

嘉兴港勾绘“一体化”发展图景

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 沈士军

8月19日,记者从嘉兴市港务管理局获悉,今年前7个月,嘉兴港累计完成货物吞吐量6298.58万吨,增长8.63%;完成集装箱吞吐量105.21万标箱,增长11.48%,集装箱再次超百万标箱,位列长三角主要港口第六位;完成外贸吞吐量764.76万吨,增长7.9%;三项主要生产指标均稳居省内沿海港口第二位。日前英国劳氏日报发布的2019年全球百大集装箱港口最新榜单里,嘉兴港排在第96位,首次上榜。

煤炭“散改集” 开启全程海河联运模式

嘉兴港务管理局相关负责人介绍,今年以来,嘉兴港主要货种煤炭、集装箱、石油、钢铁、建材等均实现较快增长,三大港区中独山港区后发优势明显,1-7月完成货物吞吐量1765.22万吨,增长45.78%。

记者注意到,嘉兴港的海河联运吞吐量增速很快,其中集装箱完成10.72万标箱,增幅高达37.04%。“这得益于海河联运瓶颈的打通,全港海河联运业务继续保持高速增长。”嘉兴港务管理局相关负责人说,在主要货种中,嘉兴港着力推动煤炭“散改集”运输,这成为嘉兴集装箱吞吐量快速增长的重要原因。

今年1月3日,装载着223个煤炭“散改集”集装箱的“合德京唐/1901S”号轮缓缓靠泊嘉兴港乍浦港区外海泊位。该批煤炭在京唐港完成“散改集”装箱,经乍浦港中转,以海河联运的方式发往诸暨港,最终供给浙江物产环能浦江热电有限公司,从此嘉兴港开启了煤炭“散改集”全程海河联运模式,嘉兴港海河联运业务实现向浙中地区的进一步延伸辐射。

此外,嘉兴还印发《嘉兴市集装箱海河联运资金补助操作办法》,进一步加强集装箱海河联运业务发展的政策扶持和要素保障。补助办法明确,对从事浙北集装箱“海河联运”业务的内河航运和港口码头,在扶持范围内按100元/标箱给予补助,其中对内河航运企业的集装箱业务箱量(以装卸箱量为基准的承运箱量)按65元/标箱的标准补助,对内河港口码头的内河集装箱业务箱量按35元/标箱的标准补助。

优化口岸服务 助推提质增效

作为浙北地区唯一的出海口,国家一类开放口岸,嘉兴港始终坚持优势互补、合作共赢,不断优化口岸服务功能,让航线越来越密,使得港口集装箱吞吐量加速增长。

今年7月1日,嘉兴港独山港区上港集装箱码头,装载着“独山港一洋山港”外贸中转第一箱的“集海宝山”号正式启航,标志着嘉兴港独

山港区至上海港集装箱内支线成功开辟,这也是继乍浦港区至宁波港后,嘉兴港开辟的第二条集装箱内支线。至此,嘉兴港也成为浙江省唯一拥有两条内支线的沿海港口。内支线的开通,将大幅降低外贸企业的物流成本,缩短外贸货物的通关和退税周期,显著提升嘉兴港口岸的通关便利化,进一步优化港口营商环境。

嘉兴港务管理局相关部门负责人告诉记者,嘉兴港还不断提升该港至日本近洋航线服务能力,航班密度由每周一班加密至每周两班,载运能力翻倍,并加快开辟嘉兴港至东南亚航线、独山港区至上海洋山港内支线。目前,嘉兴港拥有集装箱主要航线16条,开辟了至日本的集装箱近洋航线,与50多个国家和地区的港口建立了运输往来。

此外,嘉兴进一步完善杭嘉湖港口联盟机制,将嘉兴港物流通道拓展至绍金衢地区,并间接延伸至上海、江苏、安徽等长三角地区;加快国际贸易“单一窗口”标准版推广,加快船舶出入境“单四报”推广,推进跨部门一次性联合检查,大幅压缩转关货物通关时间,提高查验作业效率,让港口发展不断加速。

