

海港的内陆货源之“战”

见习记者 樊雪菲



天津港五洲国际集装箱码头。本报资料室供图

在今年全国两会期间，全国政协委员、天津港(集团)有限公司党委副书记、总裁梁永岑接受本报记者采访时表示，天津港已在京津冀两地布局建立了多个无水港和远程物流基地，实现了港口服务功能的延伸和全覆盖，有效促进了京津冀物流资源加速集聚和优化配置。其实不仅仅在京津冀地区，据统计，天津口岸已与外地合建无水港25个，已运营22个。

近几年，面对区域竞争激烈加剧、中美贸易摩擦、腹地货源增长有限等诸多因素影响，沿海港口集团不约而同把眼光放在内陆，找寻新的货源增量。稍早前，2月26日，青岛港国际物流有限公司在郑州与中国一拖集团签署合作协议，双方约定加快无水港建设。“当今物流的时代，港不是老大，船也不是老大，货是老大。”青岛港集团党委书记、董事长李奉利在签约仪式上表示。

受区域竞争激烈加剧、中美贸易摩擦、资源环境约束严峻等外部制约因素和近年船舶大型化、航运联盟化趋势愈演愈烈等内部因素影响，越来越多的港口企业意识到，仅靠腹地货源肯定“吃不饱”，进而影响企业的可持续发展。

“全国港口都做这个事情。”天津港相关负责人对记者说，为争夺腹地和货源，作为沿海港口功能在内陆的延伸，近几年，无水港被各沿海港口青睐。这与无水港能给货主带来直

接的物流成本下降不无关系。

据介绍，无水港通过在内地地区建立具有报关、报税、签发提单等港口服务功能的物流中心，在陆港内设置海关、检验检疫等监管机构为客户通关提供服务。同时，货代、船代和船公司也在无水港内设立分支机构，以便收货、还箱、签发以当地为起运港或终点港的多式联运提单。内陆的进出口商则可以在无水港完成订舱、报关、报检等手续，将货物交给货代或船公司。

被大港口湛江港分流。

为应对竞争，各港纷纷建立无水港，成效显著。

以天津港为例，截止到2017年，天津港集团已陆续在内陆腹地辟建了5个区域营销中心和25个无水港，基本形成了辐射东北、华北、西北等内陆腹地的物流网络。“以无水港为节点的物流网络已经成为连接天津港与内陆地区的重要纽带。”天津港相关负责人对记者说。

而青岛港更是成果显著。据青岛港工作人员介绍，因为其覆盖山东的无水港网络，2018年青岛港完成

地扩展；西南沿海港口群中，重庆、成都、兰州、贵州等地也是北部湾港的选择。

无水港也促进着内陆城市的发展。以内陆交通枢纽郑州为例，郑州目前就开通了到达连云港、青岛港、天津港以及宁波舟山港的多条铁海联运班列，2018年开行了200多班。

“通过与内陆实现港城联动，可以实现互利共赢。”安徽蚌埠铁路无水港负责人说，“一开始我们只能装载单一的化工用品。自2014年4月蚌埠无水港建成并投入使用以

“我们的目的只有一个，就是把北方的出海口变成河南、郑州的家门口。”李奉利在签约仪式上说。

据了解，货物在无水港内“一站式”完成订舱、报关、报税、签发提单等一切通关手续，省掉了一系列复杂环节，大量的时间和运输成本就节省了。另外，就是把港口搬到家门口。”青岛港工作人员告诉记者，“然后通过海铁联运的方式将货物运送到沿海港口，集装箱就可以直接装船出海。”他向记者算

集装箱海铁联运量115.4万TEU，同比增长48.7%，共开通班列40条，其中管内班列28条，管外班列12条，形成了“一市一港、覆盖山东”的网络化布局，同时辐射沿黄，直达中亚。

另外，为了吸引内陆货源，沿海港口纷纷推出优惠政策。

“早在2015年，我们已经在云南、贵州、湖南等地开设了无水港、办事处。”青岛港相关人员介绍，为了进一步在内陆开设无水港，青岛港集团推出十项促发展措施，承诺提高效率，降低收费，以此吸引外贸企业和船公司，拓展货源。

