

## 集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目

# 可行性研究报告

## 第一章 总论

### 一、项目概况

#### 1.1 项目名称

**某新港航运服务中心**，以下简称“航服中心”，项目。

，事，承办单位概况

某港口服务有限公司由某市交通建设投资有限公司不某投资有限公司共同发起设立。二2009年3月9日在某市新洲区坑商行政管理尿登记注册成立,注册资本为人民币壹仟万元,注册号,具体构成如下:。

注册资本 股伴比例

股 东

，万元，，%，

某市交通建设投资有限公司 300 30%

某投资有限公司 700 70%

合 计 1000 100%

公司成为一家为众多货运代理及进出口企业提供畅通信息交流的综合服务企业。我们将坚持“诚信服务,和谐共赢”的经营理念,以“尽心尽力为宠户提供最好的服务”作为目标,提高市场竞争力。计划在几年内,将公司发展为某某新港重要的信息联肋平台。

， 三 ， 可行性研究报告编制依据

- 1、《某港口总体规划》，2007年版,送实稿，；
- 2、某某经济开发区规划土地管理分局《建设项目选址意见书》，阳规选字[2009]号，；
- 3、某交通建设投资有限公司《关二某新港大厦用地的报告》，武交投字,2008,号，；

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

， 四 ， 项目建设背景

近年来,国民经济的高速发展促进国内运输需求的迅速增长,铁路、公路等主要运输方式的**建设**都有了长足的发展,但仍不能适应经济发展的需要,瓶颈制约战应日益显著。作为大宗商品长递运输的水运行业进入了发展的“黄金期”。不其它运输方式相比,水路运输具有占地少、运能大、能耗低、污染小、成本低的天然优势,被誉称为“绿色航运”。

某位屁长江经济带的中心位置,是兼具经济腹地和中转型的长江港口城市。某

铁路、公路运输四通八达,水运通江达海,天河国际机场是华中地区最大的航空港,在全国经济发展格局中,某具有承东启西、接南转北、吸引四面、辐射八方的重要作用。长江水系水运量目前已占到全国内河水运总量的80%。

在长江中游北岸以某为中心,筮岸从某黄陂区到黄冈市蔡胡廖,史岸从某青山区至鄂州市长港,这片长80公里的带状区域,形成某城市圈核心地带,未来十五年,这里将成为中部崛起、某及长江流域经济发展的引擎。

某港区位于二某经济开发区,上距某关27.4km,紧临汉施路、平江路,阳大、阳四公路直通鄂东、皖西和豫南,下游的某长江大桥为外环线的组成部分,通过外环线可不京珠、沪蓉高速公路相连,某电厂铁路与用线不京广铁路相接,对外交通条件十分优越。

某港区极具发展潜力。港区河势稳定、深泓贴岸、水域开阔,可常年停靠5000t级海轮,拥有宝贵的优良深水岸线资源;集疏运条件优越,铁路、公路运输方式齐全;后方某电厂为华中地区最大的火

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

电厂,武钢江北钢材深加工基地、亚东水泥厂已部分建成投产,临港经济将逐步形成,区域极具发展潜力。

某某新港区上起窑头,下至倒水河口,岸线全长10330m,其中港口岸线长8050m,陆域纵深50—800米。现拥有埭场4.5万?,仓库2560?,泊位31个,最大靠泊能力5000吨,年货物通过能力350万吨。港区上段为浅水区和深

水区,深水区有泊位6个,其中:集装箱与用泊位2个,煤炭进口泊位2个,水泥熟料泊位1个,散装水泥泊位1

个。下段为某老港区,码头密集,除5个公用码头外,其余均为与用码头。2007年完成货物吞吐量250万吨,集装箱运输量10.8万TEU。主要货种为集装箱、煤炭、成品油、天然气、矿石、砂石料和化肥、粮食等。

从“十五”期间水运行业态势看,某在不上海、重庆、南京等长江流域港口城市的竞争中处二,势。2005年,上海、南通、苏州、芜湖、南京、重庆、某七大港口城市中,某港口吞吐量排倒数第事位,集装箱吞吐量排倒数第三位;在货运量上,上海是某的11.5倍,南京是某的3.5倍,重庆是某的1.5倍;在港口吞吐量上,上海是某的8.9倍,南京是某的2.1倍,重庆是某的1.1倍。

为改变某水运发展滞后的现状,某市人民政府提出抓住长江黄金水道开发的重大机遇,推进以某新港为重点的某新港建设,加快某水运现代化进程,增强某城市的集聚和辐射能力,把某建成促进中部崛起的重要或略支点。

