

# 浙江内河集装箱运输发展稳健提质

□ 全媒体记者 陆民敏

8月7日,记者从浙江省港航管理中心获悉,2023年上半年,浙江省内河集装箱运输发展势头稳健,运力规模稳步扩张,航线网络拓展优化,上半年吞吐量达83.5万标箱,同比增长24.2%。

## 运力增量喜人 吞吐量高速增长

今年上半年,浙江省内河集装箱运输各项指标较去年底均保持积极向好态势。

截至2023年6月,浙江省共有内河集装箱运输企业62家,个体船户23户,总计拥有集装箱船(包含多用途船舶)417艘、18352标箱,平均船舶箱位为44标箱。与2022年底相比,内河集装箱运输企业增加6家,船舶数量增加31艘,总运力增加2132标箱,同比分别增长10.7%、8.0%和13.1%。新增运力最多的地区为湖州,新增29艘、1800标箱;其次为嘉兴和绍兴,杭州减少16艘,宁波和衢州运力较上年保持一致。

截至今年6月底,浙江省集装箱船和多用途船合计417艘,船型以36标箱、64标箱和48标箱为主,占比分别为51.1%、20.6%和11.8%,船舶分布于杭州、嘉兴、湖州、绍兴、宁波和衢州。

浙江省港航管理中心相关负责人介绍,今年以来,浙江省内河集装箱运营企业根据区域运输特点,不断巩固“长江—乍浦—沿海”内贸航线市场份额,持续对运营的航线数量进行优化改进,航线范围辐射至省外上海、江苏、山东等地。上半年新增“济宁—太仓—乍浦”“乍浦—泰州”“乍浦—南通”等6条航线,内河集装箱实现货物“南北相通”。截至2023年6月,浙江省内集装箱运输企业运营的总航线数达到51条。

浙江高度重视海河联运发展,加大集装箱政策扶持,有序推进内河地区“散改集”,内河集装箱吞吐量实现高速增长,省内各地市集装箱吞吐量均有不同程度上涨。湖州、嘉兴、杭州、绍兴和衢州集装箱吞吐量分别为39.8万标箱、32.5万标箱、6.2万标箱、4.7万标箱和0.2万标箱,同比分别增长18.6%、32.5%、23.5%、16.6%和299.3%。



京杭大运河嘉兴段。本报资料室供图

## 通航条件改善 运输时效提升

浙江省港航管理中心相关负责人告诉记者,今年上半年浙江省内河集装箱运输发展呈现以下几个特点:

——基础设施扩容升级,通航条件持续改善。浙江省加快推进长三角海河联运枢纽港建设,航道码头提质扩能,内河集装箱通航条件持续提升。湖州先后完成京杭运河三级航道整治、长湖申线西延航道整治,大力推进浙北高等级航道网集装箱运输通道建设工程及东宗线湖州段四改三航道整治工程,通航条件得到持续提升。嘉兴乍浦塘段64标准集装箱船已顺利通航,“三横、三纵、一通道”高等级航道网络得到推进。杭州有序推进下沙综合作业区与运河二通道项目建设,目前运河二通道已建成通航,浙北、浙东及浙中西部的航道有望完全贯通成高等级内河水运网。

——运力规模稳步扩张,运力结构不断优化。今年,浙江省出台交通碳达峰省级补助办法,开展集装箱船型

比选研发,引导市场大力发展内河48标箱及以上集装箱船舶,逐步淘汰老旧落后产能。各地市加大政策扶持力度,深化政务帮办加速新增运力投放市场,推动内河船舶转型升级。

从新增船型上来看,上半年新增船型中4/5为48标箱及以上船舶,全年有望新增50艘以上。与现行36标箱主流船型相比,单船运输成本可下降20%、单柜运价下降13%左右,内河水运优势不断凸显。

——航线网络拓展优化,运输时效稳步提升。嘉兴港积极发挥海河联运优势,腹地向浙北、皖南、苏南等加快延伸,并深入调研苏北、鲁西南地区市场,开辟“济宁—太仓—乍浦”“乍浦—南通”“乍浦—泰州”等航线。巩固“长江—乍浦—沿海”内贸航线市场份额,加大省内航线密度,浙江省内集装箱航线数增至51条,辐射范围不断扩大。浙江省内内河集装箱精品航线“五定”班轮(定港、定线、定时、定班、定船)机

制日益成熟,乍浦往来杭嘉湖外贸班列保持常态化运营,内河集装箱运输时效得到进一步提升。

——内河运输持续发力,集装箱吞吐量高速增长。湖州发挥内河航道网优势,吸引大宗货物运输“公转水、散改集”,协助企业在苏南、皖东南、山东济宁等地开展深层次业务合作,拓展周边箱源腹地,充分挖掘“内销”潜力,集装箱吞吐量稳步领跑全省内河。嘉兴依托海河联运大通道,不断加强省外内河航线业务开拓,深挖省外市场货源,加密浙北航线,进一步稳定班轮化运营;科学调配内河船舶运力,不断释放港口生产作业潜力,集装箱吞吐量同比增长32.5%。杭州富阳外贸业务有所增加,在去年航道封航低基数影响下,吞吐量同比上涨23.5%。绍兴不断完善水运基础设施与港口功能布局,以优质服务吸引周边企业“陆改水”,持续推进矿建材料“散改集”,集装箱吞吐量企稳回升。