来，我们的货源增加到现在的家具、玻璃、光伏、轮胎等多个品种，让上海港、宁波舟山港的支线深入内陆腹地，促进了蚌埠本地经济的发展。”

但建立无水港，绝非一蹴而就。“各个海港都在抢，资源又被分散了，大家都达不到规模效益。”一位不愿意透露姓名的港口负责人对记者说。此前，无水港在与沿海港口协作、联动发展的过程中，由于行政区划而形成的条块分割，其建设布局往往不能从全局考虑、统一规

一笔经济账：与企业传统操作相比，货物从无水港直接出运，每标箱至少可降低300元左右，按进出口贸易1万标箱计算，可节约费用300万元。

在众多的“无水港”建设中，海铁联运是重要的和较经济的途径。在铁路的积极助推下，内陆无水港已成为当地“黄金码头”。沿海港口开通至内陆的集装箱“五定”(定点、定线、定车次、定时、定价)班列，对货主具有相当大的吸引力。

青岛则不惜大幅降价，以求将寻找货源的触角伸到秦岭以南的重庆、四川。2月26日，青岛港国际物流有限公司与中国一拖集团签署合作协议，双方约定加快内陆无水港建设，青岛港承诺对通过铁海联运方式到港的集装箱，减免因退关、换船、改港产生的费用，降低拖车费、场站操作费等，并承诺将综合物流成本降低10%。

李奉利介绍，他们会为企业提供从货物出厂到出海的一体化铁海联运物流服务，并使通关效率提升25%。

划，由此也带来了无水港管理机制不完善的问题。“由于没有统一协调的平台建设，所以无水港信息化程度不高，物流信息系统整合缓慢，供应链效应不明显。”这位负责人说。

“自由贸易区的建设很大程度上解决了这个问题。”天津港相关负责人告诉记者。

有专家建议，“无水港建设是一个系统工程，需要政府、海关等行政职能部门以及港口、船公司和货主等通力合作，其运营状况才能得到良性的发展。”

3月25日，记者走进中交三航局厦门分公司参建的厦门港古雷港区古雷作业区北1#、北2#泊位工程驻地，白蓝相间的板房布局错落有致，钢筋场布置和工地安全围挡整齐划一，4.5万平方米的预制场内绿意盎然，整体建筑与附近山水浑然一体。进入高质量发展的新阶段，厦门港以创新驱动引领提质增效，从基建发力，激发出改革开放的再出发的磅礴动力。

众力并则万钧举。放眼厦门港各大港区，一股干事创业的热浪悄然袭来。2018年，厦门港漳州七港区十个在建项目投资进展顺利，累计完成投资13.8亿元，完成年度计划的117%，超额完成投资任务，一张高质量发展的画卷徐徐展开……

港口产业跨岛发展“加速度”

2019年3月，翔安刘五店码头南部港区6#-8#泊位散杂货(海翔码头)通过口岸开放市级验收，标志着该码头在服务千航物流业转型升级的同时，也为厦门市岛内外一体化和闽西南协同发展区建设提供新动能。

记者在现场看到，码头前沿矗立着数台门机，码头后方陆域平整，龙门吊等设施也已安装到位。据海翔码头相关负责人介绍，该码头位于厦门翔安区澳头附近，是厦门市距离金门最近的散杂货码头。海翔码头建设有3个5万吨级散杂货泊位，码头岸线总长785米，前沿设计底标高-13.5米至-14.9米，可靠泊5万-7万吨级散杂货船。

长期以来，厦门岛内的东渡港区是该市散杂货业务的主力港区，但随着港区向邮轮母港转型升级，原有货运功能向外转移。

去产能，饭碗咋保？去杠杆，风险谁担？结构性改革无疑是在解一道涉及利益调整、甚至带来阵痛的复杂方程式。为此，海翔码头拿起“接力棒”，主动承接东渡港区散杂货业务转移，助力港口产业跨岛发展。这不仅为港口新兴产业“腾笼换鸟”，助力岛内外一体化，也有效缓解厦门“四桥一隧”的交通压力。

