湄洲湾港向海图强激发“蓝色动能”

□ 全媒记者 王有哲 陈勤思 通讯员 黄舒颖

凝心聚力抓服务，千方百计促生产。2023年，湄洲湾港集中优势资源，发力重点领域，全力提升生产效率，加快新旧动能转换，在港口核心业务领域交出亮眼成绩单，货物吞吐量完成1.33亿吨，同比增长21%，增幅居福建港口第一。其中，外贸货物吞吐量完成8383万吨，全国沿海港口排位上升两位，至16位。

“目前，湄洲湾港正全力释放港口服务临港产业发展、中西部省份对外开放、对台交流合作、海丝沿线国家交流互通的功能作用，打造带动作用明显、产业服务充分、互联互通高效、安全绿色示范的港口品牌。”福建省湄洲湾港口发展中心相关负责人表示。

湄洲湾港东吴港区罗屿作业区。 谢乙景 摄

建设海峡两岸大宗散货物流基地

1月18日11时，全球最大40万吨级矿砂船“远谊海”轮完成42小时的减载作业后，缓缓驶离湄洲湾港罗屿作业区9号泊位。这是今年福建港口迎来的首艘40万吨级巨轮，也是罗屿码头开港以来接卸的第27艘40万吨级矿石船。

据福建省湄洲湾港口发展中心统计，2023年，莆田市东吴港区罗屿铁矿石对台中转完成368万吨，连续4年成为大陆对台矿石中转的最大港口。“罗屿作业区相当于一个当天可达、随用随取的‘海上矿山’，已成为台湾钢铁行业在大陆的最佳铁矿石中转港口和储运基地。”福建省罗屿港口开发有限公司副总经理陈凌森表示。

2023年，湄洲湾港肖厝港区对台运输首次突破100万吨，湄台商贸海运航线实现复航，台资企业国亨化学配套码头中燃4号泊位投产，湄台商贸海运航线培育完成集装箱运输3675标箱，对台客运直航获得各方共同助力。

目前，围绕世界妈祖文化旅游港水路客运体系，在湄洲岛建设“三合一”水路客运枢纽已完成数模、物模研究，正在加快工可编制；兼靠2万吨级对台客货滚装船的莆头3号—4号泊位已基本建成光板码头。湄洲湾港持续拓展湄台经贸合作领域，着力畅通对台运输综合通道，在积极探索海峡两岸客流物流融合发展中，充分发挥港口服务对台交流合作的作用。

按照交通强国福建先行区建设部署，至“十四五”期末，湄洲湾港将基本建成以罗屿为核心，以肖厝、秀屿为补充的“一核两辅”海峡两岸大宗散货设施体系和以铁矿石为主，其他矿建材料、石油焦等为补充的“一主多品”海峡两岸大宗散货物流体系。届时，湄洲湾港口能力将大幅提升，辐射带动作用大幅增强，核心商品储备初具规模，湄台货物流通高效顺畅。

能源货种业务取得突破

2023年，湄洲湾港在LNG、原油、甲醇等能源货种业务方面取得突破。

2023年12月7日，“富海晟”号LNG罐式集装箱运输船在湄洲湾港秀屿作业区1号泊位靠港作业，这是福建省迎来的首艘LNG罐箱船舶。

“湄洲湾港秀屿作业区1号泊位新增货种工程在2020年5月交工验收。泊位改扩建完成后，我们联合企业主动对接印尼LNG供应商，推动新业态落地，加快码头发挥效能。”福建省湄洲湾港中心有关负责人说，LNG罐箱是一种新型LNG运输方式，其宜水宜陆、宜储宜运，可到达管网未覆盖的偏远区域，既可实现多式联运直达终端用户，又可作为临时储存设施，节省了LNG储罐建设成本、贸易成本，降低了参与LNG贸易的门槛。

2023年8月21日，“大角星”轮靠泊湄洲湾港斗尾作业区10号泊位，首批14.2万吨进口保税原油开始卸入中化泉州石化20万立方米的保税储罐，标志着福建省首个公用型原油保税仓库在湄洲湾港启用，填补了湄洲湾港斗尾港区公用原油储罐的资质空白。

据介绍，湄洲湾港2023年累计进口保税原油96.55万吨，货值约为44.93亿元，有效延伸了原油商业物流业务，进一步完善了港口公共服务功能，助推泉州石化产业稳步发展。

“在设立保税储罐后，企业可以利用保税仓库特有的‘缓税’‘随用随提取、随取随交税’功能，根据原油国际市场价格波动、资金周转情况自由安排生产，降低企业生产经营成本。”中化泉州石化公司营销管理部经理黄剑锋介绍。

