产业结构升级 政策红利显现

江苏港口生产“春暖花开”

□ 记者 顾晓平 特约记者 梅剑飞

港口是经济发展的“晴雨表”，经济繁荣时，吞吐量必然旺盛。作为港口大省，江苏太仓港、南通港、连云港港、南京港等多个港口新年首月实现“开门红”，吞吐量同比增幅明显。找寻原因，正是江苏省经济高质量发展的强劲动力，促进了江苏港口生产的增长。

南京港龙潭集装箱公司。

A 吞吐量提升 经济勃发生机

新年以来，江苏港口生产总体稳定。江苏省交通运输厅港航中心工作人员介绍，1月，全省规模以上港口吞吐量2.1亿吨、外贸吞吐量4468万吨、集装箱吞吐量145.7万TEU，分别同比增长13%、14.3%和3.3%。

江苏多个港口呈现发展亮点，吞吐量实现两位数增长。1月，太仓港港口货物吞吐量完成2114.3万吨，同比增长13.7%。江阴港完成货物吞吐量1842.06万吨，同比增长37.22%。南通港完成货物吞吐量2427.8万吨，同比增长20.4%。作为苏中重要的内河港口，扬州港新年首月发力，完成总吞吐量216.67万吨，同比增长23.08%。

江苏水运发达，港口吞吐量多年全国位居前列。这背后是全省的经济飞速发展，为港口提供了源源不断的货源。尤其是长江南京以下12.5米深水航道贯通试运行以来，进出江苏沿江港口的大吨位船舶数量明显增长。最大到港船舶达到25万吨级，相对较远的南京港、镇江港到港船舶最大也分别达到7万吨级、20万吨级。外贸、海进江运量增幅突出。

业界人士认为，春节前是企业进行物资储备的高峰期，港口吞吐量增长和大宗商品进出口需求增加有一定关系，其中粮油、煤炭、金属矿石、液体化工等货种增加快速。除这一因素之外，港口增长体现了江苏全省经济的勃勃生机。

江苏省港口集团董事长王永安表示，该集团将着力完善海运直达、江海转运和为长江中上游及内陆地区中转联运等三大运输体系，加快实现江海河联运，进一步提升南京、苏州、镇江大宗散货铁水联运优势，让更多企业享受到省内水运的便利，实现降本增效。

镇江港大港三期码头。 本版图片由本报资料室提供

B 集装箱增多 产品结构优化

江面上货船来来往往，码头上集装箱摆放有序，运输车辆进出不停。进入新年以来，南京龙潭港码头每日都是一片繁忙景象。

1月，江苏省港口集团码头板块集装箱吞吐量同口径完成60.01万TEU，同比增长14.45%。太仓港集装箱吞吐量完成46.4万TEU，同比增长28.8%。南通港集装箱吞吐量完成8.94万TEU（不含商品箱），同比增长26.2%。业内人士说，集装箱所运输货种性质和散装货物有别，更能体现出制造业发展状况。

集装箱运输市场需求兴旺，同时也需要创造运输条件、整合货种资源。太仓港口管委会发展服务局局长钱晓说，近年来，太仓港推出的“陆改水”模式受到企业欢迎。为应对企业旺盛出货需求，太仓港进一步优化这一模式，增加船舶班期密度，加快提升通关效率，1月完成外贸内支线出口箱量8万TEU，增长41.4%。

南通港工作人员介绍，去年南通港通海港区集装箱码头一期工程建成投产后，今年集装箱吞吐量增长势头强劲。1月，南通港内贸集装箱完成5.53万TEU，同比增长43.2%；外贸集装箱完成3.41万TEU，同比增长5.92%。

面对巨大的集装箱市场业务，江苏省港口集团相关人士表示，按照“区域集群+专业化”的发展思路，通过打造以南京区域性航运物流中心为核心的宁镇扬江海中转综合枢纽，并在宁镇扬区域内启动“集装箱穿巴”，形成区域集装箱码头业务有效联动；通过打造以苏州港为中心的长江出海口枢纽，突出集装箱近洋干线和大宗物资海运直达业务，形成以太仓港为基础的集装箱一体化经营平台，集装箱数量一直在增长。市场调查显示，集装箱数量的增长是因为需要运输的制造业产品越来越多，这从一定程度上反映出江苏省区域产业结构升级已取得一定成效。

