

内陆港

海港竞争“新高地”

□ 谢文卿 吴文娟

长期以来,沿海港口因其自带的门户特征,一直都是全球众多国家发展的重点,但随着港口吞吐量的持续增长,陆侧的集疏运交通量也大幅增加,港口与当地城市间的矛盾日益突出。在此背景下,内陆地区作为供应链的关键节点,地位持续提升,由此成为沿海港口竞争的新战场。从当前的实践看,内陆港已成为世界各国主要海港扩张腹地、拓展货源、缓解港城矛盾的主要策略和重要手段。近年来,内陆港更是在全球范围内遍地开花,目前欧洲约有200多个陆港,美国约有370多个陆港,亚洲地区有100多个陆港。

特征

- 优越的联运交通条件
- 具备通关、仓储、物流、加工等功能
- 本质是多式联运枢纽

内陆港演化发展至今,已具备十分丰富的功能,包括国际采购分销、国际中转、仓储配送、多式联运、加工制造、金融保险和检测维修等,几乎可以涵盖海港的所有功能。但从本质上看,内陆港最基本的功能应该是多式联运枢纽,正如联合国欧洲经济委员会将其定义为“一个具备多种交通方式,对接沿海港口,具有海关和集装箱服务功能的内陆多式联运节点”。

从欧美地区成熟内陆港发展模式来看,优越的联运交通条件是其最为突出的特征。美国以堪萨斯内陆港和芝加哥内陆港最为典型,其中,堪萨斯内陆港地处美国铁路网络枢纽节点,可通过5条国家一级铁路线与美国大西洋、太平洋和墨西哥湾的各大海港联通,例如距离1500英里左右的洛杉矶港,通过铁路线可在12小时内将货物运抵海港,具有远距离无水港的典型特征。同时,堪萨斯还位于四大国家主要洲际公路交会处以及最大的通航内河航道上,通过陆上运输可在48小时内到达美国85%的地区。完善的联运网络,使得堪萨斯成为美国重要的内陆港分拨中心,在此基础上并延伸出通关、仓储、物流、加工等功能,支撑着当地产业的长期稳定发展。

欧洲陆港的兴起产生于多式联运发展。自由化铁路市场造就了日趋成熟的铁路运输网络与联运技术,也极大地推动了陆港的形成与持续发展,目前欧洲大部分沿海港口均有内陆港战略。杜伊斯堡港作为欧洲最大的内陆港,是莱茵河上最大的联运枢纽,也是世界最大的内河港和集装箱转运地,铁路和内河网络通达能力极高,港区内约有铁路轨线200公里,与欧洲各国家货运铁路网络衔接,能够连接欧洲和亚洲约100个城市,同时周边高速路环绕,每年有上亿吨的货物通过水路、铁路和公路进出港口。目前,鹿特丹、安特卫普、阿姆斯特丹、泽布吕赫、威廉、不莱梅哈芬等沿海港口均与杜伊斯堡建立有协议合作关系,将其作为通往内陆腹地的重要窗口。

内陆港布局成网,海陆一体化趋势增强。随着沿海港口在供应链管理中的地位不断提升,港口功能也随之链化,服务不断向内陆延伸。港口依托专业化的货运通道与内陆港建立直接快捷的联系,海陆两侧相互融合,共同培育内陆货源,进而形成以大型海港为母港,以国际陆港或设在内陆的港区为子港的区域性“联合合作子母港口群”,而这正是未来港口的一个重要发展趋势。

全球码头运营商和记黄埔于2009年就开始推进欧洲门户港口(EGS, European Gateway Services)项目,布局配套服务于鹿特丹港和安特卫普港的内陆无水港,以促进海港的快速集疏运。发展至今,EGS已形成庞大的内陆网络布局,每周均有超过30班的固定驳船班次和超过40班的铁路运输班次,“公交式”穿梭于鹿特丹港、安特卫普港和新西兰、德国、比利时和奥地利的内陆港之间,海陆两侧在操作流程、设备对接、信息共享等方面实现无缝衔接和高度融合,全过程封闭式监管。目前,EGS内陆网络版图仍在不断扩张,2020年成功将服务拓展至德国南