验收后，海翔码头与厦门港的石材源地泉州南安比邻相接，能更好地服务闽西南协同发展区建设。“相比之前去岛内的东渡港区，海翔码头距离更近，可节省约30%的陆路运输成本。”该负责人说，“同时，海翔码头后方堆场面积达到47.38公顷，纵深1公里，将巩固厦门港作为全球石材集散交易市场的地位，为做大做强创造有利条件。”

海翔码头的开放，还将为大陆打造一条对台经贸新通道。根据功能定位，海翔码头主营石材、钢材及砂石业务，未来将推动翔安刘五店码头南部港区成为大型散杂货港区，形成大宗货物储运中转基地，为对台经贸合作和“三通”服务。

邮轮母港产业迸发新动能

今年前两个月，厦门国际邮轮母港(以下简称“厦门母港”)接待邮轮艘次、旅客量均创下历史新高，达到24艘次、7.01万人次，比增342.12%。这一新兴产业迅速在厦门发展壮大。

“习近平总书记指出，要发挥经济特区、自由贸易试验区、综合实验区、21世纪海上丝绸之路核心区等多区叠加优势，不断探索新路。对于邮轮产业来说，多区叠加优势正在发挥越来越大的作用。”厦门邮轮母港集团相关负责人说。

依托多区叠加优势，厦门母港已经开展了多项“率先全国”的有益尝试。2018年12月12日，位于厦门东渡邮轮母港的“厦门海上世界”1#、2#、3#地块建筑物主体封顶，预计将于2022年全部建成投用。“厦门海上世界”建成后，将进一步发挥“船、港、城”三位一体优势以及邮轮母港、旅游产业、自贸试验区三重叠加效应，成为港城融合、产城融合发展的典范和标杆。

接下来，厦门国际邮轮母港集团将继续用好多区叠加优势，充分发挥厦门母港龙头带动作用，培育壮大邮轮市场，推动福建省邮轮经济加快发展；打造全省全域旅游新龙头，通过“邮轮+目的地”，盘活全省旅游资源，创新推出“一票到底”的新型邮轮旅游产品，为加快推进全省两大协同发展区建设贡献力量。

厦门港口管理局相关负责人介绍，按照习近平总书记“吸引优质生产要素集中集聚，全面提升福建产业竞争力”的重要指示，厦门国际邮轮母港集团将加快邮轮配套服务保障体系建设，打造国际一流的邮轮产业营商环境，力争让厦门母港成为全国发展质量最好、口碑最佳的母港。

比如，今年，厦门母港综合体厦门“海上世界”建设速度将加快，争取年底部分建筑物完工，完善物资供应、酒店、高档写字楼、免税商场、物流配送、信息服务、交通枢纽等产业要素；继续开行“海丝”主题航线，发挥海峡邮轮区位优势、深挖腹地资源，做好“邮轮+文化”特色航线运营，提升产业竞争力，力争全年邮轮旅客吞吐量突破40万人次，再创历史新高。

拓展上下游产业链

进入高质量发展的新阶段，告别“摊大饼”式的发展模式，厦门港生产力布局 and 空间结构优化该如何推进？

“打破自家‘一亩三分地’，敢于创新，善作善成，下更大气力推动临港产业协同发展取得新的更大进展。”厦门港务控股集团相关负责人表示。

为此，厦门港以“规模化经营、服务与技术创新、拓展港外市场”为工作重心，继续保持拖轮、外代、理货、劳务、物流仓储、平面运输等港口辅助服务与临港物流业务在厦门港的绝对市场地位，利用码头主业“走出去”布局的重要契机，通过资本、技术、管理、劳务输出等方式将港口增值服务延伸辐射到周边地区及海西港口群。

2018年12月，厦门港务控股集团、天津港集团、中谷物流在厦门共同签署“两港一航”战略合作框架协议，三方合力推动天津港、厦门港互为区域物流核心节点，打造“天津-厦门”内贸集装箱海运精品航线，促进华北、东南地区海运货物流通和贸易往来，实现区域优势互补。