C 近洋航线增开 外贸成绩可观

1月，南京港外贸吞吐量达195.65万吨，同比增长26.2%；扬州港外贸吞吐量30.05万吨，同比增长30.05%；常州港外贸吞吐量73.74万吨，同比增长22.55%；镇江港外贸吞吐量191.76万吨，同比增长14.59%。江苏省港口集团1月开行近洋航线（包括东南亚线、日本线和韩国线）51班，同比增速47.11%，内贸干线、内贸支线及外贸内支线营业总收入为7522万元，同比增速为91.55%。

作为江苏重要的外贸港口之一，太仓港外贸货物吞吐量达715.4万吨，同比增长17.8%。江阴港完成外贸吞吐量405.85万吨，同比增长39.14%。

2018年，长达、长宏国际码头先后投入运营，进一步提升了江阴港的货物通过能力。目前，江阴沿江建有万吨级以上泊位47个。新年以来，江阴港外贸吞吐量进港、出港增幅均在30%以上，外贸集装箱量也实现正增长。

1月，连云港港出口机械车辆5816台，同比增加4996台，增幅高达600%，尤其是汽车出口5039台，同比增加4783台，实现单月机械车辆出口总量创历年新高。该港工作人员说，港口车辆、工程机械出口量全面攀升，得益于航线丰富稳定、滚装船靠泊增多，1月共完成11个滚装航次运行，超过历年同期，更带动澳新线、东南亚线、欧洲线机械车辆货源集聚；徐工、宇通等骨干货源保持良好势头，上汽等新兴货源增量显著，长城、卡特、金龙等小批量多批次货源也紧跟船舶集港。尤其是去年合作的车企巨头上汽集团，保持强劲发展势头，1月出口3399台汽车至澳洲等地。

江苏省社科院研究员蒋昭乙说，江苏省港口集团数据显示，1月近洋线中的东南亚航线完成13630万吨，同比增长63.45%，远超日本航线（0.19%）和韩国航线（7.73%）的增速，这说明江苏加强与“一带一路”沿线国家贸易政策初显成效。此外，去年以来，中央与地方及时出台一系列支持出口企业的政策，尤其对出口类民营企业和小微企业给予更多支持，上述数据中，集装箱和外贸商品完成吞吐量同比增长的数字十分亮眼，说明这些政策红利开始显现。

芜湖港转型转出新天地

□ 见习记者 樊雪菲 记者 陶训兵

2月22日，记者在芜湖港国际集装箱码头看到，岸桥隆隆作响，舟楫云集江面，集卡来回穿梭，一派热火朝天的生产景象。芜湖港务公司（简称“芜湖港”）副总经理章建告诉记者，1月份，芜湖港完成货物吞吐量1007.5万吨，同比增长25.6%，延续了2018年以来的良好势头。

章建说，近几年来，立足于服务长江经济带建设，芜湖港围绕“百万标箱大港”和“安徽省外贸集装箱主枢纽港”两大目标，奋力作好“智慧港口”“平安港口”“互联港口”文章，向高质量发展转型升级，不仅为企业带来红利，助推企业效益实现跨越式增长，同时促进了自身向新一代现代化港口转型。

科技驱动 向智慧港口进军

信息决胜未来，智能关乎命运。

皖江物流集团领导深刻认识到这一点，2017年，该集团的“面向内河中小港口多式联运智慧物流平台示范工程”申报成功并开工建设，为其下属芜湖港务公司增设“网上业务大厅”和“无人闸口”功能。

2018年，芜湖港实现数字化视频监控网络全区域覆盖，“网上业务受理”和“无人闸口”系统成功上线运营，实现了集装箱生产经营网络化、无人化和智能化。

章建介绍，芜湖港通过‘网上业务大厅’的建设，向客户提供了“一站式”业务受理服务系统，通过“作业受理”“作业预约”和“预约缴费”等功能提高了港口运营效率。另外，“无人闸口系统”进一步提高了闸口的通过效率，减少了员工的手工操作量，提质增效，优化了客户体验，也为客户降低了综合成本，为实现信息化港口奠定了基础。

目前，芜湖港的网上业务受理已从简单的提取箱网上受理逐步延伸到船舶计划受理、CFS装拆箱受理、杂项业务受理等。另外，该公司的生产系统数据与海关系统数据顺利对接，实现了“报关报检”和“运抵通关”数据共享，简化了客户业务受理流程，提升了服务质量和效率，为争揽集装箱市场货源提供了坚强保证。

章建说，“一次申报、一次查验、一次放行”的“单一窗口”模式已在芜湖口岸形成并运行，这让芜湖通向“智慧口岸”的步伐更加快捷。芜湖港推动建立口岸“云数据资源中心”，形成互联互通的信息平台，建立“智慧口岸”的契机已经出现。

