

“国际航运中心”离我们并不遥远

——闽粤桂港口建设调研

经济日报·中国经济网记者 代明



我国港口的建设速度、规模等方面都已经位居世界前列,发展后劲也比较足。在自豪和自信的同时,港口的建设者和经营者们也要保持清醒,记者经常听到“不能急”“要有耐心”“要踏踏实实一步步走下去”的话语。建设的脚步不能停、追赶的心态不能急,已经成为当前港口建设的共识。

脚步不能停,因为经济建设离不开港口。港口是沿海地区经济发展重要的推进器,无论是进出口外贸物流,还是依托港口的各种工业园区,其发展都离不开港口。当前,港城融合、港产融合越来越成为沿海地区的选择,港口在提升地方经济实力、完善产业结构、提高居民生活水平方面发挥着越来越重要的作用,只有进一步加强建设,才能为经济发展提供坚实保障。

推动21世纪海上丝绸之路建设,也需要港口进一步发力。海运作为运量最大、运费最低的大规模运输方式,是“一带一路”尤其是“21世纪海上丝绸之路”建设的重要支撑。当前,“一带一路”建设正在火热进行,我国与“一带一路”沿线国家的交流合作日趋紧密,大量人力、物资等的交流,都需要依托港口来进行,港口要服务好“一带一路”,必须要进一步加快建设的步伐。

然而,建设一流港口、打造国际航运中心,并非一朝一夕之功。所谓心急吃不了热豆腐,建设者心中要有长期规划,不能单纯求快,追求短期目标。

首先,作为基础设施,港口是开展其它经济活动的基础。港口建设投资大、规模大、标准高,对投融资模式、建设施工、质量监管等方面都有严格要求。建设过程中不能操之过急,需要整体谋划,认真施工,打造百年工程。

其次,环保是港口建设的红线。海洋是未来经济发展的新增长点,也是当前和今后一个时期我们开发建设的重点。在开发的过程中必须要摒弃以前重效益轻环保、先污染后治理的做法。从实际来看,各地都大大提高了环评的标准和力度,虽然客观上减缓了建设的速度,但这是实现可持续发展的基础,必不可少。

再者,我国港口虽然在数量、规模等方面已经全面突破,但是与国际大港之间的差距尤其是软件方面的差距仍然很大。国外大港口的领先地位是经过数百年发展而逐步形成的,并不是短期投钱就可以轻松实现赶超的,需要静下心来,充分利用后发优势,在各个方面逐步积累。

当前,我国港口建设进入一个高速发展期,但要想实现全面领先,必须要放弃急功近利的想法,一步一个脚印地完善软硬件设施,积极引进人才,加强与国际传统优势港口之间的交流合作,提升国际话语权建设和标准制定能力建设。此外,还要提高竞争意识,利用市场化手段来调节各个港口之间的关系,梯次布局、形成合力,共同提升我国港口的综合实力。

代明

心
步

阅读提示

据统计,在全球港口货物吞吐量及集装箱吞吐量排名前十的港口中,中国港口均占七席。港口的快速发展,体现了大国风采,成为国家崛起的战略支点。

港口建设对于沿海地区发展至关重要。当前,我国港口建设发展呈现哪些特点?如何发挥好港口作用支撑经济发展、推动“一带一路”建设?近日,本报记者随交通运输部组织的“21世纪海上丝绸之路”沿海港口行采访团赴福建、广东、广西等地进行了采访调研。



中国-马来西亚钦州产业园区入口。园区依托北部湾港口地理优势,以税收低、物流方便、财政补助等吸引了一批科技金融产业、高新技术项目落户园区。

流域江海联运网络,同时又积极构建铁水联运枢纽,形成了辐射广泛的内陆“无水港”网络。”广州南沙港区管委会副主任潘玉璋表示。



产业化—— 港产融合支撑经济发展

港口加快资源整合,发展以港口为枢纽的联运业务,拓展经济腹地,一系列“港产城”“港区城”联动发展模式不断涌现

如今,港口已经不仅仅是货物的集散地,随着供给侧结构性改革的不断深入,港口加快资源整合,发展以港口为枢纽的联运业务,拓展经济腹地,一系列“港产城”“港区城”联动发展模式不断涌现。

“虽然我们起步晚但发展迅速。去年南沙邮轮旅客规模已经跃居全国第三位,成为全国增速最快的邮轮母港。”广州港国际邮轮港发展有限公司相关负责人表示。

在深圳蛇口太子湾邮轮母港,记者发现这里还设有香港国际机场值机柜台。“从这里乘船30分钟就可以到达香港国际机场,而且各种通关手续都可以办,效率高,吸引了大批国外游客。”太子湾邮轮母港相关负责人说。

