



内河港口物流园区发展相关问题研究

邬志华¹, 唐兵², 李灼³

(1. 武汉理工大学, 湖北 武汉 430070; 2. 重庆市交通规划勘察设计院, 重庆 400067;

3. 重庆交通大学, 重庆 401147)

摘要: 为探讨我国内河港口物流园区发展策略和最佳布局方案, 在详细分析国内外港口物流发展阶段及其必备条件的基础上, 提出当前长江上游地区港口物流的成熟条件和存在的问题, 进而以此为基础分析内河港口物流园区建设发展中需要解决的基本问题, 并提出港口物流园区开发模式、经营模式、发展类型、选址原则等。以全国最大的内河港口物流园区——重庆果园港口物流区为案例, 利用提出的理论进行分析, 得到了内河港口物流基地的发展策略和适宜的布局方案。

关键词: 港口物流园区; 理论; 案例

中图分类号: F 252.8; U 691

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2012)07-0082-04

Key technology on development of inland port logistics park

WU Zhi-hua¹, TANG Bing², LI Zhuo³

(1. Wuhan University of Technology, Wuhan 430070, China; 2. Chongqing Communications Planning Survey & Design Institute, Chongqing 400067, China; 3. Chongqing Jiaotong University, Chongqing 400074, China)

Abstract: To discuss port logistics base development strategy and the best layout program in southwest China, we analyze domestic and international port logistics development stage and prerequisites, and put forward the mature condition and problems in southwest port logistics, and investigate basic problems to be solved in the construction and development of inland port logistics parks, together with the development mode, operation mode, development style, and site selection principle, etc. Taking Chongqing Guoyuan port logistics park, the largest port logistics park in China, as an example, we carry out an analysis based on the theory presented and achieve the development strategy and proper layout plan for the inland port logistics park.

Key words: port logistics park; theory; case

1 内河港口物流园区发展现状及存在问题

1.1 港口物流园区概念及发展阶段分析

物流园区(logistics park)是几种运输方式衔接形成的物流节点活动的空间集群, 是多种现代物流设施设备和多家物流组织机构在空间上的集合。港口物流园区则是指以港口为依托, 由多个物流组织设施 and 专业化物流企业构成, 具有装卸、仓储、运输、加工、配送等基本功能, 并具备与之配套的信息、口岸、咨询、维修等综合服

务功能的规模化、功能化、信息化物流组织和经济运行的港口物流产业集群区域。

综合国内外成功经验, 将港口物流园区发展分为3个阶段: 第1阶段是港口物流起步阶段, 以港建区, 传统港口业务部分延伸, 初步承担主要贸易港口运输枢纽功能; 第2阶段是港口物流快速发展阶段, 以区促港, 港口及物流逐步成为供应链管理中的重要环节; 第3阶段是港口产业集群成熟阶段, 三区联动, 物流园区功能完善, 形成以

收稿日期: 2012-04-05

作者简介: 邬志华(1969—), 男, 高级工程师, 从事水运规划研究。

货物装卸、运输、物流、制造和贸易活动为核心的港口产业集群。

1.2 港口物流园区发展现状分析

为适应国际经济贸易航运发展的需要,近年来,港口的发展取得了空前的发展,国际上物流园区最早出现在日本,很快在欧洲一些国家得到推广,近年又进一步扩展到亚洲国家和地区。从总体上看,国外港口物流园区占地一般在45万~200万 m^2 ,存储配送型港口物流园区用地一般在50万~100万 m^2 ,运输枢纽型港口物流园区用地一般在200万 m^2 以内,并重点发展现代物流。

我国港口物流园区的开发和兴起始于20世纪末21世纪初,目前处于快速发展阶段。沿海发展较好的港口物流园区主要有上海洋山港、天津东疆港以及河北曹妃甸等物流园区。洋山港口物流园规划将建成世界规模最大、现代化程度最高的物流园区;天津东疆港是我国北方最大的保税区域;曹妃甸是北方地区最大的能源枢纽港。内河港口物流园区处于发展起步阶段,如重庆港、武汉港都在加快推进港口物流园区建设步伐,重庆港规划将形成以果园、寸滩等9大内河枢纽型港口为主体的港口物流园区发展布局。

1.3 发展存在的问题

我国港口物流园区总体上还缺乏长远发展战略规划,港口物流园区建设发展缺乏系统理论指导。内河港口物流由于先天性的原因,发展存在诸多的限制和不足,因此相对沿海港口物流园区来说,内河港口物流有其自身的特点和问题,具体如下:

1) 发展还处于起步阶段。内河港口点多线长,基础设施薄弱,物流技术水平低。主要表现为港口泊位陆域纵深狭窄,集疏运和中转储存条件差,缺少大型化、专业化的深水码头,不适应大型化船舶发展需要。