趋势

- 布局成网,海陆一体化趋势增强
- 近距离、专业化运营体系或成新典范
- 智慧化、平台化趋势渐显

部的科恩韦斯特海姆内陆港。此外,内陆港在陆海联动上也日趋主动,如杜伊斯堡港不仅持有安特卫普港码头股份,并与其展开双边投资,共拓欧洲市场。

近距离、专业化内陆港运营体系或成新典范。从全球看,无论是欧洲的杜伊斯堡、马德里、列日,还是北美的芝加哥、堪萨斯、达拉斯,目前发展较为成熟的内陆港均以长距离内陆港为主,即海港通过长距离铁路与腹地的内陆港连接。而深圳港却正着力研发建设近距内陆港体系运营模式,通过在50公里都市区范围内设置内陆港,延伸海港功能,同时在内陆港与海港之间构建专业化的货运走廊,形成“内陆港—专用铁路线—海港”一体化运营体系,以有效分离疏港交通和城市交通,将大部分集卡截流至内陆港进行集中化、批量化集疏,从而提高港口运行效率,降低运输成本,并缓解港城矛盾,减少港口城市污染。事实上,深圳此举并非另辟蹊径,澳大利亚的恩菲内陆港就属于近距离内陆港,距离悉尼港仅18公里,两港间每日有一班火车往返。而且中国其他城市如天津、上海等也在探索之中,如

建议

- 做好规划,避免重复化布局
- 政府应积极发挥作用
- 注意陆海各方面的统筹协调

从目前来看,内陆港的发展前景依然乐观,尤其在亚洲、非洲等新兴市场地区,内陆港的建设尚处于初级阶段,内陆区域的布局空间和拓展潜力都十分巨大,此次疫情更是倒逼沿海港口进一步走向腹地纵深发展,未来势必会有大批量的内陆港浮现。在此过程中,首先需注意避免重复化布局,充分吸取过往沿海港口发展的经验教训,做好规划减少盲目性布局。在当前严峻的国际贸易形势下,一旦内陆港布局过多,导致无序竞争,内陆港将很难产生应有的效益。

其次,政府在内陆港的发展中应积极发挥作用。内陆港发展的立足点主要是保障货物运输通道

顺畅,带有显著的公益性,如美国堪萨斯内陆港的定位就是非盈利性经济组织。内陆港的建设需要投入大量的资金以及运营成本,占用多方面的资源,且涉及包括财政、国土、海关、交通等当地政府部门以及港口、货代、铁路、拖车、船公司等众多利益主体。因此,政府在内陆港投资建设过程中的支持力度将极大影响内陆港的运营。但政府的投资和补贴政策也需要注意适度与适量,在“前期投资”和“后期补贴”间找到平衡点,避免政府过多干预市场,降低利益相关企业的积极性。

此外,需重点关注陆海各方面的统筹协调。内陆港的生命力在于多式联运枢纽地位和高

若成功,或将成为内陆港运营新兴典范。

内陆港智慧化、平台化趋势渐显。随着5G和互联网技术的发展,数字化园区、智慧化仓储、平台化运作等也成为内陆港发展的新追求。和记黄埔鹿特丹的EGS内陆物流项目通过互联网技术,为客户提供运输路线定制选择、货柜状态全过程实时跟踪、信息自动更新等一系列线上化平台式服务体验,保障运输透明性和安全性。2020年,上港集团也推出线上内陆港,即ICT(Inland Container Terminal)项目,将港区功能前置到苏州ICT,集装箱进入ICT后视同进入上海港,而ICT与上海港之间则通过专用的多式联运直达货运通道连接。此外,ICT搭建了“一站式+一键式”物流信息平台,赋予每个集装箱唯一身份识别码,并推出移动式可视化APP,全程物流跟踪集装箱动态,清晰记录集装箱实时运输轨迹,追溯进港—海关放行—装船出海等全域节点。随着内陆港规模数量的不断增加,“互联网+平台+服务”的智慧物流服务模式或将成为内陆港的竞争新高地。

质量的运输效率,因而各方面的统筹协调十分重要,尤其陆海两侧需确保能够无缝衔接,方能达到同步运行的乘数效应。集成化的物流也需要集成化的信息流作为支撑,跨地区、跨部门、跨平台的信息交互,数据流的充分融合与共享,是内陆港成功的关键因素。此外,海陆联动过程中设备的统一性和标准性也是保障整个中转联运体系高效运行的重中之重。



经营方略

洋浦港蓄势腾飞

□ 全媒记者 陆民敏

10月8日,在海南港航控股有限公司(以下简称“海南港航”)旗下的洋浦国际集装箱码头,多台岸桥正在将班轮上的集装箱吊装到集卡车上,一派繁忙的景象。“今年1—8月,我们公司累计完成货物吞吐量934.7万吨,集装箱吞吐量累计完成74.48万标箱,同比增长49.97%。其中,8月集装箱吞吐量突破12.55万标箱,同比增长29.43%,创下单月集装箱吞吐量历史新高。”海南港航国际港务有限公司业务部负责人告诉记者。

