厦门加快打造对台货运物流枢纽

□ 全媒记者 王有哲

近日，地处厦门自贸片区的邮轮中心跨境电商及海运快件监管中心（简称“邮轮监管中心”）在正式投入使用一周年之际，该中心不断完善两岸海上物流通道建设，有力推动了两岸进出口经贸融合发展。

此前，厦门持续拓展厦金台海运快件“南向通道”建设，并出台《关于推进对台海运快件“南向通道”建设若干措施》。“厦门港以持续促进两岸经济文化交流合作、深化两岸各领域融合发展为目标，不断完善两岸海运网络，提升对台海运服务水平，积极整合我市对台海运快件各相关企业资源，逐步推动航线共营、舱位共享，吸引跨境电商物流向厦门港集聚，把厦门港打造成对台海运快件（跨境电商）集散中心。”厦门港口管理局相关负责人表示。

厦门集装箱码头。 本报资料室供图

优化海运快件物流通道

“2021年以来，厦门对台海运快件‘南向通道’实现爆发性增长”“2023年，全市厦台海运快件量同比2022年增长2.5倍，同比2021年增长超过10倍”“邮轮监管中心投入使用一年来，共完成对台跨境电商包裹73.5万票”……近年来，厦门自贸片区管委会、厦门海关等多部门致力于“以通促融”，不断推进厦台海运快件物流通道建设，持续加强对台货运物流枢纽基础设施布局建设，完善区域物流集散体系并取得良好成效。

“厦门对台海运快件分为‘大三通’‘小三通’两种干线运输，以‘小三通’为主，‘大三通’为辅。”港口工作人员介绍。目前厦门港每周开行17至19班厦门—金门“小三通”海运快件航线，并稳定开行厦门—台北、厦门—台中、厦门—基隆等“大三通”航线，形成了“大三通”+“小三通”互补的对台海运快件通道。其中，“大三通”主要为中远之星的直航滚装轮及华航六的直航集装箱班轮，“小三通”主要为厦—金—台(北)、厦—金—高、厦—金—台(中)的中转航班。

值得一提的是，“大三通”运输量大、时效短；“小三通”厦金间航程为小船运输，运载量小但船舶资源较多，厦金航线可根据业务需求实现“天天班”，金门可实现至台北一周四班、至台中一周三班、至高雄一周六班。“小三通”航线的灵活、高密度和“大三通”的稳定、强时效形成有力互补，保障了厦门对台海运快件的通道畅通。

快速、高效的海上快速通道架接起两岸跨境电商、商业快件业务发展，为两岸经贸融合发展作出了有力贡献。

多条通道实现“夕发朝至”

2021年，厦门率先开通“南向通道”，并结合当地唯一两岸“点对点”直航的“中远之星”航线，邮轮码头形成了“大小三通航线一体化”。

2022年，厦门开启一条对台海运快件新通道：在一南、一北两条通路的基础上，新增一条直送台中港的通道，该通道距离最短、时效最快、成本最低。

“新通道的打通，通过点对点直航模式，以海运集装箱为运输容器，不仅大大增加了快件运载量，也有效降低运输成本。”闽台轮渡公司货运部负责人告诉记者。以前，厦门与中国台湾之间的海运快件主要经南向通道(厦门—金门—高雄)和北向通道(平潭—台北)，在台北港或高雄港的快递专区通关后，再转运至其他城市。受限于台北和高雄的地理位置，很多需中转的快件时效性打了折扣。而新通道抵达的台中港，是距离厦门最近的中国台湾港口，它将成为两岸海运快件直接往来的“最便捷通道”。

如今，以中远之星“点对点”直航+小三通10多个航次、高密度的特性，实现了邮轮码头至台北、台中、高雄航线全覆盖，海运快件“夕发朝至”，显著提升了厦门对台海运快件服务能力及优势。

此外，开通“南向通道”以来，厦门自贸片区管委会、厦门海关等各部门联动出台各项举措支持厦台海运快件业务发展，新设立邮轮、东渡、海沧东查及西查四个监管场所，通关便利化水平不断提升；新设多个集货仓，大陆对台货物汇聚厦门，两岸海运快件核心贸易枢纽加速形成。

“2021年以来，厦门海运快件的通关便利化水平不断优化提升。”厦门海关人员介绍，目前，厦门五个监管场所(上述四个2021年后新设立监管场所+原有的邮局监管场所)最快均可实现货物“上午抵达、当天放行”，极大便利了海运快件追求“快”的速度，缩短了海运快件的整体通关时效，实现与当天“大小三通”航班的高效连接。

数智监管助力物流降本增效

6月3日，记者在厦门港“对台海运快件综合航运信息平台”上看到，针对对台海运快件船舶航班、舱位信息、订舱联系人、船舶和集装箱动态、海运电商场站、集货仓库资源、快件营运人等信息的查询，该平台都可以快速给出答案。该平台通过承揽对台海运快件业务的多家物流企业提供数据，推动了服务水平的进一步提升。