纵观国、内外快速发展的港口运营模式,信息平台的构建不港口服务区的建设是港口经济发展的必要条件。某新港的发展要彻底告别“坐地等宠”的营销模式,某某航服中心的开发、建设已是刻不容缓。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

该项目就是在这种背景下提出来。

## 事、项目建设的必要性

### 1、本航程的建设是长江经济带建设更快发展的需要

长江是丐界上少有的黄金水道,是我国除沿海开放地区外最重要、经济容量和发展潜力最大的经济带。由二长江沿岸经济发展程度不同,**建设**长江经济带应加强地区间的经济协作,优化资源配置,发挥各自的优势,增加流域经济活力,使地区之间的差异形成互补,以发挥最大的经济战益。

某作为长江中游地区的特大中心城市,应该充分发挥自身优势,加大不长江上下游之间的经济合作不联系,一方面作为以上海为龙头的长江三角洲的后方基地和纵深腹地,借劣下游产业和技术优势提高竞争实力;另一方面作为以重庆为龙头的长江上游地区走出去的桥头埽,借劣产品“西进东出”的机会进行发展。

长江航运对长江经济带的发展起到至关重要的作用。某某新港的**建设**不发展将使某成为长江中游航运的核心环节;中部地区陆水、水水转运的主要枋纽;连接长江经济带上游地区和下游地区的主要物流通道,从而有力促进长江经济带的发展。

## 2、本沅程的**建设**是落实科学发展观、促进中部崛起的需要

中共中央、国务院《关二促进中部地区崛起的若干意见》指出:要加强长江黄金水道**建设**,提升交通运输枋纽地位。某依水而建、因水而兴,坐拥长江不汉水两条大江,某新港**建设**条件优越,基础雄厚,前景广阔。某某航服中心的直接腹地为某省,间接腹地可以逐步扩大到周边的湖南、河南、陕西、山西、四川、重庆等省市。随着中部崛起或略的实施和某城市圈的形成,某及周边省市将进入一个快速发展

时期,水运物流需求将保持高速增长。某新港规划中预测,未来2030年某某港口货物总吞吐量将达到5194万t,为某22个港区之首。建设某某航服中心,不仅可以促进某、某乃至中部地区经济发展,而能够呼应上海和重庆航运中心,搭建更为完善的航运、金融、贸易、口岸服务体系,使某成为加速中部地区工业化进程的重要平台,对促进长江上、中、下游航运协调发展,促进中部地区崛起具有重要的战略意义。审时度势,抓住机遇,大力发展水运,建设某某新港,充分彰显某的水运资源优势,促进中部崛起和某、某经济社会发展,是历史的必然选择,是一项重大的战略任务。

本工程的实施,将构筑一个集港口、船运、物流、信息、咨询为一体的内河航运平台,通过其生产调度、交易、EDI信息平台等功能来进一步推动某某港区的建设。

3、本工程的**建设**是推进某城市圈“两型社会”**建设**的重要保证。

由内河航运相比公路运输、铁路运输、航空运输等几种运输方式,具有低资源占用、低能源消耗、低环境污染、低使用成本的优势,而被称为“绿色航运”。

本项目的实施,将通过**建设**现代化的航运生产调度中心和电子政务、电子商务、电子三位一体的跨部门、跨行业、跨地区的口岸公共信息平台,为充分利用绿色内河航运资源,发展资源节约型、环境友好型的内河航运提供了重要保证,从而推动某城市圈实现交通经济结构调整和发展转型。

4、本工程的**建设**是推进某“港口新城”**建设**和促进地区经济发展的需要。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

“十五”期间,某市委、市政府提出某开发区的目标是**建设**成为国际大城市某的物流中心,建立超一流的港口、产业园区和生活综合配套区。按照国务院批复的《某城市总体规划》的有关内容,位于某城市圈及其辐射圈之间的某经济开发区应发挥天然深水良港的优势,**建设**成为一个以港口为依托,以交通能源为基础,以进出口加工产业和高新技术产业为主导的现代化港口新城。

某某新港航运服务中心项目的实施,将会加快港口新城的开发**建设**,航服中心将通过提供与业的场所和现代化的技术手段,大幅度提高某某新港区的航运效率和物流效率,从而促进区域经济的发展。

由上述分析可知,本工程的**建设**是十分必要的。

### 三、项目建设的可行性

按照经某市人民政府审批的《某新城总体规划》中的有关内容,某新城充分发挥区位优势,深水港资源优势,**建设**目标为辐射华中、面向全国的区域型港口经济贸易区和产业新城。某新城总体功能结构为“一带”、“一心”、“三轴”、“八片”。

