

中欧班列快速发展

港口海陆统筹枢纽尽风流

□ 孙瀚冰 靳廉洁

自2011年开通以来,中欧班列实现了快速发展。诸多内陆城市乃至沿海港口城市纷纷开行中欧班列。中欧班列覆盖的范围、运输的货物等都在不断增长,截至目前,已经通达14个国家的42座城市。

回顾中欧班列的发展过程可以发现,其运力提升速度极快。根据统计,中欧班列开行第一年全年仅发车17列,但其第二年就实现了147%的增长。截至2018年6月,中欧班列开行总量已经超过8000列。

中欧班列发展迅速,其对沿海港口的影响如何,笔者带着相关问题进行了调查。

长期以来我国与欧洲的货物交流依靠海运和空运。2011年至今我国多个城市相继开通中欧班列,即按照固定车次、线路等条件开行的集装箱国际铁路联运班列,现已形成西、中、东3条通道:西部通道由我国中西部经阿拉山口(霍尔果斯)出境,中部通道由我国华北地区经二连浩特出境,东部通道由我国东部沿海地区经满洲里(绥芬河)出境。

自2016年中欧班列统一品牌以来,中欧班列实现了快速发展。2017年正式运行的班列线路达61条,连通国内38个城市与欧洲13个国家36个城市。全年班列开行数

2017年经西部通道进出境的中欧班列占中欧班列总量超过50%,其中对内陆地区的欧洲方向箱源的吸引、分流作用凸显。这些箱源原本绝大部分是要通过沿海港口集并,再通过海运出口到欧洲的。其分流效果呈由东向西递增的特点。以西部的川渝地区为例。川渝地区是中欧班列开行最早、开行班列数量最多的地区。从进出口货值看,随着“渝新欧”“蓉欧”班列开行,海运和中欧班列运输货值占比呈此消彼长态势。2010年以来,川渝进/出欧洲方向货物货值由77亿美元增长至228亿美元。其中,中欧班列从无到有,货值占比提升至22%;海运货值占比则由43%回落至24%。从箱量看,经过1—2年培育期,中欧班列在欧洲方向集装箱运输中所占份额呈快速提升态势。

但从总量来看,2017年中欧班

近年来部分沿海港口城市陆续布局中欧班列业务,其中“辽满欧”线近两三年快速发展,海铁转运特点鲜明。依托大连、营口口的航线网络,2017年“辽满欧”线集装箱运输量达5.6万TEU,占满洲里口岸进出口比例为30.8%。

从货源地分布看,“辽满欧”约80%以上货源来自东北以外区域。其中,营口班列货源主要来自三个区域:江浙粤等沿海省份货源占比过半,日韩过境货源约占30%,东北腹地货源约占20%。大连班列货源地主要包括:广东、上海、津京等地货物占80%,以“三星班列”为代表的日韩货物约占15%,本地货物约



首班“穆满欧”中欧班列开行。

集装箱海铁联运实现转运常态化

量达3673列,完成运量超过30万TEU,较上年增长116%,超过2011至2016年六年开行数量的总和。

从主要节点城市发展来看,2017年,中西部地区的成都、重庆已经实现了中欧班列日均开行两列,郑州、武汉日均开行一列以上,长沙、全年开行超过百列,基本实现了班列运输的常态化和规模化,以服务本地及周边需求为主。

而目前沿海地区的大连、营口、天津和连云港等沿海城市的中欧班

列基本达到日均开行一列的频率,苏州、义乌全年开行超过百列。其中,大连、营口、连云港除服务腹地需求外,依托我国东南沿海以及日韩箱源过境需求,初步实现集装箱海铁转运的常态化。其他城市则尚处于培育期。

与内陆城市班列主要服务本地区货源不同,沿海港口开行的中欧班列带有明显的“跨境转运”特点,货源分布主要由以下三方面构成:广东、江浙等地货物沿海运至大

连、营口等北方港口港,换装中欧班列发往俄罗斯/欧洲。日韩区域等东亚其他国家的集装箱货物通过我国沿海港口,换装海铁联运陆桥新通道运至欧洲,目前具有代表性的有三星等电子产品。港口直接腹地的货物则搭乘沿海港口开行的中欧班列,运往欧洲方向。

沿海港口通过连接海上航线与中欧班列,正在为我国东南沿海、日韩等地货物搭建起通往欧洲/中亚地区的国际物流新通道,并将逐步发展成为辐射陆海、双向开放的“一带一路”运输网络重要枢纽节点,其班列规模有望进一步提升。



