

# 湘江水路集装箱运输发展的思考

黄林 蒋惠园

湘江有通江达海的优越条件，通过建设开发增强了水路运输的市场竞争力，水路运输的优势正在得到进一步的发挥。湖南水路集装箱运输虽然起步较晚，1993年才由湖南远洋运输公司采用江海联运的方法开发了湖南水路国际集装箱运输，当年完成箱量2000TEU。但仅仅十余年时间，2004年完成箱量已达95524TEU，集装箱运量的增长已是湘江航运的一个亮点，在满足国民经济发展需要、推动外向型经济格局的形成、保障外贸运输和国内贸易运输等方面起着至关重要的作用。当今世界经济发展全球化的特点越发凸现，进一步加快发展湘江集装箱运输，以湘江至长江的直达运输为主线，开展集装箱多式联运，为客户提供门到门服务，对促进湖南省的经济发展具有重要的战略意义。

## 一、湘江水路集装箱运输发展状况

湖南省地处长江中游南岸，是我国内河航运最为发达地区之一，水运资源十分丰富，全省现有通航河流373条，通航总里程11968公里，拥有大小港口106个，其中年货物吞吐量在100万吨以上的港口11个，千吨级以上泊位29个，其航运综合条件居全国第3位。

进入本世纪后，湘江水路集装箱运输得到了快速的发展，目前主要的航线为长沙(株洲、湘潭、岳阳)至上海干支直达航线。经过十多年的发展，湖南集装箱运输船舶逐步发展，开始阶段用分节驳顶推船队运输，后逐步发展为40TEU自航船，80TEU自航船，124TEU自航船，船型开始向标准化、系列化发展。

湘江沿岸共有年吞吐量万吨以上港口65个，已具备集装箱装卸能力的港口有长沙港、岳阳港、株洲港、湘潭港和衡阳港，其中长沙港、岳阳港和株洲港年货物吞吐量都在200万吨以上，湘潭港和衡阳港年货物吞吐量也达100万吨。

2004年，湘江水路集装箱运量达到95524TEU，相对2003年同期增长了42.3%，是历年来集装箱净增运量最多的一年。1995—2004年集装箱运量总体上呈快速上升的趋势，年平均增长率达到49.5%，这也标志着湘江水路集装箱

运输进入了快速发展阶段(见表1)。

表1 1995—2004年湘江水路集装箱运量

年份	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
运量 (TEU)	4169	5918	4778	5768	9412	13552	39539	48269	67132	95524

## 二、湘江水路集装箱运输所面临的形势

近年来，通过深化改革和扩大开放，湖南工业发展态势良好，随着湖南省加快工业化进程和大量的招商引资，进出口贸易将会大幅增长。为了满足腹地经济和社会发展的需求，湘江地区的货运量和货运周转量必然会快速增长，这些都给湘江水路集装箱运输发展带来了机遇，但同时也受到铁路和水路集装箱运输的竞争冲击。

### 1. 铁路集装箱运输现状分析

2000—2004 年湖南省铁路集装箱总运量情况见表 2。从表中可以看出，2000—2003 年湖南铁路集装箱总运量呈上升趋势，2004 年则略有下降，主要原因是湖南省严重干旱，水库发电量大减，电煤运输大量增加，导致铁路运力异常紧张，影响了铁路集装箱运输的发展。

以 2004 年底长沙至上海口岸，20 英尺国际标准集装箱的运输为例：铁路集装箱运输的价格从堆场到货船舱底的费用为 3760 元 / TEU，铁路集装箱运输的时间为 2—4 天，铁路集装箱运输的客户与水路集装箱运输的客户大体相同，相对集中在对一程运输时间要求高、运价敏感度较低的客户中。

### 2. 公路集装箱运输现状分析

1995—2003 年湖南省公路集装箱运量情况见表 3。从表中可以看出，湖南集装箱公路运输的运量在 2003 年上升了一个大的台阶，同比增长 210%。此表中数据包括了从铁路堆场、港口堆场到客户指定场地的运输量，这一部分不是直接的外贸进出口货运的运输，只是联运的公路运输部分，但也说明公路集装箱运输的发展处于快速上升的态势。2004 年度集装箱运输保持了继续增长的态势。

表 2 2000~2004 年湖南省铁路集装箱运量

年份	全省 (万吨)	折算箱量 (万TEU)	长铁 (万吨)	折算箱量 (万TEU)	怀铁 (万吨)	折算箱量 (万TEU)	石长 (万吨)	折算箱量 (万TEU)
2000	66.96	3.348	66.96	3.348	0	0	0	0
2001	110.92	5.546	79.42	3.971	11.5	0.575	20	1
2002	119.22	5.961	86.62	4.331	10.1	0.505	22.5	1.125
2003	158.91	7.9455	112.51	5.6255	11.7	0.585	34.7	1.735
2004	144.77	7.2385	97.77	4.8885	12	0.6	35	1.75