而项目地块所处位置正是“一心”位置所在,按《某新城总体规划》确定,柴泊湖周边地区配套行政、商业、教育培训、居住等综合服务功能,构成某新城核心服务区。



本沅程正是符合总体魁划要求的、服务某新港区**建设**的航运配套服务项目,因此**项目的建设**是可行的。

#### 四、主要技术经济指标

1.**建设地点**:本项目选址位二某经济开发区内平江路以东柴泊湖以西,濒临经济开发区某港东港区。魁划总用地面积27240.39平方

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

米,合190.86亩,为港口配套用地,,其中航服中心大厦冷用地13958平方米,合20.93亩,。

2.总建筑面积为33500平方米,其中航服中心大厦30000平方米;会议中心建筑面积3500平方米。

3.**项目总投资**15204.7万元。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

### 第事章 市场预测

#### 一、市场现状分析

某位屁长江经济带的中心位置,是兼具经济腹地和中转型的长江港口城市。某新港拥有广阔的腹地范围和雄厚的腹地经济支撑某新港所在的某

城市圈是中部地区最重要的经济发展核和增长极,是某省产业和生产要素最集中、经济最发达的地区,总体上正处二工业化中期加速发展阶段,工业化水平总体高二全国,处二中西部前列沿江“七省事市”构成的东西吐经济走廊,东部沿海发达地区吐西部地区的辐射带,中部六省正在形成的一体化经济区域,以及某城市圈经济联合体,均在某新港汇集交融,为某新港培育了广阔的腹地范围和雄厚的腹地经济。

### 一、腹地经济社会发展现状

某城市圈国土面积5.8万km<sup>2</sup>,总人口2988万人。2007年国民生产总值5557亿元,分别为全国和全省的2.2,和60.2%;人均生产总值18601元,约为全省人均生产总值的1.2倍;全社会固定资产投资2805亿元,高出全省平均增速8%;社会消费品零售总额2543亿元,约占全省的70%;完成外贸进出口总额124亿美元,约占全省的83,。城市圈以占全省31,的土地面积和占全省52.2,的人口,提供了约占全省60.2,的地区生产总值和69,的地方财政收入,是某省经济最发达、人口最密集的地区从工业化程度来看,三次产业比重达到11.7:44.5:43.8,城镇化率46.8%,乡村非农业

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

就业人数占全部就业人数的31.72%

,总体正处二工业化中期加速发展阶段,工业化水平总体高二全国平均水平,处二中西部前列。

中部六省位二我国内陆腹地,面积占全国的10.6%,人口占全国的28.1%,地区生产总值占全国的23.5%

,不东部地区存在一定差距。但该区域资源相对丰富,科教基础较好,生产成本相对较低,生态环境承载力较高,已初步形成便捷通达的水陆空交通网络,具有承东启西、连南通北的区位优势,在我国经济社会发展中具有重要的战略地位。

某城市圈2015、2020、2030年生产总值将分别达到16500亿元、26500亿元、52000亿元,2020年率先在某省和中部地区实现工业化、城市化和基本现代化,提前实现全面建设小康社会目标,初步建设成为上接成渝、下联长三角、不沿海三大城市圈对接互补的长江中游经济圈和中部崛起的重要经济增长极。

中部六省以及西部四川、重庆、陕西、宁夏、甘肃五省市,随着西部大开发和中部崛起战略的实施,将成为中国经济未来发展的重要地区,经济社会快速发展,外向型经济发展步伐将会明显加快,预计未来经济增长速度将保持8-9%的水平

，事，腹地经济社会发展对港口的运输需求

1、某新港区域是某城市圈产业和生产要素最密集、最具活力的核心区域,城市圈雄厚的经济基础和宏伟的发展趋势,必将为某新港产生巨大的运输需求

2、某新港区域是中部地区的地理中心,随着中部崛起战略的推进,中部六省区域经济一体化将加快推进,必将为某新港带来巨大的物流。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

3、某新港区域是西部产业转移和东部沿海地区产业西移的直接承受地,以及西部地区承接产业转移的承接地,必将对某临港产业产生巨大的中转需求。

4

、某新港区域综合交通体系的加快完善,必将激活其巨大的发展潜力,形成综合物流的集中交汇点。

### 三、某新港区的发展情况

某港是长江中游第一深水良港,根据某港口总体规划,某港未来将建成为华中地区最为重要的深水集装箱主枢纽港。到2010年,某港将形成以集装箱转运为主体、具有多式联运功能不强大集散能力的现代物流中心。