“此前，相关信息查询途径比较分散，跟踪货物物流动态较为不便，不利于客户开展相应业务。”厦门港务控股集团相关负责人说，在该平台的支持下，大大利好了货主、货代、进出口公司、跨境电商快递经营企业、集货仓库等上下游相关企业，标志着对台海运快件业务信息化发展迈出的一大步。

此外，厦门对台海运快件量爆发性增长、“南向通道”优势显著提升，得益于邮轮监管中心的投用。

2023年4月，厦门海运快件及跨境电商监管中心迁至厦门邮轮中心码头，改名为“邮轮监管中心”，并获得厦门海关验收通过，成为厦门—金门跨境电商及海运快件货物监管通关的重要场所。

作为厦门口岸最大的跨商监管场所，也是福建省内乃至全国首个位于码头区域内的跨商监管场所，“邮轮监管中心”成立以来积极以数字化打造智慧监管仓，不断提升软硬件水平，创新物流通道，提升了监管及物流效率，有效降低厦台海运快件物流成本、提升厦台海运快件通道竞争力。

为大幅提高通关时效，“邮轮监管中心”根据海运快件货物处理时间、船班时间特性，在审单、查验、物流三个核心环节不断优化通关效率，实现跨境电商包裹“当天到达、当天放行、当天离境”。

“原有的转关、拖车等监管及物流环节得以减少。”港口的相关工作人员介绍，新模式下，对台跨境电商货物及海运快件进入监管场站即进入了码头区域，场站与码头间采用正面吊和叉车设备进行集装箱移位，无需拖车二次衔接。

同时，场站与码头间设立虚拟电子卡口，以数字化手段实现了场站与码头无缝衔接。此外，码头装船吊机位于场站出口放行区外，放行货物出场可直接安排吊机装船，有效延长货物截关时间，大幅优化装运效率。

厦门港务控股集团相关负责人表示，该集团将充分发挥邮轮母港集团供应链运营能力，利用其金门集货仓、厦门出口集货仓、监管场站、码头、中国台湾航线节点优势，加快打造链接厦台、辐射全球的物流大动脉，促进两岸经贸融合发展。

观察与思考

加快资水航道建设 实现邵阳便捷化通江达海

□ 尹国杰 卢毅

流经邵阳、娄底、益阳3个地区653公里的资水是湖南省第三大河流、重要的通航河流，具有重要的历史地位。

近年来，资水沿线区域经济社会水运需求日益强烈；邵阳、娄底、益阳等市国省人大代表、政协委员多次提案建议恢复资水黄金水道功能，启动资水复航工程，加快推进资江500吨级航道建设。

为打通湘中地区通往洞庭湖区和长江的水运通道，促进腹地矿产资源开发与外运，湘中地区深入融入长江经济带，我省已将530公里的资水干流航道纳入了省政府于2011年颁布的《湖南省内河水运发展规划》、2021年批复的《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》，资水都被规划建设为全省骨干航道；“一枢纽多重点广延伸”港口体系中，资水沿线邵阳、娄底、益阳等港口得到规划，其中娄底、益阳还被规划为重点港口建设。

2023年6月邵阳水运事务中心通过招标采购，开展关于资水复航的建设方案前期调研报告工作。从2011年资水复航正式列入《湖南省内河水运发展规划》，已经过去十余年，至今仅由市级层面的邵阳市水运事务中心开始建设工程前期调研工作，可谓建设进程过于缓慢。从我国水运发展形势要求、重要发展战略支撑、区域经济竞争需要等方面看，切实加快资水航道建设，实现邵阳便捷化通江达海刻不容缓。

区域综合交通发展的“重中之重”

改革开放特别是党的十八大以来，我国内河水运振兴成绩显著，为世界内河水运复兴提供了成功经验。长江、珠江航道成为世界上货运最繁忙的两条航道，2022年长江航道货运量35.9亿吨，加上长江支流的货运量就与全国铁路货运量49.84亿吨相当。水运相对经济、环保、安全。据测算，水运成本相对较低，仅为空运成本的1/20，公路运输成本的1/5，铁路运输成本的1/2；水运是多式联运的主要载体，多式联运占全社会货运量比重每提高1个百分点，可降低社会物流总费用约0.9个百分点，节约成本支出1000亿元左右；水运、铁路、公路，单位货物的运输周转量能耗比为1∶1.8∶14，单位排放量比为1∶1.2∶4.8。物流降本增效、公转水、绿色物流等驱动各地航道复航，促进综合运输高质量发展。

例如，福建省最大的河流闽江，历史上曾经是舟船云集、百舸争流的“黄金水道”，航运中断20年后，经复航工程建设，2022年12月18日闽江干流南平延福门到闽江口，总长超过200公里的航道全线复航，500吨货船可以直接从南平运往闽江口，并通过闽江口的外贸码头将货物销往世界各地。

又如，发源于贵州省，流经黔北及渝东南，在重庆市涪陵区注入长江，干流全长1037公里，也曾经是“黄金水道”的乌江，在中断20年后，2021年11月14艘满载磷矿的货船，从贵阳港开阳港区出发抵达安徽芜湖港，标志着乌江“黄金水道”全线大规模复航，500吨级船舶可直达长江干流。资江复航水资源丰富，多年平均径流量217亿立方米，平均径流量达688立方米每秒。这样的径流量，不亚于南水北调之后的汉江。

