

港口如何放大枢纽驱动效应？

□ 全媒体记者 樊雪菲

● 今年9月，国家发改委、交通运输部联合印发《关于做好2019年国家物流枢纽建设工作的通知》，共有23个物流枢纽入选2019年国家物流枢纽建设名单，其中包含天津、营口、南京、宜昌、广州、重庆等9个港口型国家物流枢纽。

国家物流枢纽是今后国家物流枢纽布局建设的标杆和先锋。港口型物流枢纽是指依托沿海、内河港口，对接国内国际航线和港口集疏运网络，实现水陆联运、水水中转有机衔接，主要为港口腹地及其辐射区域提供货物集散、国际中转、转口贸易、保税监管等物流服务和其他增值服务。“港口型国家物流枢纽”这一说法的提出，意味着枢纽港建设已成为产业发展的“风口”。

两江新区自贸办副主任牛贤丹表示，果园港成功获批国家级物流枢纽，将在推动重庆成为连接丝绸之路经济带、长江经济带的中国内陆国际物流枢纽，以及进一步深化内陆开放，拓展连接欧亚大陆的国际物流平台上扮演更重要的角色。而广州南沙港已建成南中国最具规模的集装箱、汽车和通用码头群，集聚了全球前二十大集装箱班轮公司，航线通达全球200多个港口城市。

名单之外的港口也没有停下建设枢纽港的脚步。马鞍山市港航管理局副局长刘青山告诉记者：“‘以港兴市、拥江发展’，马鞍山港正加快推进全省江海联运枢纽港建设，积极推进港口资源整合、加快集疏运体系建设。”数据显示，今年1-9月份马鞍山港累计完成货物吞吐量7381.75万吨，外贸吞吐量、港口货物吞吐量和港口集装箱吞吐量分别居安徽省第一、第二、第四位。

● 经过长期发展积累，2018年我国港口货物吞吐量达到143.5亿吨，集装箱吞吐量2.51亿TEU，规模稳居世界首位。上海港、宁波舟山港、深圳港、广州港、香港港、青岛港和天津港集装箱吞吐量位列全球港口集装箱吞吐量前十。可以说，中国港口让中国联通着全世界。

“中国港口吞吐量的快速增长与中国国际市场占有率正相关。”在2019中国港航高质量发展研讨会上，国家发展和改革委员会综合运输研究所所长汪鸣指出，目前，中国传统港口加临港产业向外的历史使命已经完成，随着欧美

● 近日，山东港口集团与BP集团签署保税混油调油合资合作框架协议，山东港口青岛港将开展原油批发、混兑调和等业务，这也是青岛港提出“加快由传统的装卸港、目的地港向贸易港、枢纽港转型升级”的具体实践。

近年来，我国港口都在努力向枢纽港转型。天津港提出要建设高质量的国际枢纽港；广州正在打造国际汽车综合服务枢纽港；重庆也在全力打造“三合一”枢纽港。枢纽港的建设也必

将助力当地经济的发展。

其实，“港为城用，城以兴港”是世界范围内港口城市成长发展最为普遍的规律。大部分港口城市依托优越的交通条件发展壮大，而如何进一步放大港口城市的枢纽驱动效应成为当今港口城市值得思考的问题。记者采访业内人士后发现，以强大的国内市场为支撑，努力打通铁路进港“最后一公里”，是每个港口枢纽城市转型成为物流供应链的延伸、实现“港产城”融合发展之迫切需要。

打通铁路进港“最后一公里”

建设枢纽港口的关键之一在于解决好铁路进港“最后一公里”问题。为此，今年9月，国家发改委等五部门联合印发《关于加快推进铁路专用线建设的指导意见》，意见明确，到2020年，一批铁路专用线开工建设，沿海主要港口、大宗货物年运量150万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区铁路专用线接入比例均达到80%，长江干线主要港口基本引入铁路专用线。到2025年，沿海主要港口、大宗货物年运量150万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区铁路专用线力争接入比例均达到85%，长江干线主要港口全部实现铁路进港。

记者梳理发现，目前进入港口型国家物流枢纽名单的城市中，作为我国北方重要的煤炭下水港口，天津港2017年就率先在全国港口中实现了煤

炭铁路集港运输，营口、南京、宜昌、广州、重庆、厦门、青岛等地港区內均设有铁路专用线。

一位不愿透露姓名的专家告诉记者，目前，我国铁路多式联运只占总货运量的2.9%，相比欧美发达国家40%左右的占比，还有很大的发展空间。他介绍，汉堡港是德国第一大港、欧盟重要的海运中转枢纽，国际航运中心，其铁路疏运量占港口吞吐量的1/3，拥有铁路超过300公里，每天发运列车200列以上。安特卫普港是欧洲第二大港，港內有近1000公里铁路，26个铁路场站，最大的编组场为三级五场，铁路网四通八达，每个码头、工厂都有铁路线连接，货物从船上卸下，经码头近距离短倒直装火车，港口铁路年运量约2100万吨，约占比利时国铁运量的50%。

