

# 辽宁港口：助力交通强国建设的“海上新力量”

□ 通讯员 成苏炜



营口港集装箱码头。本文图片由辽港集团供图

近日，“高丽云华”轮安全靠泊大连集装箱码头，进行出口重箱装船作业。这标志着大连港今年新增的第4条外贸航线“南星高丽韩日航线”正式上线运营，大连口岸航线服务能力进一步增强。

自今年1月挂牌成立以来，辽宁港口集团（简称“辽港集团”）货物吞吐量节节攀升，生产效率屡创新高，大连东北亚国际航运中心建设稳步推进，科技创新发展驱动强劲。作为2019年在中国辽东半岛海岸线上登场的“海上新力量”，辽港集团正迈着铿锵有力的步伐，在建设世界一流港口、助力交通强国建设之路上砥砺前行。

## 融合提升发展效率

背倚东三省、辐射东北亚的辽港集团，是大连东北亚国际航运中心、国际物流中心建设的重要载体，下辖大窑湾、鲅鱼圈、盘锦、旅顺、绥中等多个主要港区，总面积近195平方公里。其拥有现代化专业生产泊位195个，已建成世界领先的45万吨原油码头、40万吨级矿石码头、20万吨级集装箱码头、7万吨级汽车滚装码头以及国内最大的海上客运港，疏港铁路、公路覆盖主要生产港区，业务领域涵盖港口物流、园区开发、商业地产、产业金融、智慧港口生态圈等，是国内资产规模和吞吐量最大的港口集团之一。

大连港与营口港打下的雄厚基础让辽港集团在诞生之初便实力不菲，但要管理、运营好这样一座资产规模庞大、业务种类繁多的“港口巨无霸”却并不容易。为了满足战略需要、提高港口运营效率，辽港集团将招商局集团“小总部，大产业”的管理运营模式注入发展“主动脉”，并在整合初期突出“融合发展”的主要目标，在全国港口企业中率先采用事业部制，打通了港区之间的地理壁垒，大大提高了集团融合发展效率。在事业部架构下，各事业部下辖港区业务协同高效、分工明确，有力地推动港口主业稳健发展。辽港集团已然成为在黄渤海沿岸，助力交通强国建设一股新力量。

2019年3月，辽港集团“营口—漳州”粮食班轮航线上线运营，该航线不仅是辽港集团成立后开通的首条连接南北港口的粮食班轮航线，更是招商局集团实现旗下港口业务协同发展的一大成果。

辽港集团成立后，贯彻招商局集团“港口协同、融合发展”精神，在推进大连、营口两港业务生产快速融合的同时，与招商局港口业务板块相关企业紧密对接，辽港集团货物吞吐量较以往两港单独运营之总和显著增加，招商局集团内部协作新航线也不断涌现，港口及资源利用率大幅提高。

今年9月出台的《交通强国建设纲要》指出，要以国家发展规划为依据，以多中心、网络化为形态，完善多层次网络布局，构筑多层次、一体化的综合交通枢纽体系。

今年以来，辽港集团不断深入推进东北亚国际航运中心建设，新航线不断涌现，海上外贸交通网络日益完善，并按照“一带一路+专项物流”的发展战略构想，全力推进国际物流通道及专项物流体系建设，努力打造中国北方外贸枢纽港，构筑“海上快车道”。

结合当前中日韩自贸区建设及中国与东盟贸易增长需求，辽港集团重点加大日

利用大幅提高。在“营口—漳州”航线的开发中，辽港集团大力推进内外协同和资源共享，与兄弟企业携手搭建高效、便捷、低成本的南北粮食物流运输大通道，为提高我国粮食物流效率作出积极贡献。

今年上半年，辽港集团油品事业部与招商局南京油运股份有限公司合力开展了原油南北联运物流通道项目，并以全供

## “1+1+1>3”实现三方共赢

链、个性化的物流服务协同参与国际竞争，成为今年招商局港、航企业协同发展的一大亮点。

就在10月份，“鲅鱼圈—麻涌”内贸精品班轮航线正式开通，首创招商局集团旗下港口间钢材货种协同合作运营新模式。

招商局、大连港、营口港“1+1+1>3”的融合协同发展模式让三方实现共赢。

## 织密航线构筑“海上快车道”

津冀、南达山东北部主要港口的集装箱内支线运输网络，实现内支线与内外贸集装箱航线、铁路班列的无缝对接。此外，辽港集团继续大力发展冷链物流等专项物流产业，全力打造一流的港口冷链运营平台。大窑湾冷链物流园已发展成为我国沿海规模最大、功能最全、技术最先进的冷链物流中心。今年前三季度，大连口岸冷藏箱吞吐量同比增长11%，其中香蕉进口量位居全国第二，水产品国际中转量居全国第一。

同时，辽港集团全力打造环渤海内支线品牌，全面服务大连东北亚国际航运中心建设，形成以大连港为中转中心，西通

辽港集团成立后，作出了“创新驱动、科技引领”发展战略，积极推进技术创新，鼓励创新发展，不断推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级计算等新技术与港口业务深度融合，以创新发展点燃交通强国“科技引擎”。