打好「组合拳」 让发展稳步向前

记者在采访中了解到,虽然上半年浙江内河集装箱运输发展态势良好,但也暴露出一些问题,如资源性货类占主导地位,市场推广有待加强;内贸货源不稳定限制集装箱业务持续高速发展;船员紧缺叠加成本上涨,企业经营压力日益增加等。

对此,上述相关负责人表示,接下来,浙江将从三个方面入手,推动内河集装箱运输稳步向前。

深挖高附加值货种,提升水运宣传势头。强化“集装箱品牌”塑造,规范服务信息输出,引导部分企业主动进行集装箱装卸设备适配化改造,超前培育能够长期稳定合作的货主群体,激发内河集装箱运输潜力;在已有货源基础上,加大对高收益货种的开发力度,推动货种结构和量效配比更趋合理;推动政企联动,帮助港航企业“走出去”和“引进来”,丰富运输品类,推动集装箱运量持续走高。

强化领域协同联动,促进集装箱运输发展。推动临港产业集聚发展,建设规模化临港物流园区,形成钢材、化工等产业集群规模效应,吸引国际采购商、船代货代、贸易服务企业等入驻,促进港口与产业联动发展,提高集装箱货源生成量;拓展集装箱运输航线连接成网。加强与宁波舟山港、上海港等沿海大港合作,加大浙外、浙中西区域航线开拓,辐射江苏、安徽、山东、河南等地区,不断完善航线网络布局;开通内河外贸集装箱精品航线,采用“五定”班轮运输模式,实现“港—船—货”联动,有效提高运输效率,降低物流成本,为货代代理、进出口贸易商和内外贸工厂等企业提供更优质的海河联运服务。

引导行业良性发展,缓解企业经营压力。加强船员业务培训,出台船员作为特殊行业技术人才的支持政策,特别是吸引年轻船员考证上岗的补助政策,避免船员队伍断层;通过帮助航运企业争取营业税、企业所得税、印花税和船员个人所得税等减免政策的方式来缓解企业经营压力,降低失业及劳动力转移风险;研究出台新能源船舶奖补政策和老旧船舶淘汰补助政策,对购置新能源船、老旧高油耗船舶置换成新型节能环保船舶,给予一定政策性补贴;着力培养企业节能减碳意识,引导企业优化管理流程,宣传船舶节能技术,在燃油储备、航线规划、航速控制等多方面进行提升,降低对于传统燃油的依赖。

# 北极航线班轮运输的春天来了吗?

□ 李振福

集装箱运输的货物,二是冰区集装箱船建造技术。

一般来讲,集装箱以装运贵重、易碎和怕湿货物为主,如家电、仪器、仪表、小型机械、玻璃陶瓷、建材、工艺品、文化体育用品、医药、卷烟、酒、食品、日用品、化工产品、针纺织品、小五金等。不能使用集装箱运输的货物包括易于污染和腐蚀箱体的货物、易于损坏箱体的货物、鲜活货物、危险货物等。专用集装箱分别用于特殊性质的液体、汽车,或需要通风、冷藏等货物的运输。

北极航线运输的货品,恰恰不适合在适合集装箱运输的货类之中。这次的首航船舶运输的是纸张、纸板、化学品、化肥等货物,大多不适合集装箱运输。而且之前的北极东北航线运输的货物,也多为散杂货,不适合进行集装箱运输。

另外,目前的冰区集装箱船建造技术,也不支持北极航线集装箱班轮运输。由于北极区域的极端自然条件限制,截至目前,北极航线的集装箱船舶建造技术,仍无法满足北极航线的规模化运输。在当前的建造技术条件下,北极航线集装箱船的上限在4500—5000标箱之间。从运输成本上看,对于北极航线集装箱班轮运输的发展是不利的,因为缺乏规模优势,无法与通过苏伊士运河的超大型集装箱船竞争。

## 发展前景美好

虽然目前北极航线集装箱班轮运输的发展还有诸多挑战,但仍有美好的发展前景。

首先,北极航线是连接全球三大贸易圈的最短海运航线,一旦北极航线全面开发利用,其作用和影响将不可估量。

其次,中国和俄罗斯都希望大力开发北极航线,而北极航线的发展一定会上升到集装箱班轮运输层面,因为只有这样,才

能真正发挥北极航线的优势作用。俄罗斯的“战略东转”与中俄两国倡导的“冰上丝绸之路”能够实现无缝对接,并使围绕北极航线的交通运输资源得到进一步挖掘。

第三,国际层面的中蒙俄经济走廊,和国内层面的东北海陆大通道,都将成为北极航线集装箱班轮运输的重要支撑。

中蒙俄经济走廊是将中国的“丝绸之路经济带”,与俄罗斯的“跨欧亚发展带”、蒙古国的“草原之路”进行对接,发挥内蒙古联通俄蒙的区位优势,完善黑龙江对俄铁路通道和区域铁路网,以黑龙江、吉林、辽宁与俄罗斯远东地区陆海联运合作,推进构建北京—莫斯科欧亚高速运输走廊,建设向北开放的重要窗口。