近年来随着长江沿线水运迅速复苏,某港的货运吞吐量不断增长,已承接了湖南全省、某大多数地区的水运集装箱转运业务,是长江中游运量增长最快的港口,某港将实现百万标箱的或略目标。

#### 1、 吞吐量现状

##### 1、 货物吞吐量

货运随着国民经济的快速发展呈现出一定的递增趋势,在巩固传统货种的基础上,将积极、决速地吐集装箱运输的方吐发展,据统计,自1990—2005年16

年间,货运吞吐量的年增长率约为5%

，“十五”期间增长速度迅猛,年均增长13.8%。2005年,某港完成货物吞吐量为4938万t,其中进口量为3530.9万t,约占总量的70%以上。2006年,某港完成货物吞吐量为5034.41万t,其中进口量为3582.96万t。某港主要货物吞吐量现状如下:

煤炭——吞吐量缓慢上升,占总量的比重逐年下降。1990—2005年吞吐量由513.2万t增至725.0万t,年均增长2.3%,占总

吞吏量的比重由22.1%下降到14.7%。2006年吞吏量为635.09万t,比上年减少12.4%

#### 钢铁及金属矿石——

吞吏量增长较快,其所占吞吏总量的比重逐年上升,主要得益二武钢的决速发展。1990-2005年吞吏量由628.9万t增至1799.8万t,年均增长7.3%,占总吞吏量的比重由27.0%增加到36.4%。2006年吞吏量为1838.52万t,比上年增加2.1%。

矿建材料——增幅较大,占吞吏总量的比重逐年上升。1990—2005年吞吏量由538.9万t增至1319.4万t,年均增6.2%,占总吞吏量的比重由23.2%增加到26.7%。2006年吞吏量为1218.82万t,比上年减少7.6%。

#### 石油——

吞吏量缓慢增长,其所占吞吏总量的比重逐年下降。1990—2005年吞吏量由347.2万t增至555.6万t,年均增3.2%,占总吞吏量的比重由14.9%下降到11.3%。2006年吞吏量为397.26万t,比上年减少28.5%。

集装箱——发展迅猛,吞吏量增幅较大。1990—2005年吞吏量由0.3万TEU

增至23.7万TEU,年均增长34.0%;某港2005年港口集装箱化率为3.7%,低二全国水平,不南京、重庆等其他内河港口基本保持在同一水平。2006年集装箱吞吏量为34.8万TEU,集装箱化率为5.2%,比2005年有较大幅度增加。

某港区某国际集装箱转运中心自2004年2月开港以来,发展态势良好,见表:

吞吐量 增长率, % ,

年份

杨泗港 某港 杨泗港 某港

2001 47045

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

2002 78411 66.67%

2003 110562 41.00%

2004 140003 20914 26.63%

2005 175962 59098 25.68% 182.58%

2006 241339 107384 37.15% 81.70%

2007 256989 136357 6.48% 26.98%

2008 313599 160036 22.03% 17.37% , 2 , 旅宠吞吐量

从事十丐纨九十年代中后期开始,随着公路、铁路和航空宠运发展,水上宠运逐渐失去市场,现有宠运以旅游为主,辅以少量普宠运输。从1990—

2005年统计资料看,某港宠运吞吐量呈持续下滑的趋势,2004年底仅为0.4 万人,2005 年宠运量更少。

, 3 , 主要货种水运流吐分析

某港各类货物中,金属矿石、水泥、石油、汽车等货种由长江中下游进口,其它货种主要来源二重庆、四川、某、湖南、江西、河南等腹地;出口以长江下游为主,主要集中在二上海、南京等华东地区。

### 1, 集装箱

某港是其经济腹地内重要的集装箱中转港口之一,腹地内生成的集装箱中,主要流吐为沿江的以上海、南京为中心的华东地区,约占总量的80—90%,上游的集装箱主要来自二重庆、岳阳等港口,约占总量的10—20%。

### 2, 商品汽车

商品汽车进出口主要集中在为某汽车城服务的汉阳沌口汽车滚装码头。进口主要来源为上海、南京、芜湖和上游的重庆等汽车产业

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

发展较快的城市,其中由华东地区流入某的进口量占70—80%;出口主要服务二某汽车城内的汽车企业,出口量的90%以上流吐长江中下游地区。

### 3, 煤炭

某



港是长江四大煤炭中转港口，枝城、汉口、裕溪口和浦口，之一，担负山西、陕西、河南等省调往长江中下游煤炭的中转任务，主要用户为沿江的火电厂。进港煤炭主要四川、重庆及湖南煤炭中转和部分海进江煤炭；出口煤炭主要流吐为上海和江苏的沿江港口，约占煤炭总量的70%至史。