“银川——连云港”海铁联运班列。

本文图片由本报资料室供图

港口海陆统筹枢纽功能显著提升

补贴累计不少于20亿美元;与此同时,俄罗斯铁路局却针对中国过境货物持续涨价,亟需国家对陆路通道和节点统筹规划。因此,国家层面可开展沿海港口跨境班列枢纽功能及布局相关研究,进一步提升我国沿海港口在“一带一路”中的作用和功能。应深化研究内陆城市海运集装箱的发展趋势,为沿海港口统筹、优化内陆港布局,推进高质量的集装箱海铁联运提供支撑。适时推动中欧班列枢纽节点的布局规划,推进中欧班列资源整合。

(作者单位:交通运输部规划研究院水运所)

7月10日,记者在厦门港东渡码头看见吊车轰鸣作业、叉车来往穿梭,一派繁忙景象。据了解,2018年上半年,厦门港货物吞吐量1.05亿吨,同比增1.16%;集装箱吞吐量516.60标箱,同比增1.16%。在当前全球航运经济总体低迷的情况下,厦门港的集装箱吞吐量在2018年仍然能保持稳步增长,“革故鼎新”无疑为厦门港的高速发展提供了一往无前的有力“引擎”。

坚持创新引领
擘画现代大港

近年来,厦门港迸发了旺盛生命力,坚持改革创新是原动力。

“改革创新是一种技能,拥有这个技能才能把握最佳的发展时机。”厦门国际港务股份有限公司总经理、厦门集装箱码头集团有限公司董事长陈朝辉说。

1998年厦门港务局正式实行政企分设,组建厦门港务集团,资本大量涌入。经营航线业务的码头公司有十几家,群雄割据、各自为政。2013年,厦门港启动了被业内称为当年“中国最大规模”的港口资产整合,厦门港务控股集团成员企业——厦门集装箱码头集团有限公司正式成立。这一举动整合了7家中外资企业和5家境内外上市公司,极大提升了厦门港的整体竞争力。“优化资源配置、统筹经营之后,以往小船靠大码头、大船没地方停靠的混乱局面彻底结束了。”陈朝辉说,“集中力量办大事,是资源整合之后我的另一个感受。对外拓展能力一下就增强了,绿色港口、智能港口等等各项港口优化升级的项目也做起来了。”如今,厦门港务控股集团用占全港集装箱业务8成以上的份额,成为厦门港于2017年集装箱吞吐量突破1000万标箱的内在动能,也体现了国企的中流砥柱作用。

从首批经济特区之一到开展自贸区改革试验,作为改革开放的前沿,“创新基因”一直流淌于厦门港口发展的血液之中。

近几年,厦门港的建设成绩有目共睹。厦门母港建成亚洲一流的邮轮母港设施,是“中国四大邮轮母港之一”;厦门轮渡有限公司从“海上运输”向“海上旅游”转型升级。同时,厦门港建成“一趟都不用跑”的国家级示范项目、首创“厦门港集装箱智慧物流项目”,研发港口机械远程操控……一项项成果的背后,都是创新精神的有力实践。

迸发改革活力
吞吐量破2亿吨

今年5月,厦门港地处岛外的翔安港区海翔码头开辟了首条集装箱航线,从港口设计通过能力上看,翔安港区为660万标箱/年,海沧港区为685万标箱/年。“如今看来,集团以海沧港区、翔安港区为布局的‘东西两翼发展’的构想已基本实现。”陈朝辉说。“如今,20万吨的大型船舶可全天候靠泊嵩屿码头。这优越的岸线资源,是岛外特有的。”

20世纪九十年代末,厦门港集装箱货量增速不低,但厦门港却一直只能作为“喂给港”将货物“喂”给周边的香港、高雄港等其他大港。

随着厦门港第一条集装箱远洋干线(美西线)的开通以及海沧国际货柜码头投产,各家船公司在厦门港不断开辟直达航线。2017年,厦门港集装箱吞吐量首次超过了高雄港。“码头投资要适度超前。”陈朝辉总结道。

2006年厦门实行了全国首例跨行政区域的港口管理体制改。厦门湾内原漳州港所辖的招银、后石、石码3个港区和厦门港当时管辖的5个港区合并,组成新的厦门港。合并后的新厦门港,深水岸线增加14公里,总长达40公里,可容纳万吨以上深水泊位114个。资源集约化,管理



