基于长沙集星与长沙新港运营实践的长沙水运高质量发展研究

吴卿漫

西南财经大学，中国·四川 成都 611130

摘要：内河水运是区域综合交通运输体系重要支撑。长沙港规划霞凝、铜官、靖港“一港三区”布局，长沙新港整合三大码头统一运营，与主营外贸集装箱的长沙集星形成互补。本文以两家国企港口为研究样本，梳理三区一体化运营模式，总结铁路进港、分层散改集、湘江穿梭巴士三大发展成果。对比设计与实际吞吐量发现，长沙国有港区硬件能力富余，发展瓶颈并非泊位紧张，而是货源不足、多式联运衔接不畅。对标武汉港，长沙港存在智能化水平不高、吞吐规模偏小、国企运营成本高、港产融合不足等短板。围绕降本增效，从管理工艺设备层面提出优化举措，推进多式联运、智慧港口建设，为长沙建设长江中游水运枢纽提供参考。

关键词：长沙水运；一港三区；长沙新港；长沙集星；散改集；降本增效；多式联运；智慧港口

Research on the High-Quality Development of Water Transport in Changsha Based on the Operational Practices of Changsha Jixing and Changsha Xingang

Wu Qingman

Southwest University of Finance and Economics, China Sichuan Chengdu 611130

Abstract: Internal water transportation is an important support for the regional comprehensive transportation system. The Changsha Port plans a layout of "one port and three areas", integrating the three major terminals for unified operation, and forming complementarity with the Changsha Jixing Port which mainly handles foreign trade container shipments. This article takes two state-owned port enterprises as research samples, sorts out the integrated operation model of the three areas, and summarizes the three development achievements: railway access to the port, layer-based bulk cargo conversion to container, and Xiangjiang shuttle buses. By comparing the designed and actual throughput, it is found that the hardware capacity of the state-owned port areas in Changsha is sufficient, and the development bottleneck is not the shortage of berths but the lack of supply and the poor connection of multimodal transport. Compared with Wuhan Port, Changsha Port has shortcomings such as low intelligent level, small throughput scale, high operating costs for state-owned enterprises, and insufficient port-product integration. Focusing on cost reduction and efficiency improvement, optimization measures are proposed at the management, process, and equipment levels to promote multimodal transport and the construction of smart ports, providing a reference for Changsha to build a water transportation hub in the middle reaches of the Yangtze River.

Keywords: Changsha water transportation; One port and three areas; Changsha new port; Changsha Jixing; Bulk cargo conversion to container; Cost reduction and efficiency improvement; Multimodal transport; Smart port

1 绪论

1.1 研究背景

在长江经济带与中部崛起战略背景下，湖南依托“一江一湖四水”建设通江达海物流枢纽。长沙港落实“一港三区”规划，长沙新港统筹内贸大宗货物，长沙集星承担全省六成以上外贸集装箱业务。霞凝港区铁路开通、散改集业务落地，但相比武汉港，长沙港智能化水平低，货运体量有限。两家港口均为国企，人力管理成本高于民营码头，运价竞争力弱、利润微薄。铁公水联运存在断点，三一、中联重科等工程机械出口水运流程繁琐，企业水运意愿不强，推高区域物流成本，开展本次研究具备现实意义。

1.2 研究意义

理论意义：现有内河港口研究多侧重宏观规划，针对内陆国有港口资源整合、双主体协同、降本增效的实证案例较少，本文丰富该领域案例研究。实践意义：对标武汉

港找准差距，提出降本路径，降低国有港口运营成本，提升市场竞争力，服务湖南外向型产业发展。

1.3 研究内容与方法

本文介绍一港三区与双港运营现状，总结发展成效，对标武汉港剖析短板，围绕降本增效提出多式联运、智慧港口等对策。主要采用文献研究、数据对比、案例分析方法开展研究。

2 长沙港“一港三区”布局与双港运营现状

长沙港千吨级以上泊位 64 个，国有港区货物设计通过能力 3000 万吨以上，集装箱设计能力 40 万标箱。2024 年完成货物吞吐量 3262 万吨，集装箱 23.41 万标箱，硬件产能存在富余，瓶颈集中在货源与联运配套。

长沙新港实现新港、铜官、金霞码头一体化调度。新港霞凝作业区兼顾散货与商品车滚装，配套铁路专线，保障省内工矿企业原料供应；铜官码头承接砂石、工业原料等大宗散货；金霞码头专注粮食中转仓储。三区整合实现货源归集，为散改集打下基础。

长沙集星为国家二类开放口岸，是湖南外贸集装箱核心港区，航线通达 50 多个国家地区，主要出口烟花、新能源、轻工产品。2024 年集装箱吞吐量 23.41 万标箱，省内六成以上外贸箱由此出海。局部完成智慧口岸改造，但大量作业仍依赖人工。2026 年其集装箱铁路专线通车，实现外贸水铁联运闭环。

两港形成“内贸大宗水铁联运 + 外贸集装箱江海中转”业务链条，但归属不同国企，调度、业务系统相互独立，协同水平有待提升。

3 长沙水运核心发展成就

第一，港区铁路陆续投用，水铁联运初步成型。霞凝新港铁路早已投运，2026 年长沙集星铁路专线通车，霞凝片区双港通铁路。引导大宗货主接入港口铁路，推动“公转铁、公转水”，水铁联运相比公路可降低物流成本 20%-30%。目前铜官、金霞铁路仍处于规划阶段。