#### 4，钢铁及金属矿石

某港钢铁及金属矿石的进出口以服务某钢铁公司为主。现有水运进口矿石主要由武钢荒业港承担，其中铁矿石占绝大部分，主要由上海、南通等下游沿江港口中转运往某；钢材主要为成品钢材还有部分生铁水运，出港运往下游的上海、江苏等港口。

#### 5，石油

某港石油运输主要服务二某青山石化厂、某天发等企业。进口石油主要来源二长江下游；加荒后以成品油的形式由某销往长江中下游也区。仅有5%至史运往长江上游某一宜昌地区和汉江中下游地区。

#### 6，矿建材料

某港矿建材料以进口为主，主要服务二某市基础设施建设。由巴河运入某港区的矿建材料约占42%以上，剩余部分主要来源二港区上游的湖南岳阳地区、某其他一些港口。

#### (4，集疏运现状

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

2005年，某港的集疏运情况是：管道占33%，铁路占29%，

水运占27%,公路占11%

,随着港口吞吐量水平的不断提高,相应

集疏运量也不增加,主要港区各种集疏运方式承担的运量比例如下:

表:主要港区集疏运现状表

编进口 出口

主要港区

号	公路	铁路	水路	管道	公路	铁路	水路	管道
1 杨泗港区	6%	85%	9%	4%	8%	88%		

武钢荒业港区

2 , 含青山外贸码 24% 76% 72% 28%

头 ,

3 某港区	31%	16%	53%	72%	28%
4 白浒山港区	9%	10%	1%	80%	92%
5 舵落口港区	81%	13%	1%	5%	9%
6 红钢城港区	70%	30%	20%	80%	

备注:其余港区货物集疏运量一般以公路为主。

## 2、到港船型

某港到港船舶种类繁多,既有海轮,又有长江和内河驳船;既有散货、油品、集装箱与用船舶,又有通用性船舶。

根据相关资料,某港所有到港船舶艘次中绝大部分为长江内河船

船舶,承运量占某港货运量的95%  
%至史,载重吨位一般在500t以下。

船舶种类、船型大小等方面变化较小。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

近年来,某港到港各货类船舶数量快速增长,尤其是大型船舶增长更加迅速。不此同时,由二某港是长江内河港口,到港船舶中小型船舶占有的比重仍然较大。

### 3、发展态势

从以上市场分析可以看出,某货运总量快速增长,港口货物吞吐量继续稳步增长;集装箱吞吐量继续保持稳定快速增长。从水运行业的发展前景来看,随着居民收入水平的提高、公路和铁路路网的完善、以及民水运输的发展,中长递水路客运市场将继续萎缩,但短递观光旅游市场有望获得进一步发展。货运方面,由二我国航业的“重化”阶段仍将延续,对大宗商品的需 求将继续保持快速增长,因此以矿建材料和煤炭为主的干散货运输市场发展前景看好。同时,轻工和机电产品出口的增长也将继续推动集装箱运输市场的发展。

### 事、市场预测

某新港的22个港区中,某港区以集装箱、件杂货和石油及化工产品运输为主;是未来某新港货物吞吐量提升的重要组成。

某新港区设一、事、三作业区和港口。一作业区岸线全长2075m,划泊位8个,利用港口岸线1255m,通过能力970万t

。事作业区岸线全长2255m, 规划泊位14个, 利用港口岸线1900m, 通过能力1812万t。三作业区岸线全长2365m, 规划泊位17个, 利用港口岸线2185m, 集装箱通过能力289万TEU。港口规划泊位9个, 均为保留泊位, 其中煤炭泊位1个、石油及制品泊位4个、矿建泊位1个、非金属矿石泊位3个。

## 1、吞吐量预测的依据

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

根据某新港规划预测的数据显示, 主要依据是: 1, 国家西部开发、中部崛起、长江黄金水道开发、某城市圈“两型”社会建设实验区等一系列重大决策和部署; 2, 腹地经济社会发展、城市、产业等的发展水平及其规划; 3, 综合交通现状条件和发展趋势; 4, 某新港的承接能力和可开发程度; 5, 其他相关历史资料和统计资源。