同时，为进一步整合港口物流资源，厦门港借助移动互联网、物联网等现代科学技术和载体，打造统一的港口供应链线上服务平台及线下一体化服务网络。去年以来，厦门港重点围绕大宗货物供应链综合服务、集装箱全程物流服务、陆地港供应链综合业务开发、保税跨境电商平台等特色业务，打造集供应链物流、供应链金融、供应链信息、供应链投资“四位一体”的供应链投资运营平台。

产业结构转型升级，特色产业是“稳定器”。2018年以来，厦门港做强做精混凝土产业以绿色、特种混凝土为核心，把握绿色混凝土生产基地与临港建材物流基地的建设契机，带动碎石加工、水泥、矿粉、外加剂、建材贸易与销售等上下游产业的协同发展，建设建材加工、贸易与码头资源有效对接的特色建材产业链。

武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

集运市场需求回升 运价指数止跌微涨

本周，武汉航运中心出口集装箱运价指数(WCSFI)为1047.91点，较上期上涨1.13%。随着市场运输需求有所回升，市场运价小幅上涨，运价指数在经历连续下挫后，本期出现回调，集装箱运输市场呈现回暖迹象。本周大部分航线运价呈现上涨趋势。其中，南美西航线运价上涨幅度较大，较上期增长4.04%。东南亚、美西、波斯湾/红海航线较上期分别增长2.40%、2.18%、1.57%。其他航线因市场供求关系仍未改善，运价继续下行。其中韩国、南非、澳新航线运价较上期分别下跌2.68%、1.72%、0.81%。欧洲、台湾航线较上期相比，运价持平。(武汉航运交易所供稿)

武汉航运中心出口集装箱运价指数(WCSFI)		
上期 2019.3.22	本期 2019.3.29	环比涨跌幅 (%)
1036.25	1047.91	+1.13



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 2019-03-22	本期 2019-03-29	与上期比 涨跌
综合指数Comprehensive Index			1036.25	1047.91	1.13%
分航线(Line Service):					
武汉-日本关东East Japan	USD/TEU	2%	480.18	481.69	0.31%
武汉-韩国(釜山)BUSAN	USD/TEU	1%	466.61	454.11	-2.68%
武汉-东南亚Southeast Asia	USD/TEU	5%	595.83	610.12	2.40%
武汉-南美西West South America	USD/TEU	5%	1589.66	1653.94	4.04%
武汉-美西USWC	USD/TEU	20%	1770.81	1812.06	2.18%
武汉-美东USEC	USD/TEU	12%	2502.31	2517.31	0.60%
武汉-欧洲Europe	USD/TEU	23%	1163.06	1163.06	0%
武汉-地中海Mediterranean	USD/TEU	8%	1183.23	1190.37	0.60%
武汉-南非South Africa (德班)DURBAN	USD/TEU	1%	1062.65	1044.38	-1.72%
武汉-澳新Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	878.81	871.66	-0.81%
武汉-波斯湾/红海Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1366.34	1387.76	1.57%
武汉-台湾Taiwan	USD/TEU	1%	447.70	447.70	0%

中国长江煤炭运输综合运价指数周评

运力过剩格局延续 运价指数小幅回落

本周，中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为808.06点，较上期下跌0.13%，煤炭运输市场行情向下波动。本周上水货源不充足，市场运力过剩局面继续放大，运价支撑动能不足。虽然煤炭整体运量较上期增长16.68%，但整体运价呈下跌态势，除部分中游航线的运价有所上涨外，大部分航线运价下跌明显，普遍下跌范围在1-5元以内。(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 2019.3.22	本期 2019.3.29	环比涨跌幅 (%)
809.10	808.06	-0.13



中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

滚装运量持续回升 运输企业生产平稳

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1111.48点，较上期上涨5.77%。本周，长江商品汽车滚装整体运量增长11.53%，运价有所回升。其中上水航线运量呈现普涨，部分航线运量增幅高达36.99%，运价上涨4.71%；下水航线整体运量仍呈减少态势，降幅为3.28%，部分航线运价保持平稳或小幅上涨。本周长江商品汽车滚装运输货源基本匹配，船舶发航计划兑现率较高，滚装运输企业生产经营相对平稳。(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 2019.3.22	本期 2019.3.29	环比涨跌幅 (%)
1050.80	1111.48	+5.77

