
以水运交通物流推进湖北新一轮 高质量发展¹

武汉纺织大学产业经济研究中心

南京大学长江产业经济研究院

叶苗升

【摘要】湖北作为“丝路经济带”和“长江经济带”的交汇结点城市，在水运物流发展方面具有得天独厚的地理区位优势。然而长期以来，湖北物流综合成本高于全国平均水平，水运物流的低成本优势没有得到充分利用。本文以国家建设“长江经济带”战略为背景，针对湖北水运物流发展过程中存在的规划制定、航道建设、港口运营、市场衔接以及仓储配套等方面的“瓶颈”，提出了湖北通过大力发展水运交通，实现新一轮高质量发展的政策建议。

【关键词】水运物流 湖北 中部崛起 政策建议

【中图分类号】F061.5 **【文献标识码】**A **【文章编号】**2095-3151（2019）08-0068-05

DOI:10.16110/j.cnki.issn2095-3151.2019.08.007

一、湖北实现新一轮高质量发展的历史背景

湖北位于京广线和长江交汇处，在地理位置上几乎位于中国的坐标原点，历来有“九省通衢”之称。作为近代中国工业的发祥地，湖北拥有雄厚的工业基础以及得天独厚的地理条件，省会武汉更是享有“东方芝加哥”的美誉。然而，自20世纪80年代中国实施对外开放战略以来，湖北作为中部内陆省份，经济发展与沿海地区的差距不断拉大。省会武汉的GDP排名也从1980年的全国第七位（53.44亿元）一路滑落至2006年的全国第十七位（2590亿元）。直至最近十年，受益于国家战略西移以及“中部崛起”战略的实施，湖北经济发展迅速实现弯道超越，GDP占全国比重从2007年的3.45%上升至2015年的4.31%，省会武汉的经济总量达到1.1万亿元，重新回到全国第八的位置。2015年4月，国家发展和改革委员会出台了《长江中游城市群发展规划》，明确指出长江中游的湖北、湖南以及江西三省应充分利用长江水资源核心优势，以武汉、长沙、南昌等省会城市为龙头，以沿江重点城市为支点，以长江干流为发展轴，大力发展沿江先进制造业、高新技术产业、现代服务业、现代农业以及农产品加工业，形成现代产业密集带，加快促进长江中游城市群成为中国经济新的“增长极”。在国家推动经济增长由沿海向内陆延伸的战略背景下，湖北如何利用自身优越的地理条件、雄厚的产业基础以及强大的人才优势率先实现在“中部崛起”，成为长江中游地区新一轮高质量发展的龙头和标杆，是当前湖北经济发展面临的主要任务。本文以国家建设“丝绸之路”和“长江经济带”战略为背景，研究湖北如何突破经济发展过程中的水运物流交通运输“瓶颈”，率先实现“中部崛起”，成为引领长江中游创新城市群发展的重要战略支点。

¹项目资助：本文系2016年湖北省政府智力成果采购项目“湖北率先实现‘中部崛起’的交通物流瓶颈与对策研究—以水运交通为例”（项目编号：HBZZ-2016-08）的阶段性研究成果。

长期以来，湖北作为“丝绸之路经济带”和“长江经济带”的重要结点(见图 1)，水运资源优势非常突出，但是这种自然资源的要素禀赋优势并没有顺利转换为水运物流发展的市场竞争优势。根据国际内河水运的运营经验，水运每吨千米的运输成本是铁路的 1/2，卡车的 1/10，水运物流的成本优势十分明显。然而，湖北货物运输综合成本却长期高于全国的平均水平，说明湖北水运的成本优势没有完全充分释放。以美国为例，密西西比河水系的货运密度为 2679 万吨/千米，莱茵河干流是 6050 万吨/千米，而湖北长江干流的货运密度只有 1015 万吨/千米，包含支流的全流域水系货运密度仅为 125 万吨/千米，就运输潜力而言，湖北长江水运能力仅开发了 1/5。²水运物流具有其他运输方式所不具备的运力大、成本低以及绿色环保等天然优势，湖北应充分利用“长江黄金水道”的有利条件，大力发展水运物流交通枢纽，既可以强化其作为长江中游重要航运中心的战略地位，显著降低湖北乃至全国物流交通运输综合成本，同时对于节约能源，减少污染物排放，构建绿色高质量发展的长江经济带具有重要现实意义。

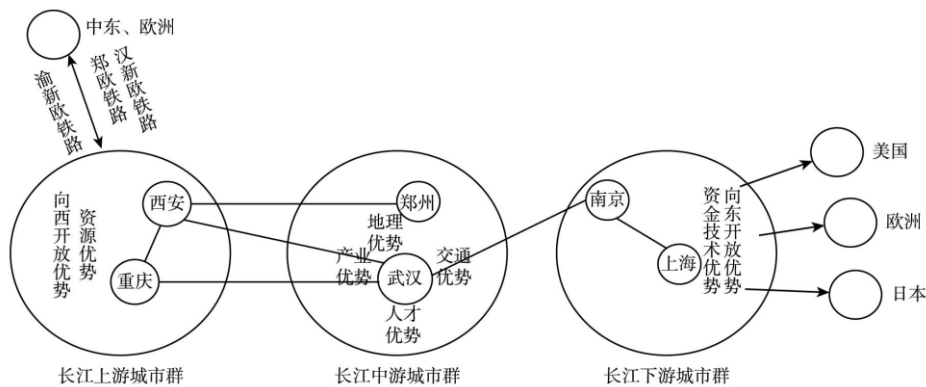


图 1 “丝绸之路经济带”和“长江经济带”的交通大动脉

二、制约湖北高质量发展的水运

物流交通“瓶颈”

