

物流案例分析：“三峡物流中心”胎动物流师资格考试 PDF
转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/517/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E6_A1_88_E4_c31_517535.htm “如果三峡物流中心能在宜昌顺利建成，将降低物流成本、增加物流总量、提高物流增加值，形成上海南京武汉宜昌重庆‘五点一线’的长江黄金水道开发利用新格局”，11月26日，位于湖北宜昌的三峡大学党委副书记何伟军向记者如是描述。在此之前，何伟军刚与宜昌市政府研究室、市发改委的官员以及三峡大学部分学者联合完成了近5万字的《中国（宜昌）三峡物流中心建设研究报告》。该报告指出，“建设三峡物流中心，就是建设三峡航运中转中心、区域性交通中心、鄂西渝东商贸中心和三峡游客服务中心”。宜昌市发改委财金贸易科科长祝中建所了解到的则是，国家正在制定的全国物流产业发展的总体规划已经上报给了国务院，“三峡物流中心下的4个分中心，涉及大量基础设施建设，我们也希望国家能进行投入”。4条铁路、4条公路、5个港口、6个物流园区以及1个机场的改扩建这些就是宜昌建设三峡物流中心所要完成的基础设施。在此背后，正是长江流域物流体系所要面临的机遇与挑战。“旧瓶装新酒”上述项目的完整投资目前尚未有具体数字。何伟军也以话题敏感为由婉拒了记者。但宜昌市政府的一位知情人分析认为，没有1000亿、没有5年时间，根本建设不了三峡物流中心。其实，早在2005年，宜昌就提出了建设“三峡物流中心”。国家交通部规划在全国布局建设45个货运主枢纽，武汉为其中之一。据此，湖北有了规划三个次主枢纽宜昌、荆州、襄樊。考虑到单纯的货运站场功能并不能满

足经济发展要求，宜昌市交通局提出并获批兴建“三峡物流中心”项目。如今回顾，祝中建坦承，那也就一个区域性的“物流圈”项目。而宜昌此刻提出建设三峡物流中心，大力发展“水陆空铁”一体的翻坝转运体系和现代物流业，“就是希望能借机纳入国家总体规划。”祝中建说。2008年上半年，就有全国政协的高层领导向省政府提出，“要从战略高度审视三峡物流中心，宜昌连上了全国大物流，才能充分发挥长江黄金水道对沿海区域乃至全国经济的辐射带动功能”。宜昌市政府的知情人向记者透露，“正是高层的积极推动，11月初才召开了‘中国（宜昌）三峡物流中心建设高层论坛’。否则，谁敢冠以‘中国’二字啊！”但事情的变化，与扑面而来的现实尴尬，有着极大关系。现实是，三峡水库蓄水达到175米水位后，万吨级船队将可从宜昌直达重庆。“大体上来讲，1吨货物1公里的公路运输运价是0.924元，铁路运输是0.198元，而水路运输仅0.033元”，随着工业经济全面发展，何伟军认为水路运输成本优势将更加突出。然而，由于运行条件与设计条件相差较大，三峡船闸的运力却已赶不上过坝运量需求，大量物资需要翻坝中转，甚至出现了“大坝锁江”的现象。2007年，三峡船闸双向过坝货运量猛增到4686万吨，翻坝转运1364.2万吨今年，三峡过坝货运量将再度刷新。据中科院三峡航运课题组预测，2010年三峡船闸双向过坝货运量将达到9000万吨，2020年达到1.85亿吨，2030年达到2.48亿吨。目前通过翻坝运输的物资主要来自沿江的湖北、四川、重庆等地，但转运效率上仍不高，环节复杂，且存在安全隐患。而未来10-15年内，有专家初步预计，翻坝转运占三峡过坝货运总量的比重将超过50%。重庆市万州港口