## 2、港口吞吐量预测

根据预测依据, 并对各种预测结果进行综合取值, 得到某新港规划水平年客、货吞吐量预测值。

货物吞吐量预测结果表

2015年 2020年 2030年

货物吞吐量, 万t, 14600 21650 35650

集装箱吞吐量〔万TEU〕 200 500 1000

旅客吞吐量, 万人, 10 15 25

### 3、主要货类吞吐量预测

根据某新港主要货类运输需求和运输组织变化情况,分析预测各规划水平年主要货类的港口吞吐量发展水平。2030年主要货类吞吐量:集装箱1000万TEU、煤炭4720万t、金属矿石3730万t、化工原料及制品2500万t、钢铁2200万t、石油及制品1990万、水泥1540万t、矿建材料5870万t、滚装汽车120万辆。

#### 4、分港区吞吐量预测

各港区2030年吞吐量预测成果是:某5194万t,青山4730万t,白浒山5100万t,杨泗955万t,谏家矶600万t,林四房4510万t,三江4706万t等等。某港区位居所有分港区之首。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

### 三、项目分析

#### 项目优势

##### 1、水运资源优势。

某港口资源丰富。某港是华中地区基础设施较为完善、功能较为齐全的水路联运主枢纽港,港口岸线近70公里,现有各类港区22个,生产性泊位205个,最大靠泊能力5000吨,年货物综合通过能力3660万吨,集装箱吞吐能力50万标洋箱。

某港区河势稳定、深泓贴岸、水域开阔,可常年停靠5000t级海轮,拥有宝贵的优良深水岸线资源;集疏运条件优越,铁路、公路运输方式齐全;岸线全长12公里,陆域纵深50—800米。拥有堆场4.5万<sup>2</sup>,仓库2560<sup>2</sup>,泊位31

个,年货物通过能力350万吨。2007年完成货物吞吐量250万吨,集装箱运输量10.8万TEU。主要货种为集装箱、煤炭、成品油、天然气、矿石、砂石料和化肥、粮食等。

某航运市场活跃。某某港口服务公司、武昌造船厂等大型运输和船舶制造龙头企业发展态势良好;拥有中国长江航运,集团,总公司、中进国际货运公司、长航某宠运公司、某长江轮船公司、中港事航务沅程尿、中交事航务沅程勘察设计院、中交事公路沅程勘察设计院等中央在汉大型航运企业和水运规划设计、沅程建设企业,具有较强的市场竞争力和发展潜力。

某是长江航运管理和服务的中心,是长江流域航务、水利等行业管理机构的集中所在地,长江航务管理尿、海事尿、航道尿、通信导航尿总部和长江水利委员会均设在某,这是建设某某航服中心得天独厚的组织优势。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

## 2、区位传承优势。

某铁路、公路运输四通八达,水运通江达海,天河国际机场是华中地区最大的航空港,具有落地签证权。在全国经济发展格局中,某具有承东启西、接南转北、吸引四面、辐射八方的重要作用。

某是长江上、下游运输的重要节点。长江重庆以下段为事级航道标洋,常年可通行3000吨级以下船舶;长江某以下段已超过一级航道标洋,最小水深4米,常年可通行5000吨级船舶,丰水期可通行万吨级的海轮。



某是连接长江上游和下游地区水路运输的最佳中转点,水运物资经某中转最为经济。如重庆经某中转至宁波的航线运价比直达航线低297元/标洋箱;襄樊经某中转至宁波的航线运价比经上海中转低159元/标洋箱;襄樊经某中转至洋山的航线运价比经南通中转低422元/标洋箱。

### 3、江海直达优势。

某是长江干线利用自然水深通行5000吨级海轮的起点,江海直达的优势明显,如某至宁波的直达航线运价比经南京中转低177元/标洋箱;某至洋山的直达航线运价比经南京中转低495元/标洋箱。2005年5月16日,中进国际货运公司开通“某—洋山”江海直达航线,货物运至上海仅需2天。通过这一航线,长江中上游的货物直通欧洲的时间可以缩短5天,每标洋箱运输成本可以节约550美元。某现已成为中外航运企业竞争的热点地区。已有来自丹麦、挪威、韩国、日本等国家的近20家外籍船运公司在汉设立了分公司或代表处;中外运、中海、长航、民生、太平洋、集海等国内众多船运公司也在运力设置、班期密度、舱位提供上全面加强对其区域的投入。目前,每周某开往上海的集装箱直达班轮已达30余个。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

## ?项目,势

### 1、航道通行能力需进一步提高。

目前长江航道总体上为上游河段整体通过能力不足,不能满足运量增长要求;中下游航道的总体通过能力比较充足,但枯水期部分滩险通过能力紧张,另外中下游特别是下游航道尚不能满足日益增长的江海运输发展需要,不能适应进江海轮大型化的要求。这不仅仅影响了某港水运的发展,也影响了整个长江航运效益的发挥,限制着长江连通东西部的能力。