多方合作 多式联运显成效

“公铁水联运、江海直达、与长三角港口合作等措施大大激发了我们的运输活力。未来，我们公司将利用一切可以利用的资源，抢抓发展机遇。”芜湖市铁水联运公司董事长兼总经理王杰谈到多式联运、港口合作带来的发展契机，兴奋不已。

近年来，芜湖港不断加强和上海港、合肥港、各代理公司及各船务公司的合作，积极开拓宣城无水港市场，大力宣传一系列优惠政策，并积极配合相关部门及时兑现政策红利，努力扩大市场份额，为实现港口互联奠定了坚实的基础。

王杰介绍，芜湖港近几年一直积极推进港口联动合作。2014年，芜湖港与上海港签署战略合作协议，共同打造外贸集装箱江海联运业务。目前，芜湖—上海集装箱内支线班轮和挂靠班轮每月超过400个班次。其中，每周始发外高桥班轮21艘次、始发洋山港班轮6艘次。皖江支线（安庆、池州、铜陵至芜湖港）每周4班次、合芜支线（合肥至芜湖）每周22班次。

2018年5月，芜湖港上级集团，皖江物流集团携手长航系统及相关政府部门业内专家，确定了将裕溪口打造成江海河枢纽港区、煤炭物流中心、砂石料转运中心、铁矿石分销中心、水上超市服务中心的“一枢纽四中心”发展规划。

在此基础上，芜湖港大力促进多式联运发展。如今，裕溪口煤港已是全国内河最大的集煤炭装卸、存储、精配、交易为一体的现代化港口，已发展成为长江流域最大的煤炭交易市场和铁水联运枢纽。

目前，芜湖海螺水泥码头是长江最大的水泥发运专用码头，江海直达是其要运输方式。

而早在2017年，皖江物流就与北京长久集团投资成立的合资公司落户芜湖港，双方共同建设、运营汽车中转物流基地，大力发展商品车铁水联运业务。

章建告诉记者，如今，国务院已批复同意芜湖港口岸扩大开放三山港区岸线5519米、共11个泊位，为芜湖港建设互联港口再增优势。

拓展产业链 加快成为现代物流中心

在2018年，我国经济由高速增长阶段转向高质量发展阶段，以及中美贸易摩擦不断的大背景下，芜湖港物流产业勇立潮头深化改革，加快上下产业链拓展步伐，促进港口建设。

“下一步，我们将依托电燃公司购销网络优势资源，发挥煤炭贸易、中转、储备、精配、检验检测、水铁联运、洗选加工等服务功能，建立适应个性化需求的煤炭超市。”裕溪口煤码头分公司企业管理部部长李干文告诉记者。

章建谈到了2018年芜湖港的生产情况，“纵观芜湖港去年运行情况，大产业、大项目、大物流的带动和支撑作用明显；临港工业、物流园区与港口已逐步形成区港联动、优势互补、相互支撑的良性发展格局；货种结构呈现出多元化发展趋势，芜湖港在巩固传统的大宗散货如非金属矿、水泥、煤炭、矿建材料等货种的同时，商品汽车、钢材、成品油、集装箱等高附加值货种增幅较大；货物出港量远远大于进港量，出港货种主要流向长三角港口，外贸集装箱和商品汽车等主要通过上海港中转出口，芜湖港与长三角港口联系日益紧密。”

他还介绍，2018年以来，芜湖港集装箱板块围绕高质量发展要求，加大市场开拓力度，提高服务质量，持续做大规模，提升含金量，使芜湖港集装箱吞吐量连续五年以每年10万标箱的速度递增，实现跨越式发展。皖江区域集装箱主枢纽港的区位优势、品牌优势得以进一步巩固，港口吞吐量实现“九连增”，港口集装箱量突破80万标箱。

下一步芜湖港要怎么走？章建说，作为芜湖扩大对外开放的重要窗口和桥头堡，芜湖港下一步将紧紧围绕“新港口”主题，按照“立足芜湖，辐射全省，依托长江，走向世界”的总体目标，以皖江水运为载体，以皖江腹地为支撑，加快推进芜湖港口事业发展，让芜湖港成为长江流域最大的煤炭能源输出大港和有影响的集装箱、水泥、汽车滚装等水路运输主通道，皖江最重要的港口枢纽和现代物流中心，带动皖江地区经济社会又好又快发展，服务长江经济带建设，从长江走向世界。

