长江沿线主要港口水铁联运一体化建设情况

本期发送范围：

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、港口企业会员单位、秘书处各部室；长江港口分会

送：交通运输部何建中副部长、部水运局

长江沿线主要港口水铁联运一体化建设情况

铁路运输和水路运输是综合运输体系的重要组成部分，水铁联运一体化体系建设是实现综合运输，适应运输市场运量大、辐射广、通达性快的需求特点的有效途径和手段。加快发展水铁联运，可以转变交通运输发展方式，优化运输通道布局和运输结构，完善综合运输体系，对于促进水陆口岸功能结合、实现货物运输无缝衔接，能更好地发挥铁路、水路运输对国民经济和对外贸易发展的支撑和服务功能。

一、长江沿线主要港口水铁联运发展情况

长江港口的水铁联运以大宗物资运输为主，主要货种是煤炭和矿石,集装箱水铁联运处于起步阶段。中国港口协会长江分会联合武汉理工大学，针对长江干线主要港口中的九个港口（泸州港、重庆港、宜昌港、武汉港、岳阳港、九江港、芜湖港、南京港及镇江港）开展水铁联运一体化的情况进行调研。由于各港口涉及港区众多，故实地调研过程中仅选取能反映各港口水铁联运实际，并选取具有开展水铁联运优势的核心企业作为各港口代表。

1.泸州港

泸州港水铁联运的基础设施条件较完善，进港专用铁路已建成通车并直通港口堆场，成为全国内河第一个铁路直通堆场的集装箱码头和内河水铁联运“港站一体化”的率先实践者，形成了四川省第一条水铁联运通道，实现了铁路货运站场与港区无缝衔接，货物通

过铁路可直达堆场，缩短了运输时间，减少了中转费用，降低了运输成本。

泸州港水铁联运一体化具有一定优势：一是泸州港拥有进港专用铁路，铁路直接连接到堆场，实现无缝对接，减少了中转费用；二是进港专用铁路直通港口堆场后，港口辐射能力将大大增强，既可通过成渝铁路辐射成都经济区，又可通过隆（昌）黄（桶）、成昆、内昆等铁路辐射滇东、黔北地区及攀西、六盘水地区，发达铁路运输网络为泸州港实现水铁联运提供了完善的集疏运保障。三是地方铁路对泸州港有价格优惠，这是因为地方铁路不同于国铁，需要一定的运量支持，才能保证日常生产作业，通过价格优惠可争取一定的运量；四是泸州港还拥有自备车皮，所以与其他水铁联运港口相比，泸州港不存在车皮紧张的问题。

泸州港实现水铁联运一体化发展也存在一定的问题，主要体现在：一是港口和铁路通过电话、传真等方式交换信息，铁路部门的业务信息对港口透明度较低，港口有时无法及时获取铁路的班列、车皮等信息，影响水铁联运的进度。二是隆昌至泸州段铁路为地方铁路，运费远高于国铁收费标准；泸州港集装箱班列的国铁运费远高于其他线路，致使综合运输成本无竞争优势。三是铁路收费不透明，水铁联运需另外支付集装箱空箱还箱费，不及时还箱还会产生集装箱转运费，堆存费和滞箱费等。

2.重庆港

重庆港物流集团有限公司

的铁路专用线为自己投资，江津、猫儿沱、九龙坡和万州四个港区都直接与国家铁路相接。近年来，重庆港加大水铁联运港区投入，对港区进行改建和扩建，新建港区码头作业线和堆场，购配装卸和运输设备，生产能力得到提高，车辆作业效率得到提升，但还需继续提高码头综合通过能力，以适应水铁联运发展需要。

按照国家交通部和铁路部有关水铁联运战略要求，港口与铁路加强合作，优势互补，大力拓展水铁联运物流项目，取得较好效果，大大改善了港口集疏运条件，水铁联运量逐年增长。港口与铁路双方建立高层联系会议制度，采取定期和不定期方式进行业务信息交流沟通，成立专门机构负责水铁联运具体衔接组织，及时处理水铁联运运行存在的问题，港站作业效率和铁路运输效率、铁路线路能力基本能满足客户要求。

重庆港实现水铁联运一体化发展也存在一定的问题，主要体现在：一是由于铁路干线运能出现阶段性紧张，有时造成水铁联运货物到发不畅；二是港区所连接的站场线路少，容车编组能力不足，影响港区车辆的取送，延长车辆在港停时，影响水铁联运的效率；三是由于在服务上还存在一票到底、数据共享、信息查询等问题，水铁之间衔接与配合不完善，无法为货主提供满意服务；四是重庆港四个水铁联运港区均是国家铁路通过港口专用线进出港区的运作模式，运输价格相对较高，收费项目较多，主要是铁路运费及杂货，另外

