

川流不息 畅全球

——株洲市推动现代物流业高质量发展观察

株洲日报全媒体记者/廖喜张 通讯员/文欢欢

株洲日报

2024年8月28日

星期三

03

专题报道

责任编辑:吴楚

美术编辑:左骏

校对:罗天迪

2023年12月,株洲直达上海
水运航线正式开通。



8月27日,又一列湘粤非铁海联运班列完成装车,火车头牵引着40多个集装箱鸣笛出发,经广州南沙港中转出海。集装箱,最大的成功在于标准化,以及由此建立的一整套运输体系,这是现代物流业的重要标志。在“先进制造业当家”的株洲,一批又一批的“株洲制造”,以集装箱为计量单位,走出株洲,走向世界。

2020年9月,习近平总书记在考察湖南时,擘画了“三高四新”美好蓝图。推动高质量现代流通体系建设,是实现“三高四新”美好蓝图、打造内陆地区对外开放高地的重要支撑。

牢记殷殷嘱托,株洲市着力打通“大动脉”、畅通“微循环”,加快构建“通道+枢纽+网络+平台”的现代物流运行体系,以更大力度推动现代物流业高质量发展。一个个集装箱之间,制造名城阔步出征、勇闯天涯。

1 一套系统化的株洲打法

8月28日,株洲市现代物流招商推介大会如期召开。

大会召开前夕,株洲收到了两份最好的贺礼:8月21日,“湘粤非铁海联运”项目获评“2024铁水联运优秀案例”,是全省唯一入选的项目;8月22日,“株洲造”最大国产无人运输机成功首飞,载重超3吨,最大航程达2200公里。

系统化布局之下,“流动株洲”接连实现重大突破。

系统观念是具有基础性的思想和工作方法。习近平总书记强调:“谋划和推进改革,必须坚持系统观念、全局观念,强化战略思维、辩证思维,分轻重缓急,更加注重系统集成。”

现代物流业发展,涉及方方面面。物流的本质,不完全是距离,而是集散地、枢纽点、运输方式等组合起来的大体系,不但要优化运输、仓储、分拨、配送等各个环节,还需要顶层设计、政策、资金、技术等各方面的配合。

深入株洲看株洲,这里铁路网密集,京广铁路和沪昆铁路交汇,坐拥南方地区最大的货运编组站;高速公路四通八达,拥有100公里湘江干流,与黄花机场近在咫尺。

跳出株洲看株洲,这里物流结构严重“偏科”,公路货运占据绝对主导地位。存在基础设施薄弱、多式联运发展滞后等突出问题,物流成本相比周边地市并不占优势。

深入探究,还有清水塘老工业基地搬迁改造的历史原因。2018年以前,株洲清水塘片区有300多家冶炼化工企业,年货运量最高达430多万吨,这些企业陆续关停搬迁后,原来的物流企业很多都转移到外地,原有的物流体系被打散。

很显然,株洲拥有得天独厚的区位优势,但并未完全转化为物流优势。现实的短板和不足,虽然制约着发展,却也意味着大有可为。突破口在哪?株洲紧紧盯着4个字:系统谋划。

2021年9月,市第十三次党代会仔细谋划打造内陆地区对外开放高地等“三个高地”工作。4个月后,株洲市成立打造“三个高地”指挥部,统筹协调打造内陆地区对外开放高地等重点任务。

摸清家底,积极借借借力。主要领导多次深入一线实地调研,聚焦物流主题举办专题“早餐会”;相关部门开展行业领域内货源调查,进一步挖掘市场需求和潜力;邀请专家团队推进全市物流多式联运实施路径及对策研究调研,启动“十五五”物流产业发展规划前期研究。

完善政策,实施精准发力。先后出台《株洲市“十四五”枢纽经济(物流业)发展规划》《株洲市现代物流业发展三年行动方案(2024-2026年)》等多个干货文件。同时,加紧编制《长株潭现代流通战略支点城市建设方案》《株洲多式联运物流发展实施方案》《株洲市仓储物流园区(企业)用地空间布局引导规划》等配套方案和规划。

多措并举,稳步实施布局。启动服务企业“一降一升”行动,将降低物流成本作为重点工作;组建物流降本增效工作专班,绘制产业图谱;举办株洲市现代物流招商推介大会,招引一批国内外龙头物流企业、战略投资者和合作伙伴……