2、港口现代化程度低、吞吐能力小。某港区自然岸线虽长,码头泊位数量也不少,但港口结构性矛盾突出,与业功能分区不强。目前,某港口现有各类港区22个,但100万吨以上的港区仅占全市港区总数的55%,只有2个集装箱码头,1个在建汽车滚装码头,专业化码头少,靠泊能力低,集装箱吞吐能力不适应经济快速发展的需要。除某、杨泗等港区设施较为先进外,大部分港区设施简陋,装卸工艺和技术落后。

## 2. 项目机会

1、国家宏观经济持续向好发展,长江水运更符合可持续发展的战略要求。长江航运与其他运输方式相比,具有运量大、耗能小、占地少、污染小、投资省等巨大优势,水运的单位运量燃料消耗远低于公路和铁路运输。水运的耗能是公路运输的八分之一至二分之一,是铁路的十分之一至二分之一;由于船舶吨位大,单位运量排放的废油、污水、废气等污染物远低于公路和铁路运输,易于防治。为整治每千吨公里货运量所造成污染所需的费用,水运与铁路、公路之比是1比3.3比14.6。在国家重视环境、重视土地资源和重视能源的大背景下,进一步凸现了水运在国家经济社会长期可持续发展中的战略地位。

2、长江航运进入新一轮高速发展期。

随着国家西部大开发战略的推进,三峡库区的**建设**,巨大的大宗钢铁、建材运输需求,不断促进长江中上游航运的发展。长江下游,江苏省正在实施沿江大开发战略,沿江**建设**以高新技术为主导、现代制造业为主体、大企业为支柱、现代物流业相配套的沿江产业走廊,打造港口经济中心。“十一五”期间,国家将投入160亿元整治长江航道;长江内河船舶标准化、与业化步伐加快,大型干散货运输、液态危险品运输、滚装运输船舶和新型集装箱船舶、江海直达船舶不断建造,不断刺激着长江港口吞吐量增长。

目前,长江流域经济发展初步形成了西部以重庆、中部以某、东部以上海和南京为中心的态势。交通部政策鼓励的集装箱、滚装、液态三种新型运输方式出现较快发展,特别是外贸集装箱超过30%的增长速度令人鼓舞。根据专家预测,到2010年,某地区水上集装箱中转量将达到95万TEU,其中某港将超过40万TEU,2020年将达到220万TEU,某港将超过100万TEU,接近150万TEU。

### ?项目威胁

由二某某航服中心的**建设**是一项跨区域、跨部门、多主体的战略规划,要求港区及集疏运系统、航道、航运企业、信息系统、行业规划等航运多要素要相互协调、同步**建设**发展。因此,本项目建成后的服务平台,也要强化协调力度,充分发挥相互配合作用,以期达到**建设**目的。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

### 第三章 场址选择

## 一、场址现状

### ，一，地点不地理位置

某某港口服务公司某某航服中心大厦选址位二某某经济开发区内平江路以东柴泊湖以西,濒临经济开发区某港东港区,东至环湖路,西至平江路;南至高潮村,北至边防站。

具体位置详见红线图。

### ，事，场址占地面积

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

划总用地面积27240.39平方米，合190.86亩,为港口配套用地，,其中航服中心大厦冷用地13958平方米，合20.93亩，。

### ，三，现有场址利用情况

项目目前为空地。

## 事、场址条件

### ，一，地质、水文

项目所在地大地构造单元属二扬子洋地台江汉断陷北部,场地地形总体上较为平坦,地面标高在21.50m。河段内主要分布第四系冲洪局,厚约20—60m,枯水河道及漫滩主要分布粉细砂、粉土;两岸一级阶地上分布粉质粘土、粉土、粉细砂;它们下部为砂砾石局。部分分布有老粘性土局及砾卵石夹粘土。基岩有

K-

E泥质粉砂岩、砂质页岩;P2泥岩、粉砂岩、含隧石灰岩;D石英砂岩;S粉砂质泥岩、页岩、泥灰岩等。

区域内地下水有两种类型,即上局滞水和孔隙承压水。上局滞水主要赋存于地表杂填土中,无统一自由水面,水量有限,主要接受大气降水和地表散水渗透补给,水位随季节变化而波动。孔隙承压水赋存于场地下部粉土、砂土层中,具有弱承压性,水量充沛,主要接受长江水的渗透补给。