港产城一体化 迈向高质量发展

嘉兴港瞄准“彰显海河联运优势的最佳特色港、带动区域经济发展的最佳产业港、服务周边国际大港的最佳合作港”发展定位,充分发挥港口对临港产业的带动作用,推动区域经济发展在重点领域和关键环节实现新突破,全力推动实现港产城统筹融合高质量发展。

嘉兴市港务管理局相关负责人介绍,嘉兴积极促进港口后方产业平台的能级提升,推进独山港区成片开发、规模经营,重点发展集装箱、石油化工品及煤炭、粮食等大宗散杂货的专用化公用码头,为独山综合物流园区、化工园区发展提供支撑;推动乍浦港区已建码头的功能调整和货种优化,提升集装箱和液体化学品转运能力,保障乍浦化工新材料园区及交易市场发展;加快海盐港区万吨级码头集群,支撑后方核关联、装备制造等产业发展。

据了解,为加快港产城融合发展,嘉兴还制定出台了“万亩新空间、千亿产业带、百亿企业群”产业发展三年行动计划,发展以战略性新兴产业和海洋经济为重点的临港先进制造业,着力推进、培育一批大项目、大企业,加快构建“万千百”产业大平台。

数据显示,今年上半年,嘉兴滨海新区累计实现规上工业总产值681.23亿元,同比增长6.9%;规模以上工业企业达367家,产值超亿元企业73家、超10亿元企业16家、超100亿元企业1家。“千亿产业带、百亿企业群”培育初具规模。

“港+产”是城市崛起的“双引擎”

□ 林海

港、产、城三者的关系恰似一个三角形,“城”是最顶端的那个点,“港”和“产”为左右两点,三点连接成的三条边线相互依存、相互支撑,缺一不可,构建起一种“以港促产、以产兴城”的良好互动城市发展格局。

“港”,不仅仅是交通线路上的一个节点,它还是一个城市得天独厚的优势资源,是城市经济的重要输出和输入口,对产业起到引领和带动作用;“产”,是城市经济的核心,没有产业支撑的城市经济就像一个人没有“中气”;“城”则可以成为产业经济和港口业提供广阔的发展空间。城市经济需要港口带动;港口发展好会带动临港产业的发展,进而对地方经济起支撑作用;地方经济发展良好又反过来能保证港口吞吐量。

当下,我国不少城市已经开始用“港产城”一体化这一思路重塑城市经济发展的格局,并且初尝“胜果”。比如,嘉兴充分利用海铁联运的港口优势,出台了“万亩新空间、千亿产业带、百亿企业群”产业发展三年行动计划,其一个滨海新区的半年工业

总产值就达681.23亿元;又如,湛江高栏港区,已基本形成了以先进装备制造、石油化工、清洁能源和港口物流产业为主导的“3+1”产业集群,成为珠海实体经济企业的集聚地和主战场。

大力发展临港产业,摆脱港口单纯作为交通枢纽一元化发展模式,促使港口的多功能效应充分发挥,辐射、带动整个城市的发展,这是港口城市发展的必由之路。推进港口规模化、产业集聚化、港区城市化,是实现“港产城”一体化的必选路径。“港产城”三者“齐头并进”“有效融合”,才能顺利实现港产“双引擎”驱动下的城市崛起。在这个过程中,则需要当地政府做好制度保障、营造良好的市场交易环境,扮演好机制创新守夜人的角色,在制定一体化的城市规划前提下,同步大力推进港口建设、产业园区建设、城市基础设施建设,激发并保护好市场的调节功能。



历年数据来看,亚洲港口连通性最好,尤其中国港口的连通性在13年间更是实现飞跃。

上海海事大学教授徐剑华向记者介绍道,这是联合国贸发会议首次发布全球港口的连通性指数,该指数是由每年的港口吞吐量、跨区域航线数、到港船舶数、到港最大船舶吨位、平均吨位等指标加权后得出的。统计数据包含货类只有

集装箱,不包括散货。“该指数的基础数据扎实而客观,且由权威组织发布,十分具有公信力。从这13年全球港口连通指数变化可以看出,全球港口发展马太效应明显,弱者在被边缘化。”徐剑华说,“港口的连通性越好表明该港口具有更好的成长性,该指数的发布也有利于我国寻找‘一带一路’和‘海上丝绸之路’上的支点。”