积力之所举,则无不胜也。系统化“株洲打法”推动下,一场重塑株洲物流优势的攻坚行动逐渐升温。

2 一道成本上的株洲算题

系统谋划之下,株洲围绕物流成本问题,实施重点突破。

在业内,制造业物流一直摘不掉“高成本”的帽子,俨然已成为企业生产的一大包袱。但换一个角度看,物流作为企业的第三利润源泉,具有极大的开发潜力。

以原材料和产品的运输范围为例,株洲50%的企业既有省内运输又有省外运输,27.3%的企业则以省外运输为主。

按照既有的生产和流通方式,生产、销售成本很难降低。因此,把降本增效的视角转到物流领域,既是很多企业的必然选择,也是提升地区制造业竞争力的关键举措。

在株洲物流业内,流传着一道经典的成本账算题。目前,株洲社会物流总费用占GDP比重较高,近两年保持在14%左右。有业内人士据此做了一个测算,“如果物流成本能降低2%,全市可节约成本72亿元左右。对照株洲规模工业企业的利润总额,相当于推动利润提高近32%。”

考虑到降低物流成本,并不等同于简单降低物流价格,而是要从全局出发、多角筹谋。因此,株洲将破题方向,选在了公铁水多式联运上,希望通过公路、铁路、水运等综合运输方式以及相关配套措施的升级,追求系统最优成本。

实际上,严重“偏科”的物流结构,正是导致株洲物流费用偏高的关键原因之一。因此,攻坚战的关键就是提升水运、铁路货运占比,用低成本打败高成本。

去年12月,株洲直达上海水运航线正式开通,实现了湘江与长江无缝衔接。从株洲港起运,货物可以直达上海,出口到世界各地。上半年,株洲港铜塘湾港区实现“爆发式”增长,吞吐量同比增长700%,超过2023年全年总额。

距铜塘湾港区不远,株洲综合物流集散中心正抓紧建设。该中心分3期建设,由湘粤非铁海联运总部、铁路物流园、株洲港、铁路专用站等组成。其中,新建的进港铁路连接线,将连接株洲北站到株洲港铜塘湾港区“最后一公里”,推动株洲真正实现铁水联运。

视线移到城东,三一智慧钢铁城铁路专线正在加快推进,预计今年下半年建成。此前,三一智慧钢铁城园区已在市、区相关部门支持下,与株洲港、中车株洲车辆厂分别签约,“牵手”推进公铁水多式联运。

三一智慧钢铁城园区产业运营总监朱庭轩算账,就园区企业而言,从株洲港上岸至园区比起从长沙霞凝港上岸至园区,每吨可降低运费成本10元至20元不等。

企业的账本再扩及城市,更是越算越值得。今年一季度,我市社会物流总费用占GDP比重为14.1%,同比下降0.4个百分点。二季度更进一步,比重降低为14%,同比下降0.3个百分点。不要小看这个百分比。对照株洲实际来看,0.3个百分点,意味着,可以节省十几亿元的成本开支。

节省下来的成本,最终都变成了报表上实实在在的利润。这也证明了,株洲物流领域的“1+1+1>3”不等式,成立!

8月22日,“株洲造”最大
国产无人运输机成功首飞。

3 一条融合式的株洲路径

过去靠制造业起家,现在是先进制造业当家。株洲70多年的发展史,就是一部浓缩版的新中国工业史。这个先后诞生了共和国工业史上300多项第一、特产“大国重器”的城市,拥有国家级专精特新“小巨人”企业79家,其中国家重点“小巨人”企业25家,位居全国第17位,单位GDP分布密度居全国第一;拥有国家级、省级产业集群8个,全省排名第一。

一个个“第一”,既带动了经济的高质量发展,也带来了强劲的物流需求。

放眼国内,不少城市都吃到了物流的红利。例如,三面环山、不靠海的义乌,从地图上看似不起眼,但在全球贸易版图上升足轻重。这里,每天有1000多个集装箱出海。鲜为人知的是,义务这个世界小商品之都背后,其实是一台台“制造业+物流业”的融合好戏。

制造业可以滋养物流业,物流业也可以反哺制造业。致力于打造“制造名城”的株洲,同样正在探索契合本地需求的融合路径。在株洲雄厚的制造业基础上,已经诞生了中车物流、中物物流、千金医药等一批本地大型物流企业。它们从大型工业企业分离而来,融合、配套的特征明显。

例如,作为国家5A级物流企业,中车物流处于全国最大的轨道交通装备生态圈内,常年服务于中车系企业。目前,主要服务范围已拓展至贵阳、广州等地的中车系企业,正在积极打造链接全国中车系企业的核心物流节点。

不可否认,这些物流企业担当好了融合角色,为主体企业的发展作出了巨大贡献。但由于其服务范围大多局限于本地,不能发挥区域集配、中转功能,导致货运业务外流严重,超过八成的企业都在使用长沙、深圳、上海等地的物流企业。很显然,株洲还需要更多的社会化第三方物流企业。

直面物流尴尬,我市在深度挖掘既有优势的同时,引导制造业与第三方物流、快递企业密切合作,引入专业化物流解决方案。同时,鼓励物流企业根据制造企业的实际需求,提供定制化物流服务,满足个性化需求,降低物流成本。