目前，辽港集团“区块链电子放货平台”已在大连口岸正式上线并开放试用。通过建立区块链电子放货联盟链，将货主、船公司、码头等各个环节串联起来，既保证了信息传递的即时性，也提高了信息共享的可靠性。该项目是世界上将区块链技术应用于提单场景的首次尝试，也是辽港集团探索区块链技术应用于港航业务的一大力作。

今年10月底，辽港集团大连港“壹港通”智慧物流跨界服务大平台通过竣工验收，该项目聚焦“需求匹配与跨系统服务协同”，开展基于跨系统业务流程服务协同的业务共享服务中心建设，实现了大连港业务体系的数据协同融合和客户服务精准匹配，为港口业务创新发展提供高效、可靠、可持续的技术支撑能力。

未来，辽港集团将继续以大数据、区块链、人工智能等前沿技术为载体，深度融合港口业务，不断创造出更有价值的港航物流智慧应用，以科技创新全面助力交通强国建设。



大连港散货码头。

# “转”出罗屿港口发展新契机

□ 全媒体记者 王有哲

11月25日，记者来到湄洲湾港东吴港区罗屿作业区（以下简称“罗屿港口”），看到一辆满载2500吨铁矿石的“和谐”号火车，沿着湄洲湾港口铁路罗屿支线驶出港口，向中部地区进发。

“罗屿港口进口铁矿石主要通过海铁联运和水中转进行转运，可到达江西、湖南等地，包括三明钢铁、新余钢铁、南昌特钢、方大萍钢等。”罗屿港口开发有限公司副总经理郑文金说，福建省港口经营管理一体化整合后，罗屿港口将成为省内以铁矿石为主的大宗散货贸易、中转枢纽港，通过中转，“转”出罗屿港口发展新契机。

## 一体化综合集疏运体系初现

罗屿港口位于向莆铁路莆田段的起点。“目前，罗屿港口已逐步形成集铁路、公路、水水中转于一体的综合集疏运体系，辐射范围覆盖福建全省、江西、湖南、长江中下游区域、台湾以及日、韩等地。其中向莆铁路为国家一级快速铁路干线，是通往福建北部、江西省、湖南省各钢厂的最短路线。”郑文金介绍说，目前罗屿港口的铁路运输量平均每天稳定在3至4列，每列可载重2800至3000吨；每年通过向莆铁路向三明钢铁、新余钢铁等钢铁厂运输的矿石最多可超过3000万吨。

而罗屿港口作为福州厦门、长江三角洲和珠江三角洲的中心点，又是中国大陆离台湾直线距离最近的港口，是“南北三角”和“东西两岸”联接点，水水中转也有其得天独厚的优势。通过水水中转，

罗屿港口可覆盖广东、长江中下游以及台湾各省份，还有日本、韩国等地区。

罗屿港口目前与淡水河谷正开展合作。“巴西淡水河谷公司通往我国现有的宁波舟山港以及北方40万吨港口的矿砂船航线，皆由巴西马德拉港经大西洋、印度洋、中国南海、台湾东面再抵达目的港。但如果通过台湾海峡进入罗屿港口，将大大减少海上运输距离。”郑文金表示。

## 40万吨铁矿石码头将获批

罗屿港口2010年开始建设，2018年6月28日投入试运营，是湄洲湾港核心区，天然水深达15-25米。该港口规划建设15个5-40万吨级大中型干散货泊位，形成深水码头岸线4189米，陆域面积467万平方米，综合通过能力1.17亿吨。

郑文金介绍，自2018年8月26日首靠外贸船舶正式重载调试，罗屿港口已累计完成港口吞吐量581.09万吨，其中卸船量514.92万吨，装船量66.17万吨，货车疏运量273.63万吨，汽车提货量66.17万吨。

“为充分利用天然深水岸线资源，目前罗屿港口9号泊位已按30万吨级铁矿石接卸泊位（水工结构按靠泊40万吨散货船设计）建成投产，配套的湄洲湾航道三期工程已基本建成，具备提升为40万吨铁矿石码头的基础条件。”郑文金介绍，目前，罗屿港口正积极争取获得国家40万吨铁矿石规划布局。

“规划布局获批后，我们将努力争取将罗屿港口打造成为东南沿海大宗货物中转枢纽、对台铁矿石水水中转基地、东南沿海铁矿石现货交易和期货交割地以

及亚太混矿中心，为福建港口发展提供新的货源保障，壮大港航经济，更好地助力福建实现赶超任务。”郑文金说，他们力争再通过五年时间，发展成为长江中下游各省份、福建省、广东省各大钢铁企业（如宝武、沙钢、华菱、方大、三钢等）、国际大型矿企和贸易商一致肯定的物流、仓储和加工基地，将业务辐射面持续扩大，建立国内干散货枢纽港地位。

