

新发展格局下武汉港加快实现五百万标箱目标的路径探索

陈希¹, 黄璨²

(1. 湖北物资流通技术研究所, 湖北 襄阳 441002;

2. 武汉新港管理委员会, 湖北 武汉 430000)

[摘要]结合武汉港集装箱运输现状,分析当前武汉港集装箱运输面临的挑战,并从织密多样化国内外航线网、推动创新物流组织模式、提升港口服务能力、加快推进智慧港口建设等方面探索了新发展格局下武汉港五百万标箱目标的实现路径,以期为武汉港高质量实现发展目标提供参考。

[关键词]武汉港;集装箱运输;新发展格局;五百万标箱目标;路径探索

[中图分类号]F552.7;U691.71

[文献标识码]A

[文章编号]1005-152X(2021)10-0024-04

Exploration of Path for Wuhan Port to Expedite 5-million TEU Throughput under New Development Pattern

CHEN Xi¹, HUANG Can²

(1. Hubei Institute of Logistics Technology, Xiangyang 441002; 2. Wuhan New Port Administration Committee, Wuhan 430000, China)

Abstract: In this paper, in connection the status quo of the container transportation business of the Wuhan Port, we analyzed the current challenges faced by the port, and explored the path for the realization of 5-million TEU throughput by the Wuhan Port under the new development pattern, including weaving a diversified domestic and foreign route networks, promoting innovative logistics organization modes, improving the service capabilities of the port, and accelerating the construction of smart ports, etc.

Keywords: Wuhan Port; container transportation; new development pattern; 5-million TEU target; path exploration

0 引言

新冠肺炎疫情对我国和全球经济的影响仍在持续,加之当前逆全球化思潮和贸易保护主义倾向抬头,导致全球产业链供应链循环不畅、稳定性差,经济增长动能进一步减弱。为有效应对后疫情时期全球经济发展新形势,党中央作出重大全局性战略部署—构建“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的新发展格局^[1]。武汉是内陆地区少有的集空、铁、水、公等国家级运输通道、枢纽于一体的综合

运输超级城市,承载着链接“双循环”、引领中部崛起的重要使命。2020年7月9日湖北省主要领导视察武汉新港,作出“要扩大武汉港集装箱吞吐量,力争达到500万标箱,将武汉新港打造成中部地区枢纽港”的重要指示^[2]。2020年底湖北省审议通过的《关于制定全省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》,把“武汉新港建设”作为突出武汉“一主引领”、推动区域协调发展的重要抓手之一,提出“建设高水平的武汉长江中游航运中心”的目标^[3]。内河集装箱运输是国际货物向内陆

[收稿日期]2021-08-27

[作者简介]陈希(1988-),硕士,湖北物资流通技术研究所中级经济师,研究方向:物流系统规划。

延伸的天然运输通道^[4],是链接“双循环”、畅通“双循环”的有力支撑;武汉港是武汉新港核心港,是我国中部地区枢纽港,国家一类对外开放口岸,是我国华中地区和长江流域的物流中心和长江中游航运中心^[5]。因此,探索“双循环”新发展格局下武汉港五百万标箱目标的实现路径,对于加快武汉建设高水平的长江中游航运中心、突出武汉引领作用、鼎力助推武汉建设“五个中心”和国际化大都市,推动湖北扩展“双循环”支点功能、助力国内国际“双循环”的战略链接、服务国家“双循环”经济体系建设,深刻改变长江流域和中西部地区物流方式和运输格局,推动湖北、武汉及长江中上游地区经济增长动能转换和经济结构提档升级具有重要的现实意义。

1 武汉港集装箱运输现状

1.1 集装箱基础设施建设情况

武汉港集装箱码头主要分布在阳逻、花山、金口、经开等四个港区。

1.1.1 阳逻港区。阳逻港集装箱作业区分为一期、二期、三期,岸线总长1 518m,共11个泊位,年设计能力200万TEU,2021年8月1日试运行的阳逻国际港集装箱水铁联运二期,港口岸线508m,共新建和改造4个集装箱泊位,年设计能力80万TEU。阳逻港集装箱港区基本情况见表1。

1.1.2 花山港区。花山港区规划拟建设15个5 000吨级(兼顾10 000吨级)泊位(其中4个多用途泊位和11个集装箱专业泊位),计划分三期建设。目前建有5 000吨级多用途泊位和件杂货泊位各1个,年吞吐量161万t(含集装箱9.5万TEU,件杂货85万t),经营主体为武汉联合发展港口有限公司。

1.1.3 金口港区。金口港区建有2个3 000吨级集装箱泊位、年通过能力30万TEU,经营主体为武汉港金口港埠有限公司。

1.1.4 经开港区。经开港区是武汉段长江上游唯一的外贸集装箱港区,武汉第二个外贸集装箱港区,建有3个3 000吨级兼顾5 000吨级泊位,经营主体为武汉经开港口股份有限公司。

表1 阳逻港集装箱作业区基本情况一览表

港区名称	现有泊位数(个)	现年设计能力(万TEU)	经营主体	备注
阳逻港区一期	3	50	武汉国际集装箱有限公司	岸线总长430m,建有2个5 000吨级(兼顾10 000吨级)集装箱泊位和1个5 000吨级通用泊位
阳逻港区二期	4	75	武汉港务国际集装箱有限公司	岸线总长525m,建有4个5 000吨级(兼顾万吨级)集装箱泊位
阳逻港区三期	4	74	武汉港务国际集装箱有限公司	岸线总长563m,规划建设集装箱泊位17个,年吞吐能力为340万TEU。一期工程设计8个集装箱泊位,年通过能力为140万TEU。目前已建有一期其中4个泊位,设计年通过能力为74万TEU
阳逻国际港集装箱水铁联运二期	4	80	武汉中远海运港口公司	港口以武汉中远海运码头为基础进行改扩建,港口岸线508m,共新建和改造4个集装箱泊位,可靠泊1 140TEU大型船舶,集装箱运输能力为80万TEU。首期工程规划建设1束铁路装卸线,站场有效长度1 050m,最大能力可达70节车箱,集装箱运输能力50万TEU,远期拓展至4束铁路装卸线,集装箱运输能力200万TEU。

1.2 集装箱吞吐量现状

经过多年的积累发展,特别是面对新冠肺炎疫情和外贸集装箱运输需求下滑的严峻考验,武汉港2020年集装箱吞吐量再创新高,达到193.3万TEU,稳居长江中上游港口第一位。武汉市GDP占中上游港口城市GDP