深度调整释放枢纽经济活力

市场乃至非洲市场的逐步饱和，中国国际市场占有率提高的空间减少，中国港口需要应对新一轮港口功能集疏运系统加产业布局空间的深度调整。

那么，面对中国对外市场占有率提升空间减少、港口吞吐量自然萎缩的现实情况，我国港口如何转型成为港口物流枢纽？

“要在挖掘港口吞吐量基础上的价值空间和供应链延伸的服务空间上下更大的功夫。”汪鸣表示，港口要转型

成港口物流枢纽，必须要在港口为依托形成的经济和产业发展模式上进行实质性的创新，需要按照国家物流枢纽培育的基本要求，培育港口物流枢纽，培育港口物流枢纽的承载城市，培育港口物流枢纽城市的产业聚集，最终为产业的转型升级发展提供重要的支撑。

他以武汉为例介绍，作为港口型国家物流枢纽承载城市，6种类型的国家物流枢纽，武汉占5种，这体现出



天津港集装箱码头。 本报资料室供图

宜趁东风扬帆起

□ 李薇

如果说传统意义上的港口只是通往水上运输的一扇窗口，那么新时代则要求港口要成为地区的物流门户。让“蓝色”动力激发出区域经济的“蝴蝶效应”，这也是国家建设30个国家物流枢纽的蓝图对于港口型物流枢纽的功能定位。

然而，与世界先进港口相比，我国港口目前在物流集疏运、现代服务功能等方面存在差距，口岸通关便利化程度、营商环境有待进一步改善，多式联运特别是集装箱铁水联运方面也处于初级阶段，这一系列问题，正是港口物流枢纽作用能否发挥的关键所在。

2018年，中国规模以上港口完成集装箱铁水联运量450万TEU，增长29.4%，占规模以上港口集装箱吞吐量的1.8%，并且中国主要内河港口铁水联运场站利用率多低于30%。由一系列数据可见，中国港口依旧处于集疏运体系结构不平衡状态，铁水联运的比例仍然偏低，改善的空间还很大。

推动港口运输功能由单一仓储运输节点向海陆双向辐射、多式联运集成、区域协同发展转变，这是港口转型物流枢纽的必由之路；建成物流枢纽港，意味着港口必须建设强大的集散功能，通过大网络、大通道、全链条和新模式实现货物集聚和便利的物流作业；完善港口集疏运体系，提升港口集散功力是当务之急。

但港口集疏运系统涉及多种运输方式和管理部门，实现建设的统一规划、信息的共享和利用不是一件容易的事。好在如今国家规划了建设30个国家物流枢纽的蓝图，在大政方针的指引下，有各级政府的穿针引线，宜趁东风扬帆起。不妨政府与企业合作，多渠道打通集疏运体系建设的投融资渠道，多手段推动跨区域、跨部门、跨行业的多式联运通道建设，争取早日把港口的集疏运体系建设推入快车道。

2019年BDI第49周报(12月2-6日)

本周各指数周增幅继续全线上升，强度较上周明显减弱，属曲线上行的常态；尤其是BSI处在9连升涨势中；BPI、BSI的周均值已连续5周逊于去年同期；BCI、BDI继续高于去年同期。

总体状况：

BDI数值2013年1月2日至本周交易日1737个，高于2000点占64个交易日即3.68%，1673个交易日低于2000点占96.32%。今年5月10日至本周已累计137日超越千点，其中第29周至39周累计36日超越2000点，第39周周四失守2000点，迄今已连续11周末收复，第45周周四又失守1500点，至上周收盘失而复得，本周继续持有。

BDI：本周BDI二升三跌，收盘值1558点，周均值1581点，同比去年高292点或22.65%，去年同期周增幅为11.11%，比本周高9.09%。本周BDI四项指标全部续高于上周，表明进入上行通道；本周四项指标全部高于去年终期。

BCI：本周BCI三升二跌，收盘值3273点，周均值3312点，同比去年1912高1400点或7.22%，去年周增幅为23.01%，比本周高18.43%。

BPI：本周BPI全五升，收盘值为1347点，周均值1321点，同比去年低150点或10.20%。本周均值同比BCI低1991点或60.11%，较上周缩1.00%的差距。

BSI：本周BSI续全五升，收盘值为835点，周均值828点，同比去年低122点或12.84%，比本周低1.34%。

涨跌势：

BDI延续上周以8连升终结第12波涨势，累增25.14%，本周占5.04%。BCI延续上周以9连升终结第11波涨势，累增35.29%，本周占7.83%。BPI延续上周形成8连升第9波涨势，累增19.60%，与上一波涨势时隔近一个半月。BSI延续上周第8波涨势为13连升，累增15.51%。

营运状况：

本周主型船运价日均获利：海岬型船净增-161

BSI连升十三日占先
BDI势呈波浪式上行

□ 俞鹤年

美元，较上周骤低5096美元或119.68%，使上周积余的-317.30%减至-436.98%；年内净增转跌至8957美元。周均值较上周高2131美元或9.52%，为24509美元。