厚积薄发 能力跃升

自海南自贸区成立以来,洋浦港的发展一直备受瞩目。而成绩的取得,绝非一蹴而就,必然经过多年积累。记者了解到,经过不懈努力,目前洋浦国际集装箱码头拥有3个5万吨级多用途泊位,泊位水深-14.4米,岸线长度为782米,可全天候满足5万吨级船舶靠离,后方堆场36.03万平方米。

2020年7月,洋浦国际集装箱码头对洋浦小铲滩码头实施扩能改造,在原有设备基础上增购了4台岸桥和24台轮胎式龙门起重机(半自动化控制),并将堆场面积扩建至36.03万平方米。项目已于今年6月底全部建成投用,该码头集装箱的年装卸能力也从65万标准箱提升至160万标准箱。

在绿色港口建设方面,洋浦港目前已配置8个岸电连接端口,满足在港船舶岸电连接要求。近日,5100TEU集装箱船“泛亚广州”轮在洋浦国际集装箱码头成功改造后连接岸电,这是海南洋浦港首次,也是国内首例一次性完成左右两舷测试的岸电接驳工程。

“我们正在引进港口新能源运输车投入生产作业,预计于今年11月份全部取代燃油拖车开展业务。”海南港航国际港务有限公司业务部负责人介绍。

在经营上,洋浦国际集装箱码头也已形成较为完整的航线网络。截至目前,该司有航线32条,其中内贸航线12条、外贸航线13条,内外贸同船路径7条。内贸航线基本覆盖东北、华北、华东、华南等沿海主要港口,外贸航线基本实现对东南亚、南亚国家或地区全覆盖。

主动作为 迎接挑战

今年以来,面对疫情反复、航运市场波动、航线调整等不利因素,洋浦国际集装箱码头生产能取得如此佳绩,主要是因为洋浦港主动作为,在保障港口“免疫系统”高效运转的前提下,灵活分配运用远控堆场,不断优化操作流程,提高船舶装卸效率,同时积极完善航线布局、调整货源结构,大力推动散改集业务,确保了集装箱吞吐量稳步增长。

“公司先后开通的洋浦—南太—澳洲的洲际航线和引进中联航运开通中越航线,开启了海南自贸港远洋外贸干线布局的新纪元,港航合作更趋多元。”海南港航国际港务有限公司业务部负责人表示,在自贸港政策利好的助推下,洋浦港先后开通了海口、南沙、汕头、天津、锦州、连云港、钦州等7个流向的内外贸同船运输路径;以洋浦为中心开通了海口、三亚、八所的公共驳船支线,初步构建起集装箱环岛水水中转网络。今年以来,洋浦港积极发挥中远海运集团内单位协同作用,联合了上海泛亚、新鑫海等船公司加强运力调度及航线密度,使码头来港船舶密集,箱量充盈。

“公司堆场远控设备已大部分投产,智慧港口效应逐步显现,生产效率明显提高。”海南港航国际港务有限公司业务部负责人说,目前洋浦国际集装箱码头自动化堆场场桥设备已全部改造调试完成,现阶段已有27台远控设备投入生产,后期剩余5台远控设备亦将逐步投入生产,实现整改后堆场的自动化改造工作。

此外,成绩的取得离不开政府支持及政策扶持。今年8月9日,洋浦管委会发布了《促进港航物流产业发展暂行办法》,大力扶持航运、港口等企业的发展。“公司的生产组织也得到了地方主管部门、海关、海事等单位的大力支持。”海南港航国际港务有限公司业务部负责人表示。

多方协力 建设枢纽港

自2019年《西部陆海新通道总体规划》印发后,“打造洋浦区域集装箱枢纽港 助力西部陆海新通道建设”就提上了议事日程。近日,《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》(以下简称《实施方案》)又提出,要打造海南洋浦区域国际集装箱枢纽港,着力提升洋浦港集装箱码头、航道等级和集疏运体系能力,增强国际中转业务功能。

“未来,根据海南港航对未来集装箱航线网络建设规划,我们计划在现有航线基础上,内贸航线力争实现对沿海主要港口全覆盖,并逐一打通内外贸同船运输路径;外贸航线由东南亚、南亚、澳洲逐步扩展至非洲、美洲及中东红海等国家或地区港口,计划至2025年内、外贸航线数量突破50条,其中外贸航线25条,助力西部陆海新通道建设。”海南港航国际港务有限公司业务部负责人说。