今年1月,三一智慧钢铁城牵手湘钢洪盛物流,在园区产业互补、数字化平台建设、仓储物流服务、钢材加工协同等方面加强合作。今年7月,菜鸟集团加入株洲物流朋友圈,联手株洲城发集团下属湖南湘粤非国际物流有限公司,打造以株洲为核心的跨境物流网络。

更值得期待的是,新组建的株洲物流集团即将挂牌成立。这家定位于“株洲物流产业的链主企业”“株洲物流生态系统的组织者”的物流集团,将推动“物流设施完善工程”“物流智慧应用工程”“物流生态构建工程”三大重点工程,在促进我市商贸物流与制造业协同联动发展上发挥更大作用。

设施设备融合联动,是深度融合的重要体现。当前,以国家综合货运枢纽补链强链支持城市为契机,株洲正“一揽子”推动株洲综合物流集散中心、铁路专用线等一批综合物流项目建设,实现铁路专用线进厂区、进港口、进园区。例如,依托喻家坪走行线提质改造项目,我市将铁路专线的服务延伸到北汽厂区,有效解决了北汽商品车运输问题。

同时,摸索了一条以大型专业市场助力深度融合的新路径:既能集中展示制造业产品,也能深度链接物流业服务。

例如,三一智慧钢铁城这个巨型钢材及零配件供应链基地,为株洲补上钢材材料大量外购的短板;湖南先进硬质材料产业园,为株洲硬质材料产业链填补上专业贸易市场的空缺。

株洲北站每天接发近400列货车。
本版图片均由通讯员提供

制图/左骏

4 一群高效型的株洲搭档

说到株洲乃至湖南物流业,怎么都绕不开一群“好搭档”——B保中心+湘粤非通道+株洲北站+株洲港。

B保中心,全称是株洲铜塘湾保税物流中心,是继长沙金霞保税物流中心之后,全省第二个、株洲首个B型保税物流中心。今年1至7月,B保中心实现进出口额7.07亿元,较去年同期增长51.1%,全国排名升至30位,保税仓库使用率达到100%。

湘粤非通道,即湘粤非铁海联运通道,以株洲为主集结中心,是我省面向出海、运量最大、耗时最短的对外开放出海大通道。截至7月,湘粤非班列今年共发车290列,货物2.38万标箱。自2021年9月15日首发以来,已累计发运班列超过1000列。

株洲北站,是南方地区最大的货运编组站,能够快速“拼图”完成各类货运列车重新编组任务。目前,具备日均接发424列、解编226列货物列车,日均处理18208辆铁路货车的能力,能够满足大规模货物装卸作业需求。

株洲港,是我市现代综合物流型公铁水联运枢纽港区。目前,我市正在积极推进株洲港铜塘湾港区旗滨码头环保改造项目,株洲港提质改造项目、大唐华银配套码头项目建设。株洲港铜塘湾港区白祁码头已通过验收,正式运营。

搭档携手,其利断金。同比增长51.1%,累计超过1000列,日均处理18208辆……一个个数字中,“流动株洲”魅力尽显。

聚零为整,聚少成多,是现代物流枢纽的显著特征。最大化支持企业发展,B保中心实现内陆地区与出口口岸的联动,湘粤非积极推进“株洲—南沙”点对点直达专列,株洲北站提供定制化取送服务,株洲港为企业提供更多层次的港口综合物流服务。

历史和现实表明,一个地区开放的大门开得越大,发展就越快,竞争力就越强。在一个中心、一条通道、一个编组站、一个港口等开放平台的携手努力下,“一个点”变成“一条线”,“一条线”织成“一张更大的网”,株洲“朋友圈”越来越大。

“说走就走”“说来就来”,株洲、湖南与世界变得更“触手可及”。

以湘粤非通道为例,在一群好搭档的协同配合下,其业务已辐射到湖南、江西等10个省(自治区、直辖市),长株潭以及常德、岳阳等26个地级市,为中西部企业提供了一条通往全球市场的快速、稳定、实惠、高效的物流大通道。

当然,制造名城还有更大的抱负。当前,我市正在探索与怀化等地建立陆海新通道共建共享战略合作,拓展湘江—长江水运航线和株洲综合物流集散中心覆盖面。同时,大力推进综合成本优势招商,推进营商环境优化、支持产业生态招商,希望以本次现代物流招商推介大会为契机,招引一批国内外龙头物流企业和合作伙伴。

百舸争流,千帆竞发。

在重新勾勒的株洲物流版图里,交通区位优势正加速转化为物流成本优势。一个活力迸发、川流不息的“流动株洲”正昂扬而来,为制造名城激活争先、力争上游的更强大动能。