（集团）公司目前就遇到两个最为困扰的问题，该公司投资发展部的一位人士告诉记者，一是长江两岸的山体崩塌、滑坡；二是三峡坝区的通航能力与急速增长的货运需求还存在一定差距。三峡大坝蓄水后，三峡双线五级船闸成为客货船舶过坝的主要通道，但需耗时9小时以上，而以“水-陆-水”方式的滚装船转运，也至少需3小时。“在船闸流量超限、旅游黄金周、船闸应急抢修等期间，船舶积压的现象更加突出”。“无论对谁而言，包括重庆、四川在内，建设三峡物流中心，绝对多赢，根本就不存在竞争”，物流成本是中西部内陆城市经济发展的重要桎梏，何伟军认为三峡物流中心的建设将为其他地方的发展“作配套”，“湖北要受益，重庆、四川都将为此受益”。上报国务院但与宜昌相比，同属三峡库区的重庆万州早在2003年就提出了到2020年建成“三峡库区物流中心”。2007年12月，重庆进一步提出：到2010年，重庆要成为全国物流网络中的主要枢纽和节点之一，力争实现现代物流业增加值600亿元；到2020年，建成“长江上游现代物流中心”。值得一提的是，据记者掌握的资料显示，2007年，重庆市物流业增加值超过300亿元，上规模的物流企业超过900家。“宜昌强力推进三峡物流中心的建设，不可否认，对川渝都有好处。”在接受本报采访时，重庆市物流协会一位资深人士向记者举了个例子，比如成都、重庆的炼油厂、乙烯，项目多，量大，今后长江上游很大的物流需求就是化工产品，如何提高三峡大坝的过闸能力并为其提供物流翻坝服务，是需要加快解决的重大问题，“但在一些物流项目及资金上，三地的争夺依然会存在。发展不足，是它们共同的问题，谁先发展对谁就先有利。”在今年11月初召开

的三峡物流中心建设高层论坛上，重庆市发改委副主任王平说，要跨越式发展长江流域物流体系，就必须实施“一江两翼”战略——“一翼”就是沿兰渝铁路到新疆，打通到欧洲的铁路快速通道和长江相连接；另外一“翼”就是沿渝滇铁路，滇瑞、滇缅铁路，到缅甸南部的印度洋港口，把西南的通道打通。王平观察到，现在长江流域，招商集团通过入股上海港运作了上海、南京、武汉港口物流，保华集团运作了南通和宜昌的港口物流。他表示，重庆和宜昌要共同推动物流企业互动，通过大企业对上中下游码头的重组，来实现长江流域港口和物流的一体化发展。“重庆有重庆的想法，宜昌有宜昌的谋略。虽然面临一些需共同解决的问题，但轻重缓急不同、话语权大小不同。”上述重庆市物流协会的人士认为，“如果缺少一个统一协调实施的地方主体，竞相分食项目和资金蛋糕的现象就不可避免”。何况，抛开宜昌不谈，重庆还面临着来自四川的“挑战”。目前，《四川宜宾港总体规划》已获省政府审批，规划2012年宜宾港集装箱年吞吐能力将达100万标箱；泸州集装箱码头一、二期工程2009年底组合后，年吞吐能力实际可达40万标箱。此外，泸州港还在申报国家一类水运开放口岸、港口保税政策等。“构建高效的长江流域物流体系，需要国家各有关部委积极研究，纳入国家规划考虑，还需要国家出台进一步鼓励现代物流业发展的一系列政策”，祝中建告诉记者，11月召开的论坛结果将由全国政协进行归纳、整理后上报国务院。虽然目前结果还远未到水落石出之时，宜昌已是不能不急。“明年三峡工程就将全面竣工，工程投资一下子递减为零，宜昌的相关产业会不会萎缩和空心化？”宜昌市政府的知情人士告诉记者，现

在上下官员都很担心，最近市政府发文要求各部门借国家扩大投资的东风，把三峡物流中心建设作为当前和今后一个时期“至关重要”的工作，迅速策划、申报一批项目。百考试题编辑整理。"#F8F8F8" 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com