此外，2023年，秀屿码头获得了“澳肥”作业出口资质、港丰能源新增甲醇通兑通存业务、罗屿选矿项目落地加快推进……

作为以能源、原材料等大宗散货运输为主的福建中部港口，湄洲湾港不断拓展能源运输方式、强化能源物资供应链保障，做大东南大宗散货枢纽港。

2023年，湄洲湾港煤炭、铁矿石、石油类货物吞吐量保持高位运行，分别完成5566万吨、1826万吨、4191万吨，同比增长42.5%、23.3%、15.5%。

做好“港产城”融合大文章

在港口发展驶入快车道的同时，港口和城市之间的深度融合成为新的课题。湄洲湾港不断提速港航基础设施建设、调整运输结构，助力地方经济发展。

2023年4月17日，罗屿首列装载进口煤炭的火车沿着罗屿支线缓缓驶出港区，发往江西大唐国际抚州发电有限责任公司，至此，“罗屿—江西”煤炭大宗散货海铁联运正式启动。这是湄洲湾港加快“公转铁”、畅通铁路“微循环”、推进运输结构调整的一个缩影。

近年来，湄洲湾港积极推动集疏运体系提标。推进港口泊位建设，建成石门澳6、9、11号泊位，建设东吴东4号泊位；推进陆海内外联动，建设湄洲湾北岸疏港铁路支线至兴泉铁路连接线，开辟至江西等内陆省份的港铁联运新通道；同步推进港口疏港公路建设，加快推动莆炎高速起点段、秀永高速莆田站互通，G324联十一线等项目建设，实现东吴港区、秀屿港区“十五分钟上高速”，提升港口辐射能力和衔接转换水平。

目前，以湄洲湾港为枢纽，兴泉铁路与向莆铁路形成东南沿海通往内陆地区的双线铁路通道，赣南、闽西地区通往沿海港口的交通“大动脉”更加畅通，物流运输成本有效降低。

2023年，湄洲湾港海铁联运吞吐量完成1135万吨，同比增11.5%；水水中转吞吐量首次突破2000万吨，同比增56.1%，均列福建省第一。

伴随着湄洲湾港渐成规模的集疏运体系，湄洲湾地区临港产业也纷纷落地，在湄洲湾南岸形成以联合石化、中化泉州石化项目为龙头的石化产业链，成为福建省主要的石化产业聚集区。湄洲湾北岸逐步形成以福建LNG及燃气电厂、国投云顶湄洲湾电厂为代表的能源产业，木材贸易加工产业不断扩大，石门澳化工新材料产业园渐成规模。

“放眼未来，湄洲湾港将进一步努力打造完备的港口集疏运体系，推进水路、铁路、公路有序衔接、高效运转，为建设世界一流港口提供有力支撑。”福建省湄洲湾港口发展中心相关负责人表示。

经营方略 之年度回眸

嘉兴港年度成绩单『飘红』

□ 全媒记者 陈俊杰 通讯员 过昕

2023年，嘉兴港抢抓世界一流强港和交通强省建设的重大战略机遇，全年完成货物吞吐量1.39亿吨，同比增长5.44%，总量和增速均居浙江省第二。其中，集装箱吞吐量创历史新高，达340.44万标箱，同比增长19.29%，总量和增速均居全省第二；其中完成外贸集装箱54.74万标箱，同比增长14.16%。

此外，嘉兴海河联运优势持续发挥，完成海河联运吞吐量3485.59万吨、集装箱吞吐量97.62万标箱，同比增长5.25%、25.80%。

生产保持高位平稳运行

“面对国内国际航运市场下行行情，嘉兴港主动出击，提出‘政企互动，港航联动，服务企业’战略思维，实现港口生产经营逆势增长。2023年前三季度货物吞吐量就突破亿吨大关。”嘉兴市港航管理服务中心相关负责人表示。

在港口主要货种吞吐量方面，煤炭、矿建材料等传统货种依旧是嘉兴港主导货种，占嘉兴港全年货物吞吐量总量比重分别为34.46%和22.63%。

全年生产数据显示，2023年3月，嘉兴港单月货物吞吐量达1333.63万吨，同比增长27.23%，创历年单月吞吐量新高。而后，随着基建投资力度加大，交通运输需求回暖，嘉兴港第二季度至第四季度生产始终保持高位平稳运行。

外贸货物出口大增

“随着鱼腥脑航道的开通和与俄罗斯海参崴港口的加强通航，嘉兴港迎来了更多的机遇。”嘉兴市港航管理服务中心相关工作人员介绍，2023年，嘉兴港完成外贸货物吞吐量1632.61万吨，同比增长16.74%，增速位居浙江省第一。