东北海陆大通道虽属国内层次的发展战略,但也能为北极航线的开发利用,提供交通运输网络的进一步连接和扩容,使北极航线集装箱班轮运输获得更大的发展空间。

## 中国需为大规模发展做好准备

北极航线集装箱班轮运输既面临挑战,也存在较大机遇,因此,我国需为北极航线集装箱班轮运输的大规模发展做好准备。

加强北极航线集装箱班轮运输人力资源培养,包括北极航线集装箱班轮运输的研究及规划人才、冰区航行船员、相关货代和船代人才、相关金融保险业人才等,需对这些人才和人员进行培养和培训,以对应未来更大规模的需求。

加强北极航线集装箱班轮运输相关技术的培育和发展。如前所述,北极航线集装箱班轮运输还需要技术上的重大突破,包括冰区航行船舶的建造技术、核动力破冰船技术、海上船舶事故应急处理技术、海

上航行冬装化技术、低温材料技术等,只有这些相关技术得到突破,北极航线集装箱班轮运输才能实现可持续发展。

应着力发展“陆冰丝绸之路”。“陆冰丝绸之路”的范围主要包含两部分:一是从中国东部港口出发,通过白令海峡和北方海航道,最终到达欧洲西部港口的水上运输通道;二是通过冰区国际线,依靠铁路、公路、水运交通网络,连接“冰上丝绸之路”和“丝绸之路经济带”。

“陆冰丝绸之路”将上接北极东北航线,方便与西欧、北欧区域国家沟通合作,同时也可以帮助哈萨克斯坦、蒙古国等内陆国家将本国产品输送出去;下承“中巴经济走廊”,经新疆直达瓜达尔港,为北部国家深入亚太地区、与印度洋区域相连提供便利。该通道与“中蒙俄经济走廊”相呼应,与“新亚欧大陆桥”和其他国家经济走廊战略相交叉,形成互联互通的网络格局,从而可以整合亚欧大陆空间格局,加强亚太地区同西欧、中欧的联系。

此外,“陆冰丝绸之路”还能够解决北极航线沿线港口腹地经济支撑不足的问题,使沿线港口形成更大的货物运输需求,进而支撑北极航线集装箱班轮运输。

此外,还应做好中国北极港口建设工作。中国北极港口是指在北极航线开发利用的前提下,能够充分对接北极航线主要运输货物类型、具有优越的北极地理区位优势、服务北极航线运输货物港口泊位条件好、北极航线主要运输货物经济腹地广阔、能够接纳大量干线和支线航线聚集、能够全面连接北极航线与其他国内国际航线、现代化集疏运体系完备的重要深水港口。中国北极港口建设,是提高我国在亚欧国际贸易中地位、加强北极可持续发展的关键手段,应尽快布局并抓紧建设,为北极航线及其毗邻区域的进一步发展,提供坚实的保障。



上海洋山港。本报资料室供图

近日,“中俄北极航线集装箱班轮启动仪式”在莫斯科格林伍德国际贸易中心举行。当日,由中国新新海运公司运营的一艘载有纸张、纸板、化学品、化肥等货物的集装箱船,从圣彼得堡第一集装箱码头启航,将在历时20多天后,穿越北极航线,抵达上海港。中俄北极航线集装箱班轮运输,终于迈出了重要、坚实的一步。

## 沿线港口设施功能需完善

众所周知,集装箱班轮运输强调船舶的班次必须固定,准时到、准时走。作为海运业的主要运输形式,集装箱班轮沿固定的航线,经过固定的港口进行运输,即所谓的“四固定”(固定的航线、船期表、港口、运费)。由于定时、定线、定港、定价,所以运输费用比较透明,流程较为固定,服务质量更有保障。

由于“四固定”,北极航线集装箱班轮

运输必须有固定挂靠的港口。但值得注意的是,北极航线沿线的港口大多缺乏腹地支撑,很难形成多挂靠港的真正班轮运输。据了解,此次首航的集装箱船自圣彼得堡港出发,向西航行,经波罗的海后才进入实质意义上的北极东北航线。而进入北极东北航线后,并没挂靠沿线港口,只是从北极东北航线通行,再经过白令海峡,直接到达上海港。

这次启动仪式确实具有重要的里程碑意义,但可能象征性意义更大,应该不能算作一次彻底的北极航线集装箱班轮运输。如果北极东北航线沿线港口的腹地建设不起来,沿线港口的功能得不到提升,沿线港口基础设施不能进一步完善,北极航线集装箱班轮运输可能还需耐心等待时机成熟的那一天。

同样因为集装箱班轮运输的要求,北极航线集装箱班轮运输必须有适合成箱的充足货源。这里有两点很重要,一是适合