巴拿马型船净增972美元，环比上周高218美元或28.91%，年内净增续升至-592美元。周均值为13924美元，同比海岬型船低13159美元或56.81%，较上周缩1.99%的负差。

超灵便型船净增249美元，环比上周低531美元或68.08%，年内净增续升至-1736美元；周均值较上周高413美元或4.58%，为9432美元。

本周运价日均获利收盘值与上周环比：海岬型船收盘为23704美元，较上周低161美元或0.67%；比去年同周的17219美元高6485美元或37.66%。

巴拿马型船收盘为10794美元，较上周高972美元或9.90%；比去年同周的11748美元低954美元或8.12%。

超灵便型船收盘为9526美元，较上周高249美元或2.68%；比去年同周的11018美元低1492美元或13.54%。

按收盘值粗略估算，海岬型船营运续盈17.1成，较上周转减盈0.2成；巴拿马型船续盈4.6成，较上周续增盈1.4成；超灵便型船续盈10.3成，较上周续增盈0.6成。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续升至28.61%，BCI续升至161.88%，BPI续升至1.66%，BSI续升为-11.59%。

BDI架构呈波浪式上行阵势，从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看，以-0.54%对4.58%，落差5.12%，较上周的0.34%大扩4.78%的差距，恰冲销上周大缩4.22%的差距，势呈波动制衡；巴拿马型船对BPI为0.05%落差，较上周的0.72%缩0.67%的差距，亦冲销上周的扩0.63%；超灵便型船与BSI落差为0.36%，较上周的0.07%扩0.29%的差距，总体营运呈起伏波动上行态势。

加快通用码头建设

广州港为华南粮食供给保驾护航

□ 全媒体记者 龙巍 通讯员 邹井棋 周小龙 袁强



鸟瞰广州港南沙粮食通用码头。 广州港集团供图

12月9日，记者在广州港南沙粮食通用码头看到，几艘满载粮食的货轮将泊位塞得满满当当，卸船机齐齐开动，一片繁忙景象。

就在11月底，满载66000吨立陶宛小麦的“艾奥尼克”轮成功抵靠广州港南沙粮食通用码头，这是自今年7月份海关总署发布公告，允许符合相关检疫要求的立陶宛小麦进口以来，全国最大批量入境的立陶宛小麦。

据介绍，本批次进口的66000吨小麦是由中粮集团采购，在蛋白、容重、面筋等主要品质指标上表现优良，主要运往广东肇庆等地加工中高等级面粉。

这次成功立陶宛小麦，进一步拓宽了我国从“一带一路”国家进口外贸粮食的数量和种类，对促进区域粮食供应提供了有力支撑。

集疏运体系完备

广州港南沙粮食通用码头是珠江西岸唯一的大型专业深水粮食码头，是华南地区粮食物流重要的中转基地，该码头地处珠江三角洲的地理和几何中心，可为客户提供便捷的水路中转、公路中转运输，大大降低物流成本，每年有近600万吨的粮食在这里中转及存储。

广州港有关部门负责人介绍，南沙

粮食码头地处珠江出海口，发达的珠江水系可使驳船运载粮食至东莞、中山、佛山、肇庆、广西、海南、福建等地，完备的公路疏运体系则可使汽车装粮食运至湖南、湖北、四川、江西、云南、贵州等地。此外，总长约81.83km，总投资约152亿的南沙港铁路正在建设中。2020年建成后，可为南沙粮食通用码头的粮食货类“集改散、散改集”提供便利，散装粮食货物装箱可运输至全国各地，大大提升了广州港辐射能力。

南沙粮食通用码头目前拥有粮食储存能力达60万吨，库容达到40.9万吨的筒仓二期工程已于2018年6月开工建设，计划于2020年底建成投产；库容达5万吨的9号粮食专用平仓于2019年4月开工，计划于2019年12月建成投入使用，届时南沙粮食通用码头粮食库容能力可将超105.9万吨。

装卸能力全球领先

广州港南沙粮食通用码头拥有1个7万吨级和1和10万吨级粮食专用泊位，并拥有4个2000吨级驳船泊位，可满足目前全球最大10万吨级运载粮食船舶靠泊。该码头还拥有两台1200吨/小时专业卸船机，和两条粮食进仓线，单线进仓能力达2000吨/小时，装

寻尸启事

2019年9月17日，根据群众报警在湖北省黄石市上窑汽渡码头长江边发现一具男尸，尸长约1.68米，足长约24厘米，年龄约60至70岁。上身穿浅蓝色横纹短袖POLO衫，下身穿蓝色牛仔褲，脚穿黄白相间皮凉鞋。

如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属，请与长江航运公安局黄石分局联系，联系电话0711-3210110。

寻尸启事

2019年10月25日，根据群众报警在湖北省黄冈市黄州区西湖三路长江边发现一具男尸，尸长约1.70米，足长约24厘米，上身穿黑色长袖夹克、紫色横条纹长袖POLO衫，下身穿黑色长裤，脚穿蓝黑色休闲鞋。

如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属，请与长江航运公安局黄石分局联系，联系电话0711-3210110。