

借势长三角 发展扬州物流业

吉爱平 朱华斌

这些年来，长三角地区的物流业在水、陆两方面都有了长足发展。

长江集装箱运输从无到有，从小到大，从内贸到外贸，从内河到海上，现已初具规模。航线由单一的内贸航线发展到今天以内支线运输为主，近洋航线和内贸航线并举的格局。箱型由 5 吨箱统一为 20 英尺和 40 英尺国际标准箱。运输方式由客班轮捎带、顶推船队发展到以自航船运输为主，集装箱船载箱量由 48TEU 为主发展到 200TEU 为主。集装箱码头也由以多用途码头为主发展到以专业化码头为主。

长江沿线的石化、冶金、能源、机械等大型企业的原材料运输 80%是靠水路运输完成的。尤其是目前长三角地区航行运输船舶超过 1 万艘，载重总吨位达 1560 万吨，因此，进一步挖掘“黄金水道”，更好地取得“黄金效益”是今后一段时间内的重要工作。

目前，在推动长三角物流联动发展方面。上海市除抓紧与江、浙两省研究制定《关于促进长三角区域物流联动发展的若干措施》、加强三地物流企业合作交流外，还在建设物流平台、完善服务标准等方面加大工作力度，促进制造业企业流程再造。江苏省也出台规划，到 2015 年，在全省将建成“五纵九横五联”的高速公路网，总里程为 5200 公里，高速过江通道也将由现在的 5 个发展到 11 个。

在长三角物流业大发展的机遇面前，扬州市做出了积极反应。

扬州共拥有长江岸线 81.1 公里，其中深水岸线 40.05 公里（目前宜港 25.5 公里），中深水岸线约 11.4 公里、浅水岸线 29.65 公里。至目前已开发利用 18.8 公里，其中深水岸线利用 9.8 公里，中深水岸线利用 3.1 公里，浅水岸线利用 5.9 公里。扬州港目前尚剩 30.25 公里深水岸线，其中目前可直接利用的宜港岸线 15.7 公里，发展潜力巨大。

根据最新完成的《扬州港总体规划》，扬州市长江港口将形成“一港三区”格局，即扬州港下辖六圩港区、仪征港区、江都港区。其中六圩港区是以发展集装箱和件杂货等外贸运输为主、煤炭等散货次之的综合性龙头港区；仪征港区是以石油及液体化工为主的专业性辅助港区；江都港区将以木材、矿建材料运输为主，兼营集装箱、件杂货运输，是综合性的辅助港区。扬州港于 2004 年被交通部确定为我国沿海地区重要港口，目前，“一港三区”总吞吐量已突破 4000 万吨。

在公路运输方面，扬州也做好了远景发展规划。扬州市将以主城区（含江都市区）为中心，形成“一环七射”高速公路网框架：一环——宁通高速公路扬江段（含南绕城高速公路）+京沪高速公路砖桥至丁伙段+扬州西北绕城高速公路。七射——宁通高速公路宁扬段、扬天高速公路、京沪高速公路、江海高速公路、宁通高速公路江广段、京沪高速公路南延段—扬镇第二过江通道（五峰山大桥）、润扬长江公路大桥及其北接线。届时扬州陆路运输将全面辐射长三角。

现阶段，扬州市重点打造五大物流园区，加快了扬州物流业的步伐。

扬州港，“一港三区”基础设施建设步伐加快，一批重点项目顺利实施。六圩港区 4#泊位工程、扬州第二发电有限公司新建 5 万吨级煤炭泊位水工工程、江都港区 3 万吨级件杂货码头、仪征港区 4 万吨级和 5 千吨级液体化工泊位等项目已经建成。沿江高等级公路扬州段日 0.5 公里全线建成通车。口岸的大通关建设取得新的进展，特别是随着长三角通关一体化改革的实施，

实行“属地申报，口岸验放”的新模式启用，口岸通关环境将进一步优化，为外向型经济发展营造了良好环境。2006 年扬州港口岸吞吐量达到 1400 万吨，集装箱运量超过 22.3 万标箱，外贸散货运量达到 260 万吨。