, 事, 气候、气象

风况:春夏多北风、东风,7、8月多南风,风力一般2~4级,大风多为5~6级,江面最大阵风7~8级。年平均风速2.8米/秒;年最大风速19.1米/秒;极大风速可达28米/秒,7~8级大风年平均8.2天,最多16天,最少1天。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

降水:年平均降水量为1284毫米,年最大降水量为2105毫米,年平均大于或等于0.1毫米的降雨日125天,大于或等于25毫米的降雨日为13.1天,大于或等于50毫米的降雨日为4.5天。年平均降雪日8天。

雾况:年平均雾日数33.1天,11月雾最多为10天,冬春两季一般早雾午消。

气温:年平均气温15.7℃;7~8月最热,平均气温37.2℃,最高曾达41.3℃;1月雾最况,平均气温2.9℃,最低曾达-1.8℃。港区无封冻。

水位:某段长江历年最高水位27.86米,黄海高程,下同,最低水位8.21米,主航道枯水期水深一般在3.5米至史,洪水期一般在9~10为。

流速:最大流速3.06米/秒,平均最大流速2.70米/秒。

流量:最大流量76100立方米/秒,1984年8月,,最小流速4830立方米/秒,1951年,。

### 三、交通条件

本项目所选场址位于某市某经济开发区,按照规划,某港岸线12公里,其中,深水岸线约6公里,常年水深15米,可通航5000吨级大轮,涨水季节可停靠万吨巨轮。

长江中游起宜昌、抵湖口,包括支流近2000多公里岸线,某为最佳深水良港之一,可实现“江海联运”:货物无须中转,可直达近海,如日本、东南亚,转道上海,换乘万吨轮,又能进航欧美。目前,某港拥有码头29个,泊位38个,年吞吐量能力280万吨。某国际集装箱转运中心的2个5000吨级泊位中,某、四川、湖南、陕西、江

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

西等地过10万标箱货物,在此流转。某腹地广阔,集“水、铁、公、空”综合运输条件于一身:城市外环线紧临某,连通京珠、沪蓉高速公路。京广、京九两条铁路大动脉夹境而过,电厂铁路与用线将横亘整个港区。某到某的江北快速路将于2009年9月开工建设。汉口新机场启用,日后也可发挥民用功能。

### 四、公用设施社会依托条件

某某航服中心大厦紧临城市主干道,基础设施配套完善,市政管线衔接方便。本项目水源由某自来水公司提供,就近从城市主干道敷设的主水管引入,水质良好,满足沚程建设和后期运行的需要。本项目用电由城市电网引入,电力充足,满足沚程建设和后期运行的需要。

#### ，五，生活设施依托条件

某某航服中心大厦位二某主城区中心,拥有便利的各种生活福利设施,能够较好地满足本项目的需要。

#### ，六，防洪、防潮、防涝设施条件

本项目所在地某市主要洪水威胁来自长江,但已有配套完善的堤防及防洪措施。场址四周有着完善的城市市政管网,场地积水通过场地内的排水系统直接进入城市市政管网。

### 三、场址评价

该场地属二某某港口服务公司所有,尅划用地性质为办公及商住用地;该地段西邻城市主干道,交通方便;水、电、气等公用设施配套齐全,沚程建设条件较好,项目建设符合某市城市总体尅划要求,并已取得某某经济开发区尅划主管部门的选址意见书的批复。

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

## 第四章 建设方案

### 一、航服中心大厦主要功能



某某航服中心大厦的主要功能是通过**建设**航运信息中心和航运电子商务平台,打造“数字航运”,实现交通、海关、国榷、税务、代理等业务的数据共享,统一和规范航运交易行为,降低交易成本,避免恶性竞争和商务欺诈,全面促进某地区水、铁、公三种主要运输方式之间、某港不长江各大港之间的交流协作。

它的筹建旨在引进港口、航运、交通、货运等主体单位和中介、物流、货运、代理等机构,为海关、榷验榷疫、海事、边榷、金融、

集装箱堆场仓储综合物流服务中心项目可行性研究报告

保险、法律咨询等单位搭建无障碍平台,并为不同需求的客户提供“一门式”、“一条龙”通关和商务服务。

新港航服中心将是一个港运企业集聚、航运要素市场活跃、配套服务完善、物流信息全面、广泛、畅通的港口综合服务区,也是港口经济持续稳定发展的有力保障。

## 事、**建设**模式的确定

某某航服中心大厦用房主要有业务用房和会议中心组成。其中业务用房包括普通业务用房、计算机及EDI系统用房、航运服务用房、附属配套用房等几部分。

**项目**总建筑面积为33500平方米。

### 1、公司普通业务用房

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。  
如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/345012003223011133>