域物流中心总体发展规划》，并力争纳入交通运输部、铁道部、商务部和湖北省政府“交通与物流发展规划”的重要组成部分和关键内容。要以港口集疏运、水公铁联运功能与物流园区建设为重点，精心策划一批物流基础设施项目和产业发展项目，积极争取国家和省政策、资金支持，引导社会资金参与建设。加快宜昌区域物流中心项目的规划建设，以交通运输为先导，以物流园区为载体，突出抓好花艳物流园区、东山物流园区、华祥现代商贸物流中心等十大重点工程。

抓紧启动物流园区规划编制工作。着眼于宜昌区域物流中心的战略定位，重点规划建设三大核心物流园区。一是三峡环坝物流园区。以茅坪港、太平溪港为核心，规划建设坝上物流中转中心。二是城区商贸物流园区。对宜昌火车站东站及南站、汉

宜高速公路出入口、宜昌港交接区域进行规划布局，以电子商务交易、商品会展、专业批发市场为主要内容，规划建设三峡区域最大的商贸物流中心。三是三峡国际物流园区。以云池深水港、田家河港为核心，规划建设集装箱多式联运港口物流中心；以三峡机场为核心，规划建设国际物流空港，为开发区及今后的保税港区、出口加工基地服务；以枝城港为核心，规划建设煤炭配送物流中心，把枝城港建设成为长江沿线最大的煤炭物流配送和贸易中心。

2. 加快宜昌物流中心的基础设施建设。

加快宜昌长江航道的整治和水利配套设施建设。坚持以“航道网络化、船舶标准化、港口机械化、管理信息化”为目标，加大投入力度，加强对长江和清江航道的整治和建设，加强长江水系航运体系建设，提高长江“黄金水道”的运输能力和使用效率，建成长江中上游宜昌航运中心，形成干支直达、通江达海的航运体系，建设和完善三峡坝区翻坝运输设施，提高通航能力和集疏运能力。大力推进交通联运建设，加快沿江铁路、沿江高速公路建设，加快主要港口集疏运大通道__建设，加强多种运输方式的互联互通。

加快航运事业发展。一是要加强航运企业向现代物流企业的提升和转化，大力发展向航线两端延伸的物流服务。二是加强宜昌区域长江水上物流信息系统和网络平台的建设。制定相关政策鼓励传统运输企业采用先进的物流技术，推进管理现代化宜昌区域物流中心是以港口物流为核心的物流中心。要深入推进长江战略，实施以港兴城，加大港口基础设施建设力度，加快提升港口集疏运功能，打造宜昌新港。加快把宜昌建设成长江三峡最大的集装箱中转港、滚装船中转港、大宗散货中转港和旅游集散港。宜昌港口建设要着力于以下方面：提升港口吞吐能力、完善港口配套设施、完善翻坝转运系统。

3. 培育壮大物流市场主体。

首先，引进大型物流企业。依托三峡品牌，抢抓国家长江开发战略机遇，瞄准国内外知名物流公司特别是江海联运型企业，加大招商引资力度，吸引其区域性总部或分支机构落户宜昌，打造具有国际水准的现代物流企业群体。引导现有物流企业通过项目融资、股份合作、托管经营等多种方式，与国内外知名物流企业联合发展，提升物流产业整体水平。力争经过三至五年的努力，培育一批年营业收入过百亿的大型物流企业，使宜昌成为湖北长江经济带物流企业区域性总部或分支机构集聚地。

其次，发展专业物流基地。随着三峡水库蓄水到位，川江运力提升，以及内蒙至宜昌铁路建成开通，宜昌与西南、西北的物流通道将全面打开，将引导西南、西北的大量物资汇集宜昌，形成强大的物流需求。宜昌可抓住这一重大机遇，超前谋划，加快建设一批规模大、水平高、专业化的物流基地，引领湖北长江经济带发展。

再次，推进物流业态创新。积极推动传统物流企业转型升级，发展现代物流。引导传统物流企业运用现代物流理念，整合运输、仓储、配送、批发、零售以及信息服务等领域资源，推动相关行业物流功能整合和服务延伸，实行业务流程、服务模式、应用技术集成创新，发展第三方、第四方物流。

4. 逐步优化物流发展软环境。

一是加强区域物流标准化建设。物流设施和装备的标准化是物流业发展的关键性环节，标准化程度的高低不仅关系到各种物流功能、要素之间的有效衔接和协调发展，也在很大程度上影响着区域社会物流效率的提高。应根据国家制定的物流标准，在宜昌区域物流中心辐射区域内有步骤、有计划地推进物流系统内部设施、机械装备、专用工具等技术标准，包装、仓储、装卸、运输等作业标准，以及相应的物流信息标准的具体实施。

二是加快构建国际物流快速通道。优化口岸通关作业流程，完善口岸快速通关机制，推行物流企业与口岸通关监管部门信息联网，对进出口货物实施“提前报检、提前报关、货到验放”的通关新模式，提高信息化应用和管理水平。建立集海关监管、

商品检疫、地面服务一体化的货物进出境快速处理机制。通过海关手续的优化，“三检”手续的简化，港口装卸速度的提升等措施，提高货物通关速度，减少船舶滞港时间。推进口岸执法管理信息的互联互通和地方物流商务信息的资源整合，努力实现一个门户和“一站式”服务。

三是营造重商兴业的政务环境。努力营造重商、亲商、厚商、安商以及全民创业的社会环境和舆论氛围。加强机关行政效能建设，创造规范、高效、诚信、开放的政务环境和创业环境。转变政府职能，减少行政审批项目，简化行政审批程序，提高行政审批效率，加强综合监管，保护公平竞争，保障企业、消费者的合法权益。取消不利于促进物流业发展的歧视性政策，严格规范收费和税收征管，杜绝乱摊派、乱罚款及部门间重复检查和重复收费，为物流业发展创造良好的社会环境。

四是大力实施“人才强流”工程。加大物流业经营管理人才培养引进力度，为宜昌现代物流业发展提供强有力的智力支持和人才保障。

责任编辑：郁之行