厦门港改革创新立潮头

□ 记者 陈勤思 通讯员 陈雯娟 谢静 陈哲

扁平化,带来了新的机遇。

厦门港积极吸引外资,促进软硬件服务水平进一步提升。积极开展海铁联运,目前已形成以前场铁路大型物流园和铁路港站组成的多式联运转换枢纽,在福建、江西铁路沿线设置十几个业务网点,并选择其中的重要物流节点或区域经济中心建设三明、吉安、赣州等陆地港。一流的营商环境吸引了世界前十大航商落户厦门港。

近些年,厦门港发展迅速,各项指标均创新高。2017年,厦门港货物吞吐量达2.1亿吨,集装箱吞吐量为1038万标箱。营收235亿元,利润总额12.6亿元,全港总资产达452亿元。

唱响“开放”咏叹调
开启新征程

2018年,改革开放40周年、“一带一路”倡议5周年,厦门会晤后的第一年……新时代带来了新机遇、新使命。但是,“开放”是一个永不过时的词语。

党的十八大以来,厦门港积极实施供给侧结构性改革,在“一带一路”倡议、自由贸易试验区的利好下开拓进取,成为厦门经济特区的开拓者和实干家。

如今,厦门开辟世界各地的的海上航线约有140条,其中外贸航线超100条,通达全球44个国家和地区的130多个港口,“一带一路”航线40余条,连接沿线18个国家和地区38座港口,率先开通中欧班列,开辟中欧(厦门)5条国际线路。2018年前五个月,厦门港“一带一路”航线吞吐量已逾50万标箱,增长超过30%。

去年的厦门会晤,打开了厦门与金砖国家经贸往来的“大门”。数据显示,今年前五个月,非洲航线集装箱货运量同比增长超过30%,俄罗斯航线更是超过40%,成为拉动全港箱量稳步增长的新动能。

如今多元发展成为了厦门港新命题。“一个平台、两大核心产业、三大协同发展产业”明晰的战略组合拳,为厦门港的未来描绘了更加多彩的蓝图。

未来,厦门港将以建设厦门国际航运中心为重点,积极发挥国企龙头作用,全力打造港航物流产业平台,助力厦门经济社会协调快速发展。此外,围绕以集装箱为龙头的港口物流链和以邮轮母港为龙头的港口海上旅游产业这两大核心产业,加快发展港航融合和多式联运产业格局,加快发展布局全域旅游产业,为厦门旅游千亿产业打造新名片。

相互促进,协同发展。多元化还体现在从传统港务业务延伸出来的其他产业。投资和金融产业、建设和园区开发运营产业、信息智能产业,这三大产业协同发展,在推进港口转型升级中培育新的产业发展机会。

正所谓,厦庇五洲客,门纳万顷涛。

厦门自古就是通商裕国的口岸,也是开放合作的门户。如今的厦门港多区叠加、通达五洲,迎来了发展的新机遇。此时的厦门港口人满怀信心,面朝大海,乘风而上。

2018年中国航海日公告

(上接第1版)

2018年,中国航海日的主题是“航海新时代,丝路再出发”,“世界海事日”的主题是“国际海事组织成立70周年:我们的传承——航运更好未来更美”。拥抱中华民族伟大复兴的新时代,顺应“一带一路”伟大倡议的时代潮流,中国航海事业和海洋产业正迎来历史最好的发展机遇。今天,2018年中国航海日论坛在我国国际航运中心城市上海举行,中外各界群贤毕至,全国各地也正开展

形式多样的航海日活动,旨在推进中国与世界航海事业和海洋事业在更高层次、更大范围的合作与交流。

2005年以来,7月11日已成为全体中国航海人的节日,成为铭刻勇立潮头、敢于拼搏精神的家园,成为无数航海人拥抱大海、舍身无畏的信念。让我们在这个伟大的新时代,肩负“一带一路”、海洋强国和交通强国建设的历史使命,为实现中华民族的伟大复兴、携手共建人类命运共同体创造新的辉煌!

中国长江(商品)汽车滚装运输综合运价指数周报

市场需求整体增加
运价指数呈现回落

本周滚装运输市场运输需求持续增长,但因近期长江流域降水影响,运输条件受限,导致部分航线运量调整,整体运价下跌。

本周中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)较上期降15%,为914.97点。

由于长江上游出现洪峰水位,对船

舶靠泊、装卸造成一定影响,上水航线运量下降31.78%,受其影响,部分航线运价上涨8.23%。下水航线货源情况良好,航线运量涨幅达50.48%,但运价较上期下降32.18%。长江商品汽车滚装运输量整体增加21.27%,虽市场需求增加,但整体运价有所下跌。

(武汉航运交易所供稿)

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数 (CARFI)		
上期 2018/7/6	本期 2018/7/13	与上期比涨跌 (%)
1052.19	914.97	-15.00%