向港口收取车辆延期费，工务、电务、通讯代维修费，火车培训、机车过轨技术鉴定等费目，且收费标准由铁路制定。

3.宜昌港

目前宜昌港水铁联运业务主要集中在枝城港区。枝城港地处湖北宜都市境内，位于长江与焦柳铁路交汇点南岸，是长江中上游水陆货运的多功能、综合型、大型枢纽港口。枝城港是原长江上“三口一枝”四大煤炭中转港，“九大水铁联运换装枢纽港”和国家经贸委批准的全国四大煤炭配送中心之一，经过多年的发展建设，成为水铁联运枢纽。

宜昌枝城港港口货物运输业务主要以承担“北煤南运、西磷东运”为主，同时也承担散货、件杂货以及集装箱（罐）等重大水铁陆多式联运中转运输业务，提供全方位的船舶运输、货物、仓储代理和煤炭配送等业务。枝城港建设有现代化的煤炭配送中心，出口煤炭一部分是本市生产的煤炭运往武汉、黄石等地的工业企业，另一部分是水铁中转煤炭，即河南及“三西”地区的煤炭经焦枝铁路运至枝城港区下水，供应长江中下游地区沿江电厂，为水铁联运提供了货源。

宜昌港发展水铁联运一体化存在的问题主要体现在以下几个方面：一是港口铁路的通过能力存在增长空间有限的问题，一旦火车集中到达超过300节/天，就会发生枝城车站拥堵，影响铁路运输的畅通，导致国铁调度被迫向发货车站发停装令，以缓解铁路运输的压力。二是国铁枝城车站股道少，编组能力不足，在煤炭需求高

峰期，铁路运力紧张，车皮兑现率不足 30%。三是铁路收费存在问题，以点装费和延时费为例，煤炭淡季时点装费约 20～30 元/吨，旺季的时候却高达 100 元/吨，最高曾到 150 元/吨，收费没有标准可言；四是铁路部门规定的在港停时有限，港口常不能在有限的时间内完成货物的装卸；五是箱管的问题，水路集装箱与铁路集装箱不属于一个系统，无法通用，这就增加了许多不必要的中间换装环节。

4.武汉港

目前武汉港仅汉阳港埠分公司港区内有铁路，汉阳港区拥有直通港区铁路专用线和码头基础设施，具备发展水铁联运的基本条件，是交通部“三口一枝”煤炭战略中转基地之一，也是长江中游最大的对外开放水陆联运港和武汉长江航运中心的主通道。

汉阳港区生产规模大，装卸工艺先进，装卸质量优良，业务范围广，具有较强的竞争能力和发展实水铁联运一体化的力。另外，武汉港阳逻港区与中铁集装箱武汉分公司签订战略合作框架协议，双方将合作开展集装箱水铁联运业务，阳逻港将成为中国内河集装箱水铁联运第一港，根据合作协议，还将在两年内合资建成阳逻集装箱水铁中转场站。从 2012 年 8 月 1 日起，武汉新港阳逻港区成为我国首个试行启运港退税政策的内河港口，为今后水铁联运的发展带来难得的保税政策优势和运输报关时间上的优势。

武汉港在发展水铁联运的过程中也存在一些问题：一是

武汉港只有汉阳港区通铁路，其他港区铁路还在规划中，并且汉阳港区内存在铁路设施老化问题，需要经常维修；二是为了响应有关文件精神，加强城市建设，武汉中心城区内货运码头先后被关闭拆除，港口货运泊位、堆场面积、仓库面积都减少了。然而武汉新港的建设却未与城市规划同步，这在一定程度上限制了水铁联运的发展；三是信息化水平不高，港区监控没有实时监控和互联互通，水铁联运中存在信息滞后问题。

5.岳阳港

岳阳港城陵矶港区水铁联运发展情况相对较好，是长江中游水陆联运、干支联系的综合枢纽港口。城陵矶港港区铁路通过岳阳北站与京广线接轨，港区基础设施较完善，目前铁路发运能力为日均 4-5 个列，基本能保证港口水铁联运的需求。

城陵矶港在持续做好湘钢、萍钢等大客户矿石中转业务的同时，抓住枯水期调煤保电的契机，成功开发大唐、华能、长江船务等公司电煤中转业务，为港口提供了良好的货源支撑。通过扩能提效，港口铁路运量得到快速提升。目前，城陵矶港已经成为广铁集团管区第二大铁路发运港口。同时，城陵矶港在与铁路部门的协调方面做得较好，广铁集团安排一个货运代表驻港，遇到问题由驻港代表进行协调，减少了中间环节。