江都港区，将根据规划建设木材、石材、水泥、钢材、工农业产品五大物流中心。全部建成运营后，年吞吐量可达 3600 万吨。目前，1 万吨级码头和 3.5 万吨级件杂货码头已转让给中国远洋集团。中远集团计划再投资 8 亿元，开工新建 2 个 3.5 万吨级码头，以适应江都港区功能定位的需求。安徽海螺集团在长江北岸、扬州和泰州的交界处，各自投资 8 亿元，分别建设 3 个 5 万吨级码头，筹建海昌物流园区和海螺物流园区，拟建成矿渣、水泥运输集散地。

扬州市公铁水联运物流集聚区，是扬州市“十一五”期间重点发展的五大物流基地之一，位于扬州市维扬区城北乡境内，是扬州市唯一一个拥有公路、铁路、水路多式联运运输优势的综合型物流集聚区。规划面积 3.88 平方公里，基础建设总投资约为 24 亿元，目前园区建设已取得较大突破。总投资 2500 万美元、一期规划面积 62.5 亩波特物流项目已开始建设。总投资 1 亿元，注册资本金 7200 万元，一期征地 114 亩的铁水联运运河码头项目正在做开工前的准备工作。省重点物流企业扬州天成国际集装箱货运有限公司，计划投资 4000 万元、注册 3000 万元，占地 30 亩，建设物流仓储基地项目已正式签约。还有一批意向性合作项目签订了框架协议，双方正在组织调研。

扬州商贸物流园，地处广陵区，是扬州市唯一位于市区的商贸物流集聚区。规划区域东至京杭大运河，西至江都南路，南至绕城高速公路，北至七里河，规划面积 1.3 平方公里。开发建设的总体目标是按照现代物流理念，以先进的信息技术和物流设施为支撑，打造集商品交易、仓储配送、信息服务为一体的现代物流集聚区。扬州工业品市场已迁入园区，苏中盐业集散中心、运河码头等建设项目正在组织实施。园区道路管网建设，拟采用 BT 方式，启动园区道路管网建设，已与上海开天建设集团达成初步合作协议。

仪征上汽赛克物流中心，位于上汽仪征汽车工业园，规划占地 1000 亩，分三期实施，目前已完成一期的建设任务。全部完工后，将达到以下效果：一、汽车零部件物流程序化。零部件的出入库采用条码管理，通过与整车厂的信息接口接收零部件的需求信息，完成配送零部件到达整车厂。赛克物流已与 91 家汽车零部件生产厂商达成第三方物流进驻园区合作协议（零部件品种达到整车零部件的 85%）。园区总计仓储配送面积 29904.03 m²，根据各零件的特性，分成及时供货配送中心、排序配送中心，一般供货配送中心、信息处理交换中心和计划调度中心，准确及时地为上海汽车提供零件配送服务。二、商品车物流规范化。整车仓储场地 93790m² 已于 2006 年底建设完成，负责商品车的入库检验、存放、定期维护和发运安排，可同时停放整车 3000 台，成为周边地区较大的商品车转运中心。三、售后物流及时化。售后物流中心已于 2006 年建设完成，全车 3800 多种售后零部件集中在售后物流中心，通过该中心向全国各地（包括海外）进行售后零件的计划配送。四、运输配送集约化。公司目前已与宝钢等 5 个企业签订第三方运输配送合同并提供服务。根据零部件的特性，分别采用 MILKRUN（定常路线法）、直接供货法和联运法三种方式进行，充分满足了客户的需求。商品车运输以装配 GPS 全球卫星定位系统的专用车辆的公路运输为主，以水陆路联运为辅的方式。从 VDC 到 64 个直销客户采用公路运输方式，以缩短运输周期；从 VDC 到四个 VSC 采用水陆联运方式，以降低物流成本。五、信息管理自动化。根据客户的需求，赛克物流组织专家进行软件开发，建成了物流信息平台，使各个客户随时随地都可以了解其零件在赛克物流的配送状态，同时结合中央调度系统对运输车辆进行合理有效的调度，提高了物流作业的合理性。

扬州长江石化（保税）物流中心

责任编辑：叶凡