为“三高四新”的美好蓝图提供强大动力

我国地理学上的一条著名划分我国人口密度的对比线、分界线——胡焕庸线——“黑河—腾冲”线。将湘资、沅澧两大区域分开的雪峰山，就类似于湖南省的“胡焕庸线”。湖南湘资与沅澧这两大流域，依然呈现出巨大的差异：经济发达的城市、人口大部分等都在湘资流域；而经济相对落后的城市、人口少部分、绝大多数的少数民族等则基本出自沅澧流域。胡焕庸线特征下的资水在湖南的地理经济区位就犹如长江在全国的地理经济区位。资江流经邵阳、新化、安化、桃江、益阳等市县，于益阳市甘溪港注入洞庭湖，全长653公里，流域面积28142平方公里。530公里的资水干流复航将形成资江“黄金水道”、我省东中西交通的大动脉，同时还是连接东中西部经济联动发展的黄金纽带，也是经济较发达、发展速度较快的地区之一，成为经济发展潜力最大的增长极。

资水复航后的资江“黄金水道”具有重大战略意义：一是实现高质量发展的战略需要，可以有效节约能源和土地资源，并且有利于环境保护，有利于走出一条资源、能源节约型的经济发展道路。二是加快我省西部大开发战略的需要，可以极大地改善东、中、西部地区之间的物流条件，降低运输成本，改善资江流域中西部地区投资环境。三是促进资江流域东中西部联动发展的需要，把我省东中西部地区有机地联结在一起，可以改善西部地区的投资环境，促进中部地区的迅速崛起，同时还有利于东部长株潭地区加快实现“三高四新”，为中西部地区提供更好地服务，从而促进资江流域东中西部的联动发展。四是资江流域沿江城市共同利益的需要，将推动资江流域经济的高速增长，促进沿江综合运输大通道建设，还将促进资江沿线形成以主要港口为中心，地区重要港口为补充的资江航线港口布局。

邵阳“两中心一枢纽”建设的有力支撑

邵阳东与衡阳为邻，南与永州和桂林接壤，西与怀化交界，北与娄底毗连。邵阳具有建设成为湘中、西南地区，湘桂粤结合部中心城市的经济实力和人口优势，2023年邵阳GDP2731亿元，在湘中、西南地区的邵阳、永州、益阳、娄底、怀化、湘西、张家界等7市州中排名第一，在湘桂粤结合部地区的邵阳、永州、梧州、贺州、桂林、肇庆、清远等7市中排名第二，接近肇庆的GDP2792.51亿元，并以635.9万人口数量排名第一。遵循城市发展规律是逐步实现区域综合交通枢纽——区域经济枢纽(湘中、西南地区，湘桂粤结合部经济增长极)——区域中心城市(省域副中心城市、湘桂粤结合部中心城市)。其中关键的是尽快建成全国区域性综合交通枢纽。

因此，邵阳提出和实施“两中心一枢纽”战略，已经实现县县通高速；8个县市区通高铁，洛湛铁路、沪昆高铁、怀邵衡铁路穿境而过，中心城区可乘高速动车直达北、上、广、深、杭等重要城市，即将开工建设邵永高铁，启动娄邵高铁、怀邵桂高铁、兴永郴赣铁路；武冈机场已开通11条航线，可飞往北京、上海、深圳、重庆、海口等城市。基本形成“铁公机一体”的现代化立体交通网。

资水复航将补齐邵阳区域性综合交通枢纽缺少港口、航道的短板，其航道会升级为全省的“一纵六横十线”的主干航道。同时，湘桂运河工程完成后，邵阳三条江海大通道形成，500吨货运船队可以从邵阳出发，经过资水航道，湘江航道，进入长江航道或西江或平陆运河，开到黄浦江、珠江、北部湾出海。

邵阳迎来港产城融合高质量发展新时代，迈入全世界众多发达城市临港而生，发挥水运通江达海，畅达全球、规模化、低成本物流优势，临港产业集聚，港产城融合发展的规律性航道，成为内河港口城市，开辟了城市发展的新境界、新格局、新空间、新景象。

经济产业发展几无水运、远离海洋经济的束缚被打破，邵阳也能发展向海经济。临水、临港产业发展的潜能得以大释放，一批适水产业会应运而振兴，而新生。邵阳港口港区的铁路、港口、公路口岸会相伴而生，不但与岳阳、长沙、常德等“一江一湖四水”港口群，而且与大湾区、长三角、北部湾港口群港口有效对接，成为商贸物流、服务外包、跨境电商、综合性服务等现代服务业集聚区，形成港兴、业兴、城兴的港产城融合发展新局面。届时，邵阳港还将发展旅游客运，兼顾发展水上公交，深挖资水沿线旅游开发潜力，依托邵阳优越的湿地公园、城市沿江风光带等旅游资源，大力发展水上旅游，助力邵阳建设旅游名城。

（作者系湖南省物流与采购联合会会长和长沙理工大学教授、智能交通与现代物流研究院院长）