经营方略

武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

市场货量不佳 运价指数继续走弱

本周，武汉航运中心出口集装箱运价指数（WSCFI）为1074.13点，较上期下跌0.94%。

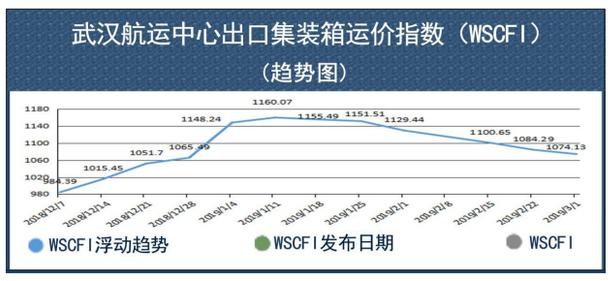
市场延续节后货源不足的疲势，运输需求回升乏力，出口集装箱订舱整体价格稳中有降，多数航线运价呈下跌趋势。南美西、美西、南非（德班）、地中海、欧洲、美东航线运价持续下跌，其中南美西航线运价较上期下降6.82%，降幅明显。韩国、日本关东、台湾等航线运输需求波动较小，订舱价格整体平稳、略有上浮。由于装载率持续偏低，多数班轮公司继续采取降价揽货和减少班轮运输班次等策略。

（武汉航运交易所供稿）

武汉航运中心出口集装箱运价指数（WSCFI）

上期 2019/02/22	本期 2019/03/01	与上期比涨跌（%）
1084.29	1074.13	-0.94

武汉航运中心出口集装箱运价指数（WSCFI）（趋势图）



武汉航运中心出口集装箱运价指数（WUHAN SHIPPING CENTER CONTAINER FREIGHT INDEX）

航线	单位	权重	上期 2019-02-22	本期 2019-03-01	与上期比涨跌
综合指数 Comprehensive Index			1084.29	1074.13	-0.94%
分航线(Line Service):					
武汉-日本关东 East Japan	USD/TEU	2%	472.10	476.43	0.92%
武汉-韩国 Korea（釜山 BUSAN）	USD/TEU	1%	463.05	467.35	0.93%
武汉-东南亚 Southeast Asia	USD/TEU	5%	586.09	580.83	-0.90%
武汉-南美西 West South America	USD/TEU	5%	1764.90	1644.52	-6.82%
武汉-美西 USWC	USD/TEU	20%	1879.80	1840.57	-2.09%
武汉-美东 USEC	USD/TEU	12%	2725.74	2702.55	-0.85%
武汉-欧洲 Europe	USD/TEU	23%	1246.01	1234.93	-0.89%
武汉-地中海 Mediterranean	USD/TEU	8%	1284.32	1268.31	-1.25%
武汉-南非 South Africa（德班 DURBAN）	USD/TEU	1%	1117.19	1099.03	-1.63%
武汉-澳新 Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	920.64	915.35	-0.57%
武汉-波斯湾/红海 Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1365.35	1374.37	0.66%
武汉-台湾 Taiwan	USD/TEU	1%	442.98	447.70	1.06%

中国长江煤炭运输综合运价指数周评

供需关系明显失衡 运量运价双双下跌

本周，中国长江煤炭运输综合运价指数（CCSFI）为830.04点，较上期下跌5.39%，煤炭运输市场行情继续下行。本周市场货源环比略微减少，航运企业基本复工到位，船多货少格局明显。各大电厂继续保持高库存并以采购长协煤为主，市场近期运输需求不强，运价运量双双走低，航线运价普遍下跌1-3元。受此影响，预计3月上旬长江煤炭运价难以回升。

（武汉航运交易所供稿）

中国长江煤炭运输综合运价指数（CCSFI）

上期 2019/02/22	本期 2019/03/01	环比涨跌（%）
877.37	830.04	-5.39

中国长江煤炭运输综合运价指数（CCSFI）（趋势图）

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

汽车销量回升缓慢 滚装货源明显不足

本周中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数（CARFI）为1033.51点，较上期下跌0.65%。

节后商品汽车销量回升缓慢，滚装运输货源市场还未恢复到正常水平。本周长江商品汽车滚装运输整体运量较上周增长了4.07%，其中上水航线整体运量增长6.60%，运价有所回落，部分航线运价跌幅达到11.81%；下水航线整体运量增长2.61%，部分航线运量涨幅达18.65%，部分航线运价跌达到20.53%。

由于长江商品汽车滚装运输货源不足，船舶发航计划兑现率不高，部分船公司安排船舶进厂检修，在航船舶数量有所减少。

（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 2019/02/22	本期 2019/03/01	与上期比涨跌（%）
1040.25	1033.51	-0.65

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数（CARFI）（趋势图）