此外,洋浦国际集装箱码头还将在小铲滩起步工程西侧新建约2461米集装箱码头岸线,港池水深-16.5米,码头结构按照靠泊20万吨级集装箱船设计,项目建成7个7-20吨级集装箱泊位及配套设施防波堤,配套新购25台桥吊(65t/70m)、70台双悬臂轨道吊(自动)等集装箱作业设备。建成后,该码头陆域总面积约210万平方米,年设计通过能力约500万TEU,新增泊位可容纳5艘22000TEU的集装箱船同时靠泊。

在集团层面,海南港航已协同船公司积极利用海南自贸港中国洋浦船舶注册政策,共注册船舶31艘次,新增运力495万载重吨;通过增开内外贸同船路径,对自贸港启运港退税政策港口覆盖率超30%;除此之外,海南港航加强政企合力,结合洋浦地方政府港航扶持政策,积极开拓岛内“四方五港”驳船航线,推进岛内物流“公转水”,目前已打通海口、洋浦、八所、三亚等节点。

海南港航国际港务有限公司业务部负责人介绍,接下来,海南港航将继续对接自贸港政策,协同政府及各航运公司,充分利用自贸港政策支持,加大在洋浦港的航线及运力投入,推动岛内四方五港驳船航线畅通,加强与北部湾港口联动,促进航运要素在洋浦集聚,推进国际中转枢纽港快速发展。

未来,海南港航还将联系中远海运集团各兄弟单位,促进经济实体在海南落地,围绕港航经济促进港口发展,具体从几方面推动发力:促进物流海南区域总部经济实体落地,打造全流程物流供应链,在洋浦地区临港区域建设智慧物流园区,大力发展临港物流经济,反哺港口业务发展;协同上海泛亚等船公司在海南搭建内贸集装箱电商实体平台,转变海南航运物流业传统方式,发掘集装箱业务新的增长点;协同中远海运特运、中远海能源公司,结合港口业务促进其海南区域公司在洋浦快速发展,提升港口配套服务能力,完善船舶、物流等服务能力,补足发展短板。

大宗货物需求趋旺 BCI十三年来首次破万点

□ 俞鹤年

本周BDI屡屡刷新历史峰值,续创2008年9月5日之后的13年来的最高纪录,达5650点,恢复到国际金融危机爆发之初的水平;BCI积弱13年,首次突破万点,达10485点,创下2008年8月29日之后的最高纪录。

总体状况:
BDI从1985年1月4日设立1000点迄今36年(平均值为1511点),至本周总体已恢复到国际金融危机爆发之初的水平;本周收盘5526点,年均约126点。

BDI:
本周BDI连续第四周四升一降,收盘值5526点,周均值5500点,同比去年高3715点。本周BDI四项指标连续第四周全部高于上周,市场势如踏上高速公路。

BCI:
本周BCI收盘值突破万点,达10112点,环比上周续涨1046点;较

BPI续高6246点;周增幅11.39%,较上周减9.81%;年内净增续升至193.52%。周均值10023点,较上周续增1433点;较BPI高6117点;同比去年高6753点。

本周海岬型船运价日均获利收盘83865美元,较上周续涨8675美元;周均值83118美元,较上周续高11879美元;与巴拿马型船相比,收盘值高49071美元,周均值高47961美元。

BPI:
本周BPI全五降,收盘值3866点,环比上周续跌126点;周增幅-3.21%,较上周低2.72%;年内净增续跌至114.92%;周均值3906点,较上周转跌112点。本周均值同比BCI续低6117点。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为34794美元,较上周续跌1135美元,周均值35157美元较上周转跌1010美元,较上周减1.37%。

BSI:
本周BSI收盘值3417点,环比上周续升34点;周增幅1.00%;年内净增续升至121.48%;周均值3394点,较上周续涨18点。

涨跌势:
本周BDI延续上周形成5连升第十波涨势,累增9.08%,与上一波涨势时隔5个交易日。

2、本周BCI亦延续上周形成5连升第八波涨势,累增16.31%,与上一波涨势亦时隔5个交易日。

3、本周BPI延续上周形成7连降第六波跌势,累增-4.32%,与上一波跌势时隔15个交易日。

4、本周BSI终结上周第八波涨势,无5+连升(降)成波涨(跌)势。

走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率

2021年BDI第40周报(10月4-8日)