第二，分层推进散改集，优化货源结构。新港开展内贸散改集，对钢材、粮油就地装箱，减少中转损耗；双港联动开展外贸散改集，新港散货转运至集星装箱通关，2025 年合作散改集箱量突破 2600 标箱，扩充集装箱货源。

第三，湘江集装箱穿梭巴士常态化运行。开通霞凝至岳阳城陵矶内河班轮，投放新能源船舶，外贸箱无需公路短驳岳阳，直接内河中转出海，打通江海中转通道。

4 对标武汉港的主要短板

武汉港 2024-2025 年货物吞吐量 1.41 亿吨，集装箱 187.63 万标箱，分别为长沙港 4.3 倍、8 倍，铁水联运箱量 23.16 万标箱，内河处于领先地位。武汉港依托长江深水航道，万吨船舶直达，集团统一运营，码头智能化程度高。长沙港主要短板如下：

一是航道条件受限，规模效应不足。湘江枯水期水深有限，货物需要岳阳二次中转推高物流成本。虽然硬件能力富余，但实际吞吐量偏低，单位运营成本高。

二是智慧化建设滞后。核心环节人工作业占比超 70%，缺少自动化装卸设备。各港区业务系统割裂，数据不通，信息孤岛突出，依赖人工线下协调。

三是国企运营成本高，市场竞争力弱。管理层级多，人力运维刚性成本高于民营码头，部分货源外流。盈利微薄，缺少资金持续投入智能化改造。

四是统筹协同机制不完善。缺少市级统一调度平台，泊位、堆场、航线资源不能充分共享，未形成统一长沙港品牌，散改集业务规模有限。

五是多式联运与港产融合不足。铁公水换装配套不完善，多式联运“一单制”尚未落地。湖南货运公路占比高达 87.4%，水运占比仅 9.89%。工程机械大件走水运拆装繁琐，企业更倾向公路、中欧班列。港口局限装卸堆存，临港高附加值业态发展不足，缺少面向制造业定制物流方案。

5 长沙水运高质量发展优化对策

总体目标：落实降本增效政策，从人工、工艺、设备多维度降本，发挥多式联运优势，释放一港三区整合潜力。

第一，优化国企运营管理降本。精简岗位，推行一岗多能，以设备替代重复人工；整合两港职能部门压缩管理层级。实行阶梯运价，对大宗、散改集货源给予优惠，扩大货源摊薄固定成本，反哺智能化升级。

第二，完善铁路进港，优化多式联运工艺。加快铜官铁路建设，推进金霞码头铁路前期工作，推动大型工矿、粮储企业接入港口铁路。完善中转场站，推进多式联运单证标准化，探索“一单制”。做大散改集规模，开行水铁联运专列，降低公路货运占比。

第三，升级湘江穿梭巴士，适配本土产业。加密长沙 – 岳阳班轮班次，拓展湘潭、衡阳支线，增设散改集舱位。针对工程机械大件探索滚装、特种船舶运输，减少拆装工序，推动装备制造企业“公转水”。

第四，推进智慧港口迭代升级。分阶段配置 AGV、自动化堆场、远程操控装卸设备，新建设泊位预留自动化条件。搭建覆盖一港三区双港的智慧物流平台，打通船舶、铁路、通关数据，实现运力智能匹配与货物全程可视化。

第五，强化港区统筹，延伸临港产业链。搭建市级港口协调平台，统筹泊位、铁路、航线资源，统一长沙港品牌。拓展保税仓储、供应链金融增值服务，依托临港产业园引进深加工、跨境电商项目，实现港产城协同。

6 结论与展望

长沙港“一港三区”格局基本形成，双港运营主体实现铁路进港、散改集、穿梭巴士常态化运营。港口主要矛盾不是硬件泊位不足，而是货源集聚不足、多式联运存在堵点。对标武汉港，存在航道约束、智能化不足、运营成本高、港产融合不够等问题。通过优化管理、完善多式联运、建设智慧平台、统筹港区资源，能够破解长沙水运现实困境。

未来伴随湘江航道扩能、港区铁路落地、智慧平台建成，散改集形成规模，工程机械大件水运模式成熟。长沙港将逐步缩小与武汉港的枢纽差距，建成智慧低碳、港产深度融合的长江中游内河枢纽，助力湖南建设内陆改革开放高地。

参考文献：

[1] 长沙市交通运输局. 长沙市擘画“一港三区”新蓝图 奋力打造长沙水运高质量发展新引擎[EB/OL]. 湖南省交通运输厅官网，2025-12-09.

[2] 湖南省水运事务中心.“三个聚焦”助力水运物流降本提质增效[EB/OL]. 湖南省交通运输厅官网，2025-03-26.

[3] 湖北省交通运输厅. 2024 年湖北省港口运行统计公报[R]. 2025.

[4] 交通运输部. 关于推动内河航运高质量发展的意见[Z]. 2024.

[5] 湖南省统计局. 湖南省综合交通运输发展统计公报[R]. 2024.

作者简介：吴卿漫（2006.06-），女，汉族，湖南岳阳，本科，专业：物流管理。