注：①其中包括铁路 5 吨、10 吨等铁路专用集装箱；

②集装箱量按照平均每箱 20 吨折算。

表 3 1995~2003 年湖南省公路集装箱运量

年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
运量(TEU)	1592	3056	6636	14223	14489	16071	17078	13861	43039

以 2004 年底长沙至上海，20 英尺国际标准集装箱的运输为例：公路集装箱运输的价格为 13000 元 / TEU；公路集装箱运输的时间为 1—2 天，公路集装箱运输的客户主要集中在对时间要求苛刻，对运费敏感度低的用户中。

### 3. 多种运输方式的比较

以 2004 年底长沙至上海，20 英尺集装箱运输为例，多种运输方式比较如表 4。

表 4 多种运输方式服务特性比较

运输方式 服务属性	湘江水运	铁路	公路
运输费用(元)	2450	3760	13000
运达时间(天)	3-6	2~4	1~2
服务可靠性	1	2	3
服务频率	每周超过12班	2~3趟/月, 车皮紧张	每天
运输安全性	3	2	1
运输质量	3	2	1

注：①运输服务费用：指运输需求者所支付的全部运输费用；

②运达时间：指由发货单位起运至收货单位的全程运输时间；

③运输服务可靠性：指运输期限的可靠性，该指标为定性指标，在三种运输方式比较时，采用1, 2, 3来代表各运输方式的优劣，最好为3，其次为2，最差为1；

④服务频率：为单位时间内完成的发车（船）次数；

⑤运输安全性和运输质量：该两项指标也为定性指标，在三种运输方式比较时，采用1, 2, 3来代表各运输方式的优劣，最好为3，其次为2，最差为1。

从以上多种运输方式的比较分析可以得出，随着铁路运能的提升和铁路集装箱运输技术的发展，以及铁路部门对集装箱运输的全方位重视和营销工作的全面加强，湖南铁路集装箱运输将对湘江水路集装箱运输构成主要竞争。随着湖南及全国高速公路网络的建设，和深圳口岸对湖南内地市场的需求不断增加，湖南公路集装箱运输也会对湘江水路集装箱运输产生一定的竞争。

但水路集装箱运输在除运达时间和服务可靠性外的其他方面都处在优势地位，而且湖南省外贸出口适箱货物大部分为附加值较低、货物较重且对运输成本比较敏感的类型，价格在运输方式的选择中占有比较大的影响力。所以对湘江水路集装箱运输而言，目前既面临机遇，又面临着挑战。

### 三、湘江水路集装箱运输发展战略

湖南外贸的不断发展，上海及长江沿岸港口的大力开拓以及各远洋集装箱运输公司船舶大型化等都给湘江水路集装箱运输带来了很大的发展潜力。鉴于以上情况，建议湘江水路集装箱运输采取以下战略，以提升在多种运输格局中的竞争能力。

#### 1. 扬长避短

充分利用良好的经营环境、港口资源和航道资源，抓住湖南省外贸发展和沿江工业化布局的机遇，不断提升湘江水路集装箱运输各环节的配套能力和服务水平，通过增加班次和进一步提高准班率的方式来弥补湘江水路集装箱运输时间及服务可靠性方面的劣势，不断扩大湘江集装箱运输的运量和质量，加速湘江水路集装箱运输的发展。

---

## 2. 以水路集装箱运输为基础，开拓多种物流服务战略

充分利用良好的经营环境和良好的港口资源，在不断完善和提升湘江水路集装箱运输现有服务能力和水平的同时，抓住国际、国内物流迅猛发展的机遇，开拓物流服务，改变单一的湘江水路集装箱运输的模式，拓展仓储、配送、包装等多种经营的业务，全面渗入物流的各个环节，加速港口和水路运输企业向第三方物流的转变。

## 3. 随着集装箱运输市场竞争加剧，加强多方合作

竞争机制的引进对于货运的发展起到了一定的促进作用，有利于集装箱多式联运的发展。培育省内整体实力雄厚的集约化多式联运企业，充分发挥省内外联运网点的综合服务功能，提高运输服务质量，真正实现“一票到底、全程负责”的集装箱多式联运目标。因此，水路集装箱经营者在集装箱运输市场上一方面要增强竞争能力，另一方面要杜绝恶性竞争，发展合作，在发展湘江集装箱运输中做到共赢。

为了保证湘江集装箱运输发展目标的顺利实现，除了合理规划和发展航道、港口和船舶等基础设施和设备之外，还应更新观念，引进先进的管理方法和技术，在法律法规、通关手续、运输市场的监测管理、信息系统、运输企业的改造和创新等方面采用有效的对策和措施，以提高湘江集装箱运输的效率和水平，促进湖南省经济快速健康的发展。