而厦门国际邮轮母港更是提出“船、港、城”三位一体综合开发,高标准统一规划,统一开发,均衡前后方资源,以保证国际邮轮母港的可持续发展,带动区域产业升级。



深圳市航运集团蛇口至外伶仃直航仪式近日在蛇口邮轮中心举行。

在消费升级的当下,各大港口均把邮轮产业定为新增长点,邮轮运输业进入高速发展阶段。2014年我国港口接待邮轮466艘次,旅客86万人;2016年接待邮轮961艘次,旅客218万人,年均增长44%、59%。

招商局在深圳蛇口创造的“前港-中区-后城”的核心商业模式更是对港产融合、港城融合的一大创新。

招商局蛇口工业区控股股份有限公司副总经理张林介绍,早年,为了吸引外来投资,满足原材料和产品进出的需求,“招商局在蛇口的第一项最大投资就是建设港口,我们称之为‘蛇口模式1.0’”。

有了港口,再加上通路、通水、通电,招商引资的条件就具备了,港口后面的产业园区逐步形成。这个阶段招商局的收入来源是租地收入、供水供电等工业配套服务收入和税收。这被称之为“蛇口模式2.0”。

随着经济的发展,新兴产业的聚集,蛇口已具备完善的城市功能和连通国际的创富平台,发展成为现代化、国际化的滨海新城。招商局在蛇口的主要收入来源也变成社区运营、园区运营和邮轮运营。这被称之为“蛇口模式3.0”。

“蛇口模式”为港口更好地服务城市建设提供了一个良性互动范本,港口生态系统已见雏形。福建则通过科学规划港口布局,合理引导产业投资,在沿海形成一批临港产业园区。宁德福安湾坞千亿不锈钢产业集群、罗源湾北岸百亿冶金城、罗源湾可门煤炭矿石储备中转基地等新型临港产业集聚区蓬勃发展。

为将“港区城”模式效应最大化,港口也不断创新行政管理体制。广西在北部湾沿海3个地市港口一体化运营的基础上,整合3个地市的港口行政管理职能,实现了对广西沿海港口资源的统筹规划、建设和管理,探索“港产城”联动发展模式。“中国-马来西亚钦州产业园区依托北部湾港口地理优势,以税收低、物流方便、财政补助等吸引了一批科技金融产业、高新技术项目落户园区。”该园区办公室副主任吕勇介绍。



位于福建马尾的福港集装箱青州港区。



国际化—— 助力“一带一路”建设

港口是海上丝绸之路建设的重要支点和优先发展领域。“一带一路”建设带来的发展机遇,使得各个港口纷纷加大国际合作力度

“我们90%以上的产品,通过海运销往世界100多个国家和地区。”广东奥马冰箱公司事业部总监赵朝阳说,在广州南沙港开通了到土耳其的直航后,奥马出口到土耳其的船期缩短到一个月以内,货运费更是节省一半。

广西鑫德利科技股份有限公司副总经理李红亮对此也深有感触。他们主要生产3D曲面钢化玻璃膜,工厂所在的中马钦州产业园离越南的客户只有几十公里,出口更加方便。

港口是海上丝绸之路建设的重要支点和优先发展领域,为“一带一路”互联互通提供了支撑和保障,是“先行官”。“一带一路”建设的推进,使港口迎来了新的发展机遇,担负起新的历史使命。

“一带一路”沿线很多国家目前的状况和当年的蛇口类似,招商局因地制宜,在海外直接复制升级版的“蛇口模式4.0”,同步开发“前港”“中区”和“后城”。”张林说。

吉布提是“蛇口模式4.0”在海外第一个落地的国家。招商局入股吉布提港后,新建一个港区,规划建设一个自贸区,将老码头地块用于城市开发打造新的商业中心,通过“前港”“中区”“后城”同时开发,完善吉布提的产业布局。目前,“蛇口模式”已在吉布提、斯里兰卡等“海上丝路”沿线城市推广,并布局投资19个国家和地区49个港口。

在深圳西部港区保税港区里,招商局保税物流有限公司副总经理王海粟拿起一个快件,上面的收货地址是美国加利福尼亚州伯克利市。“这可能是加州大学伯克利分校的学生在中国海淘的东西。”王海粟笑着说。

随着“一带一路”建设的推进,我国与沿线国家和地区的人员、物资交流往来更加频繁,各个港口为此纷纷加大了国际合作力度。

“广州港已与世界38个港口建立友好港合作关系,计划到年底,朋友圈成员增加到43个。”广州港务局副局长袁越介绍。广西主动融入“一带一路”建设,参与中国钦州和马来西亚关丹“两国双园”投资开发,成为“一带一路”建设的先行探索。目前,广西北部湾港已经与世界100多个国家和地区的200多个港口通航。

“我国港口发展的成就很让人自豪。不过要全方位赶上世界先进水平,还有很长的路要走。”厦门港口管理局副局长陈一端说。“就拿海事仲裁来说,现在很多海事纠纷,尽管是发生在我们的港口和海域,但都习惯跑到伦敦去仲裁。”陈一端表示,这是因为英国经过数百年的发展,在海事培训、船舶经纪、法律等方面已形成了巨大优势。

