

浅谈黄石新港多式联运工程创新性发展规划

Discussion on Innovative Development Planning of Huangshi Xingang Multimodal Transport Project

张道

Dao Zhang

42028119xxxxxx0013

中国·湖北 黄石 435000

42028119xxxxxx0013,

Huangshi, Hubei, 435000, China

【摘要】为加快长江黄金水道多式联运发展,中国国务院发布的《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》、交通运输部和国家发展改革委发布的《推进物流大通道建设行动计划(2016—2020年)》等重大政策文件均明确提出大力推进长江经济带多式联运发展,构建便捷高效的长江经济带港口多式联运系统。论文结合黄石新港多式联运工程创新性发展规划,阐述了多式联运发展背景下,现代化港口物流的最新发展规划方向。

【Abstract】Multimodal transport development in order to speed up the Yangtze river, China promulgated by the State Council "About relying on the golden waterway guidance to promote the development of the Yangtze river economic belt", the Ministry of Transport and the National Development and Reform Commission released the "Advance logistics channel construction action plan (2016-2020)" and other major policy documents are clearly put forward energetically promote the development of the Yangtze river economic belt multimodal transport, build efficient and the Yangtze river economic belt of port multimodal transport system. Combined with the innovative development planning of Huangshi New Port multimodal transport project, this paper expounds the latest development planning direction of modern port logistics under the background of multimodal transport development.

【关键词】多式联运;港站一体化;物流

【Keywords】multimodal transport; port & station integration; logistics

【DOI】10.36012/emr.v2i2.1517

1 引言

依托国家物流大通道建设,以长江经济带为重点区域的港口物流产业进入黄金发展阶段。虽然长江黄金水道多式联运发展潜力巨大,但是由于各种原因,长江沿线港口尤其是大型港口发展铁水联运往往面临基础设施没“联”起来所以“运”不起来的困局。文章以黄石新港多式联运工程创新性发展规划为例,分析建设内河港口一体化铁路港前站及实现铁水联运基础设施和运输组织的无缝衔接的多式联运规划理念,阐述改变现有内河港口多式联运发展困局的规划发展思路。

2 创新建设一体化港前站,实现内河港口铁水联运无缝衔接

在长江经济带中游地区,以长江黄金水道为主轴、黄石新港综合物流园为中心,100km 范围内拥有优良内河深水港——黄石新港、在建的进港铁路和铁路货场、291.67km 的铁路营业里程及专用线、公路集散型物流园区、在建的鄂州机

场、湖北自贸区武汉片区等多式联运枢纽核心资源。黄石新港多式联运工程项目通过功能设置、堆场布置、运输方式衔接等方面的先行规划,在黄石新港综合物流园内建设一体化的铁路港前站,作为铁路班列运输的始发站和启运地,实现长江黄金水道和港口、铁路的基础设施和运作组织无缝对接,为铁水公联运的发展创造良好的基础设施条件,也避免了现在许多港口尤其是大型港口发展铁水联运面临的因为没“联”起来所以“运”不起来的困局。港口物流园与铁路港前站通过统一运营规划和流程优化,实现信息互通、调度统一、库场共享、设备共用的一体化运作,形成“一港一站、港站一体”的铁水联动发展。

3 创新发展沿江铁水联运,开辟三峡运输新通道

本示范工程主要线路之一——“沿海港口↔(集装箱江海联运)↔黄石新港综合物流园↔(集装箱铁路运输)↔成都及其周边地区”,其重要功能就是开辟三峡运输新通道。2011

(下转第 39 页)

2.3 通货膨胀风险

外汇储备金额过高会使中国央行货币投放数量相应增加,这会导致中国国内有发生通货膨胀的风险。即便中国相关部门已经拟定了一些行之有效的处理方案,但中国经济总体来说还是会受到较大影响。此外,美国居民消费价格指数的上涨促使中国大量购买美元,在中国市场超发人民币,导致中国货币通胀的风险正在逐步增加。

3 降低中国外汇储备风险的政策建议

3.1 建立双层次的外汇储备管理体系

从几个成熟国家成功的外汇储备管理经验的分析来看,中国必须从多方面进行外汇管理,以实现中央银行和财政部的管理。财政部专注于决策,中央银行负责执行决策。另一方面,国家需要建立一个外汇平价基金,该基金由财政部所有,由中央银行管理。它也被认为是最稳定的汇率基金,市场汇率由该基金的运营和管理决定。这种方式可以提高货币政策的独立性,同时也可以有效控制外汇储备风险^[2]。