亚洲表现抢眼 马太效应显现

从连通性指数看全球港口十年变化

□ 全媒体记者 唐云

细读2006-2019年全球各港口连通性指数可以发现,亚洲港口表现抢眼,而中国港口的连通性增长迅速。2019年连通性指数前十名里,亚洲港口占据八席,而除了上海港夺魁外,自2006年以来,宁波舟山港的连通性指数从56升到114,青岛港也从47升到了92,都翻了一番。

徐剑华认为,中国港口的快速成长得益于我国在加入世贸组织以后,更有效地参与了经济全球化,经济迅速发展,进出口贸易额大增,惠及港口。

他指出,深圳港的连通性被低估。因为航

中国港口成长最快

线目的港名称原因,深圳港被一分为三,盐田港、蛇口港和赤湾港分别被打分,其实深圳港综合实力很强。“从港口连通指数综合表上还可以看到一个现象,即使被单独评分,盐田港、蛇口港的分数还是高过广州港,广州南沙港连通指数只有66分。”徐剑华说,“其中原因是广州港近几年内贸运量增长迅速,外贸运量增长乏力,内贸箱量占到了该港吞吐量的一半以上,导致影响力下降。广州港现在把集装箱发展的重点放在了南沙港,也一直在积极争取取公司开辟新的主干航线,看未来广州港能否凭南沙港重新崛起。”

北美地区东“高”西“低”

联合国贸发会议在发布连通性指数的同时,也发布了一份分析报告,对于各地区港口连通性的变化进行了自己的解读。

数据显示,从2006年到2019年,北美东海岸的纽约港和萨凡纳港连通性指数分别增长了13分和16分,而北美西海岸主要港口如洛杉矶港、长滩港的连通性指数却停滞不前,仅分别增长8分和5分。联合国贸发会议在分析报告中称这是巴拿马运河扩建导致的变化。

徐剑华告诉记者,造成北美东海岸港口连通性好于西海岸港口的根本原因,是因为西海岸港口的主干航线只有跨太平洋航线,而东海岸港口航线则可通达欧洲、亚洲。东海岸港口航线上的集装箱船一般是通过巴拿马运河,苏伊士运河抵达东海岸,巴拿马运河扩建以后,更多大型的集装箱船可以到达东海岸港口,为该地区带来了更多的集装箱货量。另外,东海岸港口多为中转港,到港船舶多;西海岸港口多为最终目的港,中转少,到港船舶也就少,所以在连通性指数的考评里不占优势。

在亚洲,日本神户港和名古屋港的连通性在过去十年中有所下降,联合国贸发会议认为,这反映出日本经济增长放缓以及其港口作

为转运中心的竞争力较弱。

分析报告还指出,太平洋岛屿国家的全球航运连通水平最低。瓦努阿图的维拉港每三天才能有一艘集装箱船,只有四家公司向该国提供常规航运服务。在基里巴斯,只有一家运营商提供定期班轮运输服务,其中一艘船每10天到达一次。许多小岛屿发展中国家面临着恶性循环,低贸易量阻碍可改善海上运输连通性的投资,而低连通性也转化为成本更高、竞争力更弱的贸易。

此外,联合国贸发会议还认为,从数据可以看出,航运公司的投资可以吸引更多的服务。例如,由中国中海海运集团投资运营的比雷埃夫斯在2019年成为地中海地区连接最紧密的港口。而其他中国投资的港口也使其连通性指数上升,比如科隆港、哈利法港和洛美港。西非港口则吸引了中国的直接服务,导致这些航线上部署了更大的船只。

徐剑华认为,比雷埃夫斯港的优异表现,说明我国企业的投资选择是正确的。我们完全可以利用全球港口连通性指数来寻找“一带一路”“海上丝绸之路”上连通性上表现抢眼的、具有投资价值的港口,综合考虑,加大投资、充分发展,增强全球集装箱网络布局。

数字化提高连通性

有竞争。四是港口要实现现代化。港口需要不断在技术、机构和人员能力等方面加大投资。五是扩大腹地。港口的目标应该是从邻国和国内生产中心吸引货物。邻国,特别是内陆国家的许多海港和贸易商之间存在共同利益。而对走廊、区域货运市场以及跨境贸易和运输便利化的投资可以帮助扩大港口的腹地。六是要促进港口的可持续发展。七是需要监控港口的连通。政策制定者、港口运营者都需要不断监测全球航运网络的趋势、贸易环境、船队部署和港口业绩。