2) 生产作业单一,增值服务尚未形成。目前,内河港口生产仍停留在传统的装卸、仓储、运输上,综合性的物流服务,物流的统筹策划和精细化组织与管理能力明显不足。

3) 港口物流基础设施建设还不完善,物流信

息化水平不高,健全的港口物流系统的组织机构和体系、统一的港口物流信息平台 and 区域性的物流信息平台尚未形成。

4) 港口物流建设的组织协调以及管理方式等不能达到现代港口的标准。各物流运输部门基本呈现各自为政、相互割裂、行业垄断的态势,加大了物流运作成本,物流运行效率低下,促使其发展困难。

2 内河港口物流园区规划战略目标、选址原则

2.1 规划战略目标

港口物流园区规划和建设应立足高起点、高标准,立足现代物流的发展趋势,将其战略定位提升到一个高水平。其规划的战略目标定位为:实施国际绿色物流作业的场所,国际绿色物流重要的枢纽,供应链管理的重要环节之一。能够与港口协调发展,促进港口竞争力的提高;能够与港口产业协调发展,促进港口产业集群的发展;能够与经济社会协调发展,促进经济开发和城市建设;能够节约资源,与环境协调发展。

2.2 园区发展应具备基本条件

内河港口物流园区发展必须具备:良好的区位优势,发达的综合交通网络,强大的工业、产业条件支撑,发达的金融贸易服务业,配套完善的深水港口等基础条件。对照上述条件,我国部分省市已经具备发展内河港口物流园区的条件。

2.3 选址原则

1) 合理定址原则。①与城市中心保持适当距离,减轻园区发展对城市交通的压力,为城市发展留足空间;②有便捷的集疏运体系,位于交通枢纽节点位置,港口条件优越,能便捷连接铁路和高速公路的区域优先考虑;③符合国土规划,能充分保证用地规模,土地开发成本较低;④有足够的经济腹地作为依托。

2) 统一规划原则。在全国物流大通道的格局下,按照区域经济的功能、布局和发展趋势,依据物流需求量和不同特点由政府统一规划。要打破地区、行业的界限,防止各自为政、盲目布点、恶性竞争、贪大求洋的情况。

3) 前瞻性原则。坚持高起点和全球视野,把园区规划放在调整地区产业空间布局、实现地区产业结构升级的角度去考虑。

4) 柔性化原则^[1]。采取柔性规划思路,突出规划中持续改进、有序扩展机制的确定,结合园区的近、远期规划,确立规划的阶段性目标,并保持规划的弹性,以包容未来多种发展机遇。

3 内河港口物流园区发展模式分析^[2-5]

3.1 开发模式

结合国际及沿海港口物流园区发展经验,总结内河港口物流园区的开发模式主要有4种。1) 经济开发区模式,在特定的开发规划、政策和设立专门的开发部门的组织下进行经济开发项目。2) 主体企业引导模式,由物流技术、企业经营、企业供应链管理中具有优势的企业率先在园区开发建设。3) 工业地产商模式,由工业地产商主持进行物流园区的道路、仓库和其它物流基础设施及基础性装备的建设和投资,然后以租赁、转让或合资、合作经营的方式进行物流园区相关设施的经营和管理。4) 综合运作模式,指对上述的经济开发区模式、主体企业引导模式和工业地产商模式进行混合运用的物流园区开发模式。

由于物流园区项目一般具有较大的建设规模,涉及经营范围较广,既需要土地、税收等政策支持,也需要在投资方面跟上开发建设的步伐,还需要具备园区经营的运作能力,因此,单纯采用一种开发模式,往往很难使园区建设顺利进行,必须对经济开发区模式、主体企业引导模式、工业地产商模式等进行综合运用。

3.2 经营模式

物流园区的经营模式主要有5种。1) 管理委员会制。政府仿照开发区的管理模式,组建管理委员会对物流园进行管理,提供企业登记、土地使用、人事代理等服务,物业管理等具体工作则委托专业公司来做。它适合于规模很大的物流园区。2) 股份公司制。设立董事会、总经理、监事会与相关部门,按责权利相结合的原则对园区进行管理。它适用于开发商是物流龙头企业的园

区。3) 业主委员会制。参与园区开发建设的物流企业组成业主委员会,成为园区决策机构,组建管理部门负责具体的经营。4) 协会制。由物流行业协会负责整个园区的经营管理,组织协调园区企业开展物流服务。协会只是组织者,不对园区进行直接投资。5) 房东制。投资商完成土地开发、基础物流设施建设之后,把土地、仓库、办公楼、信息平台等设施出租给物流公司,投资商只收取租金,不参与经营。园区为企业提供的服务职能由政府或由专业公司提供。