(一)湖北长江沿线各地区以及运输部门之间在水运物流交通发展规划方面缺乏统筹协调，导致长江水运资源整合利用效率低下

从水运物流发展水平看，2017 年，上海、浙江以及江苏等沿海发达省份水运货物周转量占全部货物周转量的比重分别为 98.5%、81.2%和 68.3%，而湖北该项指标值仅为 45.3%，不仅低于 52.2% 的全局平均水平，甚至比近邻安徽的发展水平还要低。³从水运物流发展结构看，湖北公路货物运输量的规模要远远大于铁路和水路运输方式。特别是 2000 年以后，湖北公路运输迎来了爆发式增长，货物运输量从 2000 年的 2.86 亿吨迅速增长至 2016 年的 12.27 亿吨，年均复合增长率高达 9.53%。然而，动辄上千亿的公路运输固定资产投资与百亿级的水运投资所创造的货物周转量基本相当。从水运物流发展效率看，2017 年湖北全社会物流总费用占 GDP 比重约为 15.37%，高出全国平均水平约 0.5 个百分点，⁴与美、日、德等发达国家平均 8%-9% 的比重相比，湖北物流成本仍然具有较大的下降空间。以上数据均表明，湖北在交通运输发展规划上并未充分利用自身在水运物流方面的潜在优势。

(二)长江航道建设历史欠账较多，高等级航道比例偏低

²参见《长江、密西西比河、莱茵河运量比较》，第 8~20 页，交通部科学研究院研究报告，2005 年 11 月 16 日。

³CEIE 数据库。

⁴《中国统计年鉴 2018》

尽管在“十二五”期间，湖北等级航道总里程达到 5980 千米，约占全省 8433 千米航道总里程的约七成。然而，长江上用于发电和防洪的各种水利基础设施因碍航而导致航道等级偏低的问题比较普遍，难以满足大型船舶的航行条件。目前，能够通航千吨级以上船舶，水深在 2.5 米以上（三级及以上航道）的航道总里程只有 1738 千米，占比仅为 20%左右。而通航能力在 100 吨以下船舶的低等级航道，普遍存在运输中转环节多、平均运距短、适航条件差等缺陷，难以发挥水运载货量大、航程远、成本低的优势。特别是长江航道“中梗阻”、三峡船闸“卡脖子”、汉江梯级“断档”、支流航道“不成网”等问题比较突出。航道建设投资不足仍是当前湖北水运交通物流体系发展过程中所面临的最为突出的“短板”，也是导致湖北物流运输“弃水走陆”的重要原因。

（三）港口现代化运营水平不高，集疏运系统建设不配套

首先，港口发展的结构性矛盾较为突出。目前，湖北省内大部分港口特别是汉江沿线港口，机械化、自动化以及信息化程度偏低，大型化、专业化深水泊位数量不足，物流设施设备标准化程度不高。其次，港口核心区与外围区域的发展规划不匹配，岸线资源利用集约度低。一些地方政府出于招商引资需要，任由企业沿江建设厂区和仓库，导致优良深水岸线的后方陆域被蚕食、割裂。最后，港口物流交通枢纽功能缺失，集疏运条件较差。港口货运站场和港区集疏运专用通道建设严重不足，不同运输方式之间的衔接不畅，连接至港口的铁路和公路等交通基础设施条块分割严重，“最后一公里”难以顺利打通。

（四）水运市场运营集约化程度较低，企业经营效益欠佳

第一，大部分航运企业市场功能单一，一体化综合运输服务能力不足；第二，长江航线上的船型杂乱，船舶标准化程度较低，平均吨位偏小，部分船只技术状况差，能耗和污染排放较高，运输组织形式落后，严重影响运输效率和航运效益；第三，水、陆、公、管、空等不同运输部门各自为政，在运输政策和标准制定等方面缺乏协调与衔接，地区之间、行业之间存在不同程度的行政与市场准入壁垒；第四，水运与其他交通方式之间缺少统一的信息沟通平台，信息资源在企业、行业以及区域之间的共享水平低，信息孤岛现象普遍存在；第五，综合运输组织化程度低，以港口、货运场站、机场等为枢纽的多式联运和现代物流发展相对滞后。