## 亚太混矿中心建设启动

2018年12月25日，经福州海关批准，福建罗屿港口公用型保税仓库正式开展保税混矿业务。在莆田海关的监管下，由“凯普”轮和“天使海利”轮进口的17.3万吨和25.5万吨不同品位矿粉“合二为一”。这标志着保税混矿业务在罗屿港正式落地，也是罗屿港口首次成功为淡水河谷开展保税混矿业务。

2019年4月，罗屿港口和淡水河谷签订《战略合作备忘录》和2019年《港口服务合同》。“作为东南沿海最大矿石码头和拥有福建省面积最大露天保税堆场的港口，罗屿港口将充分发挥一流接卸、混配作业线和宽阔后方堆场等混配综合优势，携手世界第一大铁矿石供应商巴西淡水河谷公司，着力打造亚太混矿中心。”郑文金说。

罗屿港口毗邻湄洲岛，与台湾岛隔海相望。7月26日，福建交通集团罗屿港口铁矿石对台首航仪式在罗屿港口10号泊位举行。装载了2.75万吨淡水河谷巴西混合粉的中钢“通捷”轮航行72海里后，抵达台中港，实现铁矿石对台中国台湾朝发夕至。这是东南地区港口首次向中国台湾中转铁矿石，也标志着福建罗屿港口对台铁矿石中转业务正式启动。

郑文金表示，罗屿港口将发挥“大港口、大堆场、大保税、好区位”综合优势，着力打造东南地区矿石保税混配中心，更好服务台湾市场以及沿海、沿江其他市场，促进对台航运贸易往来，加速两岸融合发展。

“放眼未来，公司将继续积极推动厦门国贸、中煤进出口等多家贸易商从罗屿港口中转铁矿、焦煤至台湾中钢，充分发挥罗屿港口配套设施先进、水深条件好的优势以及罗屿与台湾运距短时间短，共同将罗屿港口打造成为台湾中钢重要的铁矿石和冶金煤物流中转和出口基地。”福建省罗屿港口开发有限公司董事长吴鼎汕说。



罗屿港口9号码头及保税堆场 谢乙景 摄

## 武汉航运中心出口集装箱运价指数周报

### 集运市场逐步降温 运价指数继续回落

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数（WSCFI）为1048.19点，较上期跌0.59%。

本周主要航线运价波动不大，10条航线运价小幅下跌，2条航线运价略有上涨。其中，东南亚航线市场对舱位的需求有所回落，运价下跌2.82%；欧洲、地中海航线货源一般，部分航企小幅降价揽货，运价分别下跌1.77%、1.63%；澳新航线运输需求出现放缓迹象，市场运价逐步回落，本周下跌1.38%；韩国、日本关东以及台湾航线随着出运节奏放缓，订舱价格小幅下调1.23%、0.82%和0.58%；南美西、美西航线和南非（德班）航线月末市场运输需求无明显波动，运价与上周基本持平。本周美东航线、波斯湾/红海航线供需关系整体平衡，市场运价平稳，分别微涨0.52%、0.42%。（武汉航运交易所供稿）



## 中国长江煤炭运输综合运价指数周报

### 煤炭运力周转缓慢 运价指数稳中略降

本周，中国长江煤炭运输综合运价指数（CCSFI）为979.70点，较上期下跌1.15%。本周煤炭运输市场货源较少，整体偏冷。长江部分港口因北方冷空气影响实施封航，造成运力周转缓慢，煤炭运量较上周下降18.55%，各航线运价出现不同程度的下滑。（武汉航运交易所供稿）

航线	单位	权重	上期	本期	与上期涨跌
综合指数Comprehensive Index			1054.44	1048.19	-0.59%
分航线(Line Service):					
武汉-日本关东East Japan	USD/TEU	2%	457.84	454.09	-0.82%
武汉-韩国东(Korea 釜山BUSAN)	USD/TEU	1%	405.38	400.38	-1.23%
武汉-东南亚Southeast Asia	USD/TEU	5%	620.07	602.57	-2.82%
武汉-南美西West South America	USD/TEU	5%	2444.5	2438.25	-0.26%
武汉-美西USWC	USD/TEU	20%	1569.5	1567	-0.16%
武汉-美东USEC	USD/TEU	12%	2394.5	2407	0.52%
武汉-欧洲Europe	USD/TEU	23%	1059.23	1040.48	-1.77%
武汉-地中海Mediterranean	USD/TEU	8%	1152.86	1134.11	-1.63%
武汉-南非South Africa (德班DURBAN)	USD/TEU	1%	1291.42	1289.92	-0.12%
武汉-澳新Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	1375.25	1356.31	-1.38%
武汉-波斯湾/红海Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1475.45	1481.70	0.42%
武汉-台湾Taiwan	USD/TEU	1%	429.77	427.27	-0.58%

上期	本期	与上期涨跌
2019-11-22	2019-11-29	-0.59%



上期	本期	环比涨跌(%)
2019-11-22	2019-11-29	-1.15



上期	本期	环比涨跌(%)
2019-11-22	2019-11-29	-2.11