嘉兴市港航管理服务中心相关工作人员表示，外贸货物吞吐量大增得益于石油天然气及制品、化工原料及制品、集装箱三个货类均有较快增长。

2023年，嘉兴港腹地临港化工新材料产业产能利用率较高，为嘉兴港外贸石油、化工吞吐量的较快增长提供了有力支撑。

外贸集装箱方面，嘉兴港近洋航线发展稳定，日本线2023年集装箱吞吐量超10万标箱，同比增长41.22%；嘉兴港箱源开发力度进一步加大，探索海河联运直接服务企业的模式不断优化，加上浙北腹地市场外贸出口用箱保障不断提升，都为嘉兴港外贸出口箱量增长奠定了坚实基础。

集装箱持续“高效输出”

在嘉兴港乍浦港区，借助海河联运，来自浙北、苏南等地区的货物通过嘉兴港，通达世界各地。浙江海港嘉兴港务有限公司副总经理何荣荣表示：“2023年，我们把海河联运网络不断向省外、省内其他地方延伸，推介我们的海河联运通道，为企业定制了很多降本增效的物流方案，得到认可。”

2023年嘉兴开通全省首批64标箱内河集装箱航线，海河联运航线增至29条；新增48标箱以上内河集装箱船31艘，推动57家企业与港口企业建立物流合作，更好服务浙货走浙港，为海河联运高质量发展再添新动力，实现海河联运集装箱吞吐量持续较快增长。

“2023年前11个月，嘉兴港集装箱吞吐量在全国港口中排名第19位，增速位居全国前20强港口首位。”嘉兴市港航管理服务中心相关负责人说，上港集团在空箱保障、母港服务、费率优惠等方面加大支持力度，推动上港集团独山港区集装箱码头发展迅速，重箱出港量进一步提升；浙江海港集团加强航线开发，成功打通浙北至东北内贸外运运输通道，同时紧盯光伏、化纤、新能源等行业龙头企业重点货源，全面提升集装箱业务量。

“随着消费稳步增长，经济整体持续稳定恢复，预计2024年，嘉兴港生产总体企稳向上趋势不变，集装箱吞吐量将延续上升态势。”嘉兴市交通运输局相关负责人说，2024年，我们将进一步优化水运发展环境，推动海河联运集装箱补助政策落地。嘉兴港将加快提升港口规模能级，充分发挥海港、河港组合优势，加快大宗货物“公转水”“散改集”，继续加开加密近洋航线、海河联运班轮航线，助推港产联动，更好地服务经济社会发展。

中运论坛

我国港口装卸费率调整应慎重考量

□ 王沐昕

近期，有关于中外港口装卸费费率比较的讨论在业界引发热议，有观点认为，通过与海外主要港口的对比发现，当前我国港口装卸费率太低，不利于促进港口的发展和建设。

但笔者认为，我国港口装卸费率不应与外国港口比较，而应当从我国整体物流市场和港口的利润率角度分析，尤其是当前港口是促进我国经济发展的重要支撑，因此关于费率问题更应该慎重考量。

2016年3月1日以前，我国港口企业的装卸费率归《价格法》调整，属国家定价。

2016年以后，国家定价只保留了货物港务费和港口设施保安费等；国家指导价是引航和拖轮等费用；实行市场调节价的有港口作业包干费和库场使用费等。

需要特别说明的是归于市场调节价的“港口作业包干费”是港口企业的主要收入来源，也是诸多种类的收费中费率最高的收费。

2016年以前，由于港口装卸费是国家定价，所以其装卸费率一直非常稳定。

例如2001年《港口收费规则》规定20英尺重箱的包干费是425.50元，此费率保持了很多年，直至2016年实行市场调节价，全国各港才按照各自的需求调整了作业包干费。

从全国主要港口公布的年度财报，可以清晰地计算出港口企业的平均利润率为30%。由于一般企业的利润率仅为5%—10%，所以港口的主要收入来源——作业包干费的费率是一个含金量很高的费率。

根据测算，我国沿海各港目前的集装箱作业包干费率在人民币530元—980元/标箱，而海外港口装卸费率则约合人民币702元—3887元/标箱。其中，亚洲地区明显较低，欧美国家较高。这主要是由于欧美国家人力成本要高于亚洲地区，因此产生的差距较大。

物流链的全程属于第三产业，处于为第二产业进出口企业和其他国内生产企业服务的法律地位，所以物流费用的高低，可直接影响第二产业进出口企业的兴衰。这也是近年来国家坚决减免港务费和其他几种收费的初衷。

从经营角度而言，我国港口的首要任务和目标是保障国家政策顺利实施，因此，我国港口装卸费率的提升天然受限，要保证不增加进出口企业成本负担，保证我国出口产品不丧失在国际市场上的产品竞争力。

综上所述，港口费率的影响因素较多，其制定也视不同国情而有差异。具体到我国港口，一方面装卸成本较低，另一方面要承担贸易重要支撑力的作用，因此，装卸费提高空间有限。