城陵矶港要实现水铁联运一体化发展依然存在一些困难：一是国铁的运价没有市场化运作，收费标准不统一，具

体表现在：①延时费收取不合理，综合计时从原来的29小时缩短到14小时；②铁路要求只收现金，必须现付，欠款要收取滞纳金；③铁路要求不能超过铁路箱额定吨，运价却不是按实际吨收取，而是按额定吨；二是船舶产生的废油问题，经海事批准，根据船型对港口征收环境保护服务费，而实际上却并不收取船舶产生的废油，即使没有废油也照样收取此项费用，增加了水铁联运的成本；三是堆场面积不足的问题，目前港区需要能堆放 50 万吨货物的堆场，目前实际能堆放货物仅有30万吨。

6.九江港

九江港一直是水铁联运港口，建港初期就有铁路专用线，专线铁路连接京九线，装有高精度轨道衡和煤炭质量检测中心。目前主要承担着江西省内发电企业的发电用煤及浙、闽等地的煤炭中转运输任务，煤炭运输为九江港发展水铁联运提供了充足的货源需求，九江港水铁联运所占的比例较高。

九江港依托于水铁联运，近年来，港口和铁路合作深度加大，关系密切，港口运行组织结构给了铁路很大的支持，从三方面保障了水铁联运的发展。一是每年签订互保协议，并与大企业有合作，成为南钢物流基地，为水铁联运提供了稳定发货源；二是采取跨部门奖励考核方式，对铁路有奖励考核政策，以刺激铁路运力，将铁路的积极性调动起来，提升铁路运输能力；三是将堆场、专用线等铁路资源与港口资源进行整合，实现资源共享。

九江港集装箱水铁联运发

展也面临一些问题，表现在：一是目前集装箱主要依靠公水联运，运距在200～300公里通过集装箱卡车集散运输能实现“门对门”服务，通过铁路集散运输仍需集卡才能实现“门对门”服务，运距300公里以上水铁联运才能发挥优势，但运距过长可直接依靠水路运输，水铁联运优势又会降低。二是集装箱水铁联运还存在水运箱与铁运箱无法通用，需进行换箱的问题，且无法实现对流，常出现空箱运输。三是由于铁路运输组织问题，铁路的运输能力仍有很大的释放空间，有时铁路部门需承担一些社会职能，会出现无法保障运力的情况；四是铁路场站服务亟需完善，目前还存在收费不透明现象，另外收取车辆服务费、延时费等各种款项也影响了水铁联运的发展。

7.芜湖港

芜湖港具备发展水铁联运的基础设施。水铁联运的铁路货运站点是裕溪口东，与淮南线相连，主要中转煤炭，没有集装箱场站。目前，煤炭精配、储备、中转、交易、检验检测等基础工程已经建成，水铁联运等以港口为节点的煤炭物流功能初步具备。

芜湖港是具备水铁联运能力的港口，江南、江北都曾开展过水铁联运，并能够实现一票到底制，为以后实现水铁联运一体化发展积累了一定的经验。芜湖港被首批列为国家煤炭应急储备基地，港口储煤、配煤能力得到大幅提升，为水铁联运提供了货源支撑。同时，芜湖港依托公司自有的港口、铁路等独特资源和集疏运便捷

的有利条件，提高了货运能力，促进水铁联运发展。

国铁与地铁衔接是制约芜湖港水铁联运发展的主要因素，一是车皮制约多，地方铁路需在有限时间内卸载完毕，否则会影响国铁的调配。二是费用问题，铁路按一定规定制定收费标准，而水路是市场价格，应有一个指导性的价格体系规范运价，并且铁路运费过高、收费项目多，包括服务费、土地使用费、电话费等；三是水铁联运货流存在不平衡性，主要为铁转水，没有水转铁。四是水铁联运信息化存在审查衔接问题，港口与铁路的运输管理系统还未连接，铁路的信息对港口并不是完全透明的，港口无法进入铁路系统查询，对生产计划有很大的影响

8.南京港

南京港是亚洲第一大内河港口，也是我国最早开展水铁联运的港口之一。南京港集团投资 1.8 亿元实施新生圩煤炭专用筛分装车系统工程建设和港区内部铁路扩能改造，使服务水平、装卸效率和铁路疏运能力都得到大幅度提升。