“虽然差距大,但我们有信心把港口做大做强,打造成国际航运中心。”陈一端说。近年来,厦门仲裁委员会东南国际航运仲裁院、福建电子口岸等的建设,使厦门港口功能与地位得到了显著提升。下一步,厦门港将从完善金融服务、提高航调调解能力等方面加强软件建设。

延伸阅读

新加坡港
亚太地区最大的转口港

位于新加坡南部沿海,西临马六甲海峡,是亚太地区最大的转口港。此港扼太平洋及印度洋之间的航运要道,战略地位重要。**13世纪开始**便是国际贸易港口,也是该国的政治、经济、文化和交通中心

伦敦港
世界航运中心

伦敦港位于英国东南沿海泰晤士河下游的南北两岸,18世纪已发展成为**世界大港之一**,集中了世界各地的船舶和船公司的代表机构以及世界知名的海事仲裁、保险机构

迪拜港
亚欧非三大洲的交汇点

位于阿联酋东北沿海,濒临波斯湾南侧,地处欧亚非三大洲的交汇点,是中东地区最大的自由贸易港,尤以转口贸易而著称。它是海湾地区的修船中心,拥有**百万吨级的干船坞**

本版照片均由本报记者 代明摄
本版编辑 董磊 周剑
电子邮箱 jirbyxdc@163.com



智能化—— 港口建设进入智慧时代

党的十八大以来,我国港口以供给侧结构性改革为主线,加快转型升级,在大型化、智能化发展方面处于全球引领地位

桥吊有条不紊地将一个个集装箱从货轮上取下,放在AGV(自动导航运输车)上,AGV小车开到堆场,再由塔吊一个个将集装箱卸下……在我国第一个全自动化码头福建厦门远海码头14号泊位,集装箱卸车作业正在有序进行。然而,在这样繁忙的场景下,记者却没有发现一个工作人员。

“自动化码头全套系统均由我国自主研发,而且是在原有码头的基础上改造而成的,对于在全国推广有重要的示范意义。”厦门远海集装箱码头有限公司工程师陈继文说,全自动化码头能够全天候生产作业,操作人员只需看着屏幕、动动鼠标就能全程监控,总用工数只有过去的5%。陈继文说,在大数据积累到一定程度后,这一全自动化码头还将向智能方向发展,成为智慧型的码头。

党的十八大以来,我国港口以供给侧结构性改革为主线,加快转型升级,在大型化、智能化发展方面处于全球引领地位。”交通运输部水运局副局长柳鹏表示,在大型化方面,目前我国亿吨大港数量总共达34个。而随着厦门、青岛、上海等地一批全自动化码头的建设,我国港口发展开始进入智能化阶段。

硬件建设只是码头发展的一部分,海事、物流等方面的发展水平也是衡量码头建设的重要标准。在码头建设迈向智能化的同时,闽粤桂三省的港口在优化“智慧海事”、完善“智联航运物流”方面也下了功夫。

福建海事局实行了一系列行政审批新举措,建立了“互联网+”新型通关模式,大力推进福建自贸区“单一窗口”建设,推行“电子申报、远程审批”“无纸化办公”等服务。“90%的船舶使用互联网申报,各项行政审批的办结时限平均缩短了5个工作日。”福建海事局副局长李恩东介绍。

同样,广州港务局也在积极开展船舶交通管理系统升级改造和“智慧海事”建设。南沙港区以“智慧口岸”为重点的贸易便利化促进体系在全国形成示范,率先推出的“互联网+易通关”“智检口岸”“单一窗口”2.0版等政策使平均通关率提高50%以上,形成南沙“智慧口岸”品牌。

针对“单一窗口”不能支持24小时通关模式的问题,广西海事局开发了船舶联网核放电子签章系统,实行“海事电子认证通关”。广西海事局局长黄军根表示,“该功能基本解决了国际航行船舶进出口岸查验的‘最后一公里’问题,实现了24小时通关,进一步提高了通关效率”。



厦门远海全自动化集装箱码头,是国内第一个全智能、零排放、安全、环保的全自动化集装箱码头。

在优化通关效率的同时,各地还出台多项措施,提高运输效率,完善集疏运体系,努力打造国际航运中心。

为进一步完善集疏运体系,广州港积极开拓国内外集装箱航线。据了解,截至2017年5月底,广州港已开通集装箱航线192条,其中外贸班轮航线87条,内贸航线105条,成为华南地区非洲航线枢纽港、国内最大内贸主枢纽港,内贸集装箱吞吐量居全国首位。

对内,江海联运、铁水联运则成为优先的选择。“实行江海、铁海等多式联运是南沙港区集装箱码头最突出的优势,目前已实现全港水上驳船支线覆盖整个珠江-西江