（五）水运发展配套的大型仓储设施以及冷链物流系统建设不足

仓储物流设施往往由于占地面积大、资金投入多、回收周期长而无法吸引足够的社会资本投入。近年来，随着湖北的城市扩容改造，原有物流仓库设施改作他用，新建设施受土地资源和投资周期影响严重短缺，特别是集冷藏加工、运输、配送于一体的冷链仓储物流设施建设严重不足，湖北经济发展所需的各种生产、生活物资在遭遇自然灾害或恶劣气候时经常需从周边省份调运。大型仓储设施建设不足严重制约物流配送效率的进一步提升。

三、湖北构建高质量发展的水运物流交通

体系的对策建议

（一）建立顶层设计机制，强化跨地区以及跨部门之间的衔接协同，积极构建以“长江黄金水道”为依托的综合物流交通体系

第一，在政府层面，省政府应在交通运输部的领导和协调下，积极与沿江七省二市相关部门就长江水运发展全局性的重大关键问题达成广泛共识，尽快研究建立长江黄金水道发展的地区间合作共赢模式，实现长江沿线运输资源的高效整合。第二，在行业层面，建议铁路、公路、水运以及航空等运输部门之间通过战略合作形成利益联动，尽量发挥各种运输方式的比较优势，通过部门之间的衔接配合实现错位竞争，减少运输资源的重复投入与浪费。第三，在企业层面，要突破部门和地方保护主义的

固有思维，鼓励物流、港口企业实现“强强联合”。可以借鉴宝钢并购武钢的经验，推动“上港集团”与武汉港航发展集团重组合并，通过与长江下游港口龙头企业构建“利益共同体”来“借船出海”，减少中间运输环节，提升湖北作为长江中游水运枢纽的核心竞争力。

（二）加大长江航道、港口以及仓储等基础设施投资，增强湖北水运物流的通行能力

积极争取国家层面的财政支持，推动湖北段的航道和港口重大项目尽快进入国家规划建设的立项目录，已经批复的工程项目要加快建设进度。当前，在航道建设方面，要重点围绕“一轴一圈一网”来建设长江高等级航道网，加快打造全流域黄金水道。在港口建设方面，要加快建设以武汉长江航运中心为核心，以宜昌、荆州、黄石等港口为支撑的“多核化”沿江港口体系，重点围绕港口集群构建“铁水公空管”无缝衔接的综合交通运输枢纽；在仓储设施建设方面，要鼓励与支持大型仓储物流企业建设货场、库房等基础设施，政府应在土地划拨、贷款融资、税收优惠等方面给予适当的政策倾斜，尤其要重点发展包括农产品、药品等物资的覆盖集货、加工、运输、销售各环节的冷链物流体系，加强分级、包装、预冷等设施建设。

（三）强化信息集成与技术标准化建设，提升湖北水运物流的现代化水平

首先，在信息集成方面。一是推动云计算、大数据、物联网、移动互联网、智能控制等技术与各种交通基础设施深度融合，重点提升交通运输枢纽与运载工具的数字化及智能化水平。二是加快推进公共物流信息平台建设。通过打破信息孤岛，实现港口与船公司、铁路、民航、公路等不同运输环节、结点之间信息系统的互联互通。三是强化交通运输信息采集、挖掘和应用，加快生产组织和管理方式的转变，全面提升运输效率和服务品质。其次，在技术标准化建设方面。一是重点围绕运输托盘、商品包装以及交易流程，做好相关标准的制修订和应用推广工作。二是以运输托盘标准为核心，建立与货架、周转箱、托盘笼、自提货柜等相适应的标准化配送设施。三是建设水路、公路、铁路以及航空等多部门运载设施相互衔接贯通的电商物流标准体系。四是积极推进集装箱多式联运标准化，制定统一的集装箱技术标准，统一运输单证，完善操作过程。

（四）进一步完善和修复湖北水运物流的绿色生态系统

要正确认识长江水运发展与自然资源保护之间的辩证关系。把“环境保护、节能减排”等绿色发展理念严格落实到水运物流的各个环节。将长江航道治理、河道清淤疏浚、堤防修缮加固、城市内河污水处理、河道防洪抗旱以及水资源生态保护等视为一项系统工程。运输、水利、环保、城市规划等相关部门要密切配合，以国家“长江经济带”发展战略为契机，完善长江航运设施，提升湖北长江沿线城市的防洪抗旱能力，修复长江周边的水资源生态系统。坚持在“共抓大保护，不搞大开发”的总体原则下积极推进长江水运事业的绿色可持续发展。

参考文献

- [1]陈秀莲、张静雯《中国—东盟港口互联互通建设存在问题与对策》，载于《对外经贸实务》2018年第2期。
- [2]冯宏琳、袁子文《长江经济带及水运发展新形势和新要求》，载于《综合运输》2018年第1期。
- [3]高玉玲《用科学发展观指导湖北水运发展》，载于《学习月刊》2006年第8期。
- [4]黄雯、魏星海《长江航道建设中有关生态保护问题的探究》，载于《中国水运》2015年第2期。
- [5]潘文达、潘思延《长江水运物流对区域经济贡献的量化分析》，载于《水运工程》2011年第5期。

[6]王阳红《竞进“十三五”打造湖北水运“升级版”》，载于《中国水运》2016年第1期。