南京港集疏运主要以水运方式为主，其次为公路、铁路。就铁路集疏运而言，长期形成的北方煤炭由铁路运至浦口中转长江水运，使南京港水铁联运在全国具有重要影响力。南京港开展水铁联运系统建设，目前软件方面已完成系统需求分析和详细设计，并确定现场电子磅单和车号识别数据采集技术方案；硬件方面已完成现场光缆的布放和光缆的熔接，车号识别系统安装调试已完成，设备设施将根据软件开发

进度，逐步到位。

水铁联运是南京港货物集疏运的重要方式之一，纵观南京港水铁联运，主要存在以下问题：一是南京港水铁联运缺乏强有力的统一协调机制，铁路建设和港口建设在规划层面衔接深度不足；二是铁路运力不足，铁路编组运输组织衔接不畅；三是地铁运费、计划代理、延伸服务等额外收费，严重影响了港口的生产组织和货源组织，造成大量货源流失；四是南京长江大桥通过能力饱和给南京港统一调配资源带来掣肘，各港区水铁联运能力不足和能力过剩同时存在。此外还面临集装箱水铁联运能力尚未形成、部分港区铁路产权不清晰等问题，都在一定程度上制约了南京港水铁联运的发展。

9. 镇江港

镇江港历史悠久，是长江三角洲最重要的江海河、铁公水联运综合性对外开放港口之一。港区基础设施完备，镇大铁路支线直达大港港区，港务处作业区及外运公司铺有铁路专用线。

镇江港发展水铁联运一体化存在的不足之处：一是镇江港部分装卸机械比较陈旧，装卸成本高、效率低，一定程度上影响了水铁联运的运输效率；二是货源总量提升和维持仍处在培育阶段，由于目前的产业和交通布局，在镇江港中转的铁矿、粮食和集装箱利用铁路进行集疏运的概率不高，而其他有水铁联运潜力的货物如纸浆、成品纸、钢材及制品、机械及制品、煤炭、木薯干等粮食原料货源开发增量跟不

上，同时也由于这些货物装卸要求高，安全保障度低、成本高，相关方一般不会选择水铁联运。三是铁路车皮计划缺乏保障，日常工作中车皮计划费用高、变化大，取送车等铁路作业服务不到位，直接降低了铁路运输效率，也减少了部分通过铁路集疏运的货源需求；四是缺乏有效的铁路运行机制，运输通道效率和服务水平有待提高，部分铁路资源没有被充分利用。

二、长江沿线主要港口水铁联运综合分析

从地理位置、基础设施条件、生产运营条件、信息化水平、政策体制及协调机制以及未来发展规划几个方面将 9 个港口进行比较。可以看出：

从**地理位置**方面看，长江下游港口较中上游港口具有更大的区位优势，这与长三角地区的经济水平有很大的关系；**基础设施**方面九个港口均有港区铁路专用线，但具体情况还是存在差异，除了泸州港进港铁路直达堆场，能够实现无缝连接，其他港口虽有铁路专用线，但却无法与国铁完全实现无缝连接，另外很多港区基础设施较为薄弱，装卸和运输装备有待改进，有的港区铁路还在规划中；**生产经营**方面，各港口生产运营情况都比较好，有稳定的货源需求，大部分港口水铁联运量占总集疏运量的比例逐渐增大，岳阳城陵矶港比例高达 87.38%，九江港比例为 54.76%；**信息化水平**方面，港口都有着较高水平的信息系统，但铁路部门与港口之间信息系统不衔接，缺少跨行业跨企业的水铁联运信息共享平台

已成为共性问题，铁路部门的业务信息对港口的透明度相对较低，港口有时无法及时获取铁路的班列、车皮等信息，影响水铁联运的进度。重庆港与铁路双方建立了高层联系会议制度，采取定期和不定期方式进行业务信息交流沟通，比其他港口相对较好，但铁路信息查询问题依然存在；在**政策支持**方面，各地都对水铁联运一体化的发展比较重视，各港口都获得了地方政府的各种政策支持。但是，普遍反映在体制和协调机制方面存在着问题，水运为市场化运作，由于铁路没有市场化，处于垄断地位而出现收费名目繁多、收费无标准、以及铁路部门的各种不合理规则等问题。不过，也有个别港口与铁路部门协调得较好，例如岳阳港，镇江港等。每个港口都希望在新组建的交通运输的统一运行下能抓住水铁联运一体化发展这一契机，作出符合自身的规划。未来长江干线各港口水铁联运一体化发展将得到稳步提升。

（节选自《长江干线港口物流实现水铁联运一体化发展研究》；研究单位：中国港口协会长江港口分会、武汉理工大学；项目负责人：韩继生、丁涛）