4 内河港口物流园区发展的实践探索

4.1 重庆市内河港口物流园区发展总体规划

重庆针对港口存在的小、弱、散以及与城市发展相冲突等诸多问题,为促进长江上游航运中心建设,在内河水运发展作出了很多有益的探索,提出了建设一批布局合理、多式联运便捷、设施先进、规模适度的大型港口物流园区,尤其是集装箱存储、港口物流和临港产业“三结合”的港口物流园区。经过精心调研和论证,按照为城市发展预留空间、铁公水无缝衔接、临近工业开发区附近原则,在主城区江北寸滩、果园、涪陵龙头山、万州新田等地布局9个枢纽级的港口物流园区,以大型化、专业化的集装箱、大宗散货、危化品、汽车滚装运输系统建设为主导,5 000吨级的港口泊位在10个以上,实现铁公水联运,园区面积在3 km²以上,年通过能力在2 000万t以上,其中以果园港口物流园区^[1]具有代表性。

4.2 重庆港果园港口物流园区规划^[2]

1) 发展条件。果园港口物流园区位于我国第3个国家级新区两江新区的核心,后方产业门类齐全。上距江北嘴金融中心和朝天门约30 km(航道里程),港区后方绕城高速、渝长高速和西部大开发最大工程渝怀铁路横贯作业区,距重庆江北机场15 km,在园区可实现空、水、铁、路联运无缝连接。

2) 总体布置方案。果园港口物流园区是目前世界内河最大的集装箱港口,是长江上游航运中心的标志性工程。果园港口物流园区历经7次

规划调整,最终按照“第三代港口”功能打造,规划前方为港口装卸区,后方依次规划为物流园区和产业加工区,项目投资100亿元,总规划用地437.43万 m^2 。物流园区规划泊位15个,设计通过能力200万TEU、50万辆商品汽车滚装和300万t散杂货。物流园区规划公共用地(包括公共设施用地9.96万 m^2 ,道路广场用地104.7万 m^2 ,对外交通用地30.93万 m^2 ,市政设施用地1.27万 m^2 ,绿地37.77万 m^2)184.63万 m^2 ,占总占地的42.2%;物流增值加工用地18.19万 m^2 ,占总占地的4.53%;仓储用地198.34万 m^2 ,占总占地的49.44%。项目主要为西部地区(特别是两江新区)的货物运输提供综合运输服务,其功能以集装箱、散杂货、滚装运输为主,并相应发展保税、物流、商贸等功能。园区设计年通过能力3 000万t,其中集装箱吞吐能力200万TEU,散杂货600万t,商品汽车100万辆。

3)模式选择。在综合评判港口物流园区的开发模式后,结合果园港口物流园区开发特点,最终确定的开发模式为港口项目主要由国有企业港务集团为主导进行开发,后方园区通过招商引资等多种模式联合开发经营。从总体上看,这种模式目前是非常成功的。

5 发展建议

内河港口物流园区发展还处于起步阶段,政府部门要积极引导、强化规划,并为港口物流园区的远景发展在土地利用、城市交通规划方面留有足够空间,不能因为其它方面土地开发带来的短期利益而压缩港口物流园区发展空间。在港口物流园区发展初期,政府可根据实际情况加大财政投入建设物流园区公共基础设施,同时要积极制定优惠政策引导大型化、专业化物流企业入驻园区,对园区基础设施进行开发的企业给予施工营业税返还等措施以加快推进园区基础设施建设;对园区的经营企业则可采用减免营业税等措

施吸引企业入驻,以促进内河港口物流园区的科学、快速发展。

6 结论

1)内河港口的发展必须要具备良好的区位优势,发达的综合交通网络,强大的工业、产业条件支撑,发达的金融贸易服务业,配套完善的深水港口等基础条件。

2)大型港口物流园区的选址原则应坚持科学选址、统一规划,具有前瞻性和柔性化,为城市发展预留空间,铁公水无缝衔接,临近工业开发区附近等,面积在2 km^2 以上。

3)园区规划应根据地方发展特点,尽可能按照港口、物流和临港产业“三结合”的模式规划,实现区港联动和无缝衔接。

4)港口物流园区发展模式应该以政府主导和国有企业经营为主,同时考虑积极筹集建设资金,和知名国际物流经营商联合经营。

5)港口物流园区单纯采用一种开发模式很难建设顺利进行,必须对经济开发区模式、主体企业引导模式、工业地产商模式等进行综合运用。

参考文献:

- [1] 真虹,刘桂云. 柔性化港口发展模式[M]. 上海: 上海交通大学出版社, 2008.
- [2] 王学锋. 现代港口物流管理[M]. 上海: 同济大学出版社, 2007.
- [3] 程言清,李秋正. 港口物流管理[M]. 北京: 电子工业出版社, 2010.
- [4] 汪长江. 港口物流学[M]. 杭州: 浙江大学出版社, 2010.
- [5] 汪传旭. 区域港口合作竞争及其物流系统[M]. 上海: 上海交通大学出版社, 2009.
- [6] 重庆市交通规划勘察设计院. 重庆主城港区果园作业区港口控制性详细规划[R]. 重庆: 重庆市交通规划勘察设计院, 2010.

(本文编辑 武亚庆)