此外,联合国贸发会议还认为,应尽量缩短船舶在港时间。因为港口周转较

短则表明港口效率高、竞争力强。

徐剑华认为,要想提高港口连通性,数字化是必然选择。但这个数字化不仅仅指港口的数字化,而应是整个口岸的数字化,这样才能改善口岸营商环境,吸引航运企业及货主。另外,在我国很多港口为了缩短船舶在港时间,都在力推全自动化码头。其实评价一个港口的实力,应从效率、效益、集疏运体系等多方面考虑,效率要,效益也应该要。全自动化码头投入大、运营成本高,不是每个港口都适合,而半自动化码头性价比相对较好。半自动化码头不仅投入少,而且在稳定就业方面也有优势,符合国家政策。

武汉航运中心出口集装箱运价指数周报

八成航线运价走低 集运市场下行明显

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCI)为1031.44点,较上期下跌3.20%。

本周超过八成的航线运价出现下行,受中美贸易战影响,美东航线持续疲软,多数航企为争夺货源大幅下调舱位价格。美

西、美东航线运价分别较上期下跌9.43%、7.02%;台湾航线由于市场行情不佳,航线运价继续下跌态势,较上期下跌2.58%;波斯湾/红海航线受航企降价揽货影响,运价小幅下降1.92%;地中海航线在持续推涨后,供需关系趋

于平衡,运价小幅回落,较上期下跌1.01%。另一方面,澳新航线、韩国航线由于市场需求稳定,装载率维持较高水平,航线运价分别较上期上涨了1.13%、0.53%。

(武汉航运交易所供稿)



航线	单位	权重	上期	本期	与上期比
综合指数 Comprehensive Index			1065.55	1031.44	-3.20%
分航线 (Line Service)					
武汉-日本关东 East Japan	USD/TEU	2%	445.96	445.56	-0.09%
武汉-韩国 (釜山) Korea (BUSAN)	USD/TEU	1%	397.88	399.97	0.53%
武汉-东南亚 Southeast Asia	USD/TEU	5%	553.55	548.76	-0.87%
武汉-南美 West South America	USD/TEU	5%	2081.20	2060.77	-0.98%
武汉-美国 USWC	USD/TEU	20%	1794.5	1625.29	-9.43%
武汉-美东 USEC	USD/TEU	12%	2553.43	2374.24	-7.02%
武汉-欧洲 Europe	USD/TEU	23%	1172.88	1167.42	-0.47%
武汉-地中海 Mediterranean	USD/TEU	8%	1350.77	1337.14	-1.01%
武汉-南非 South Africa (德班) DURBAN	USD/TEU	1%	1131.15	1122.35	-0.78%
武汉-澳新 Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	920.93	931.35	1.13%
武汉-波斯湾/红海 Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1392.51	1365.82	-1.92%
武汉-台湾 Taiwan	USD/TEU	1%	429.14	418.08	-2.58%

中国长江煤炭运输综合运价指数周报

煤炭运量略有增长 市场供求趋于稳定

本周,中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为1147.74点,较上期上涨0.92%,煤炭运输市场行情稳中有升。天气晴好高温持续,因部分电厂补库,本周煤炭运量小幅增长6.1%,但各大电厂目前仍以消耗库存、兑现长协合同为主,市场货盘增量有限。

台风过后,船期集中兑现,运力紧张得到缓解,煤炭运价平稳,长江煤运市场供求趋于稳定。

(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周报

上下水量价分化明显 运价指数开始下行

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1071.53点,较上期下降4.85%。

本周,受高温天气影响,主机厂产量减少,货盘有限,长江商品汽车滚装整体运量较上期减少5.07%。其中上水航线整体运量减少20.32%,部分航线运价涨幅较大,拉动整体运价上涨10.35%。下水航线整体运量较上周增加了8.34%,但各航线运价均有所下降,整体下跌了18.64%。受上水运量及下水运价下滑等因素叠加影响,本期综合运价指数小幅下跌。

(武汉航运交易所供稿)