3.2 调整外汇储备币种结构

外汇储备是稳定金融体系的首要工具。换言之,其主要功

能是稳定国际收支。中国应从国民经济和国际贸易两方面着手,调整外汇储备资产的币种结构^[3]。从更新的角度来看,进行外汇储备管理还需要改变原有结算体系以及外债货币结构,其中欧元、日元和其他货币的外汇储备也需要有所增加。

4 结论

过剩的外汇储备会给一国经济带来巨大风险,因此要遏制中国外汇储备的异常增长,需要有针对性地采取多项措施,比如,加强管理和有效利用现有外汇储备,从而解决中国外汇储备面临的问题。简而言之,需要完善中国的外汇管理体制和外汇储备结构并进行合理投资,同时完善相关的防范体系是改善中国外汇储备异常增长最根本的一点。

参考文献

- [1]袁媛.人民币汇率波动的财务风险管控研究[D].北京:财政部财政科学研究所,2018.
- [2]何娟文,皮杰夫,贺朝伟.美元贬值背景下我国外汇储备购买力及流动性风险分析[J].湖南社会科学,2014,(5):138-141.
- [3]徐建国,张勋.中国政府债务的状况、投向以及风险分析[J].南方经济,2013,(1):14-34.

(上接第 35 页)

年,三峡船闸全年累计通过量突破 1 亿吨,提前 19 年达到设计通过能力。统计显示,2019 年,三峡坝上坝下平均每天积压待闸船舶 260 余艘,高峰时停船近千艘,船舶等时现象日趋严重,正常情况下每艘船平均待闸时间在 45h 左右,遇恶劣天气或船闸检修时,待闸时间长达 7d,拥堵严重时甚至达到一个多月才能通过。由于船舶在三峡坝区待闸已成常态,船舶锚泊期间,不仅柴油机燃油发电造成空气、噪音污染严重,对三峡库区和中华鲟产卵地生态环境构成威胁,而且对长江上游地区经济发展造成制约。黄石新港多式联运工程项目规划将成渝城市群与长江沿线间货物实行铁、水等多式联运分流,积极开通“黄蓉班列”,形成以黄石新港为转运节点的铁水联运通道,既避免了长江中上游成都等地货物因长江三峡过闸而造成等待时间过长,又避免了因全程铁路运输导致的费用昂贵,不仅能大大提高翻坝转运能力,有效缓解三峡通行压力,还能将长江水运成本优势发挥到极致,有力支撑成都及其周边地区的经济发展。

4 创新短途铁水联运型城市物流模式

2017 年 6 月,中国政府提出鼓励发展多层次、多模式、多制式的轨道交通协调,完善城市综合交通运输体系。中国大多数城市在建设并没有将铁路作为城市的一部分进行考虑,

更多的是考虑铁路建设对城市建设的负面影响,对其进行了很多限制,如使铁路线路和车站设置在城市的外围。虽然随着城市化的进程和城市规模的扩大,铁路车站逐渐进入中心城区,但由于中国铁路和城市轨道交通未采用一种体系,导致铁路无法融入城市综合交通系统^[4]。

黄石作为老工业基地,市内铁路支线较为发达,很多铁路铺设至厂矿,且目前铁路运输线路利用率较低。因此,黄石市内铁路线路富裕能力较强,且铁路线路与市内的货运 OD 具有高度的匹配性。黄石新港多式联运工程项目规划对黄石市所辖地区的企业铁路专用线资源进行整合,通过铁路专用线将原材料送至企业的库场,同时将企业的产成品运输至铁路港前站,形成服务于工业城市的“港到门”短途铁水联运型城市物流模式,建立更有效率的铁路专用线路、港口企业与工矿企业合作模式,畅通多式联运向城市延伸的“最后一公里”。

随着港工技术的成熟,港口和港口城市之间的竞争已从港口条件的竞争转向物流服务的竞争,而多式联运则是港口物流服务发展的趋势核心竞争力。类似于黄石新港多式联运工程无缝衔接、快速转运、组织创新理念为先导的规划原则,必然是未来内河港口规划发展的主流趋势。

参考文献

- [1]巴可伟,李慧颖.基于多式联运的港口物流规划[J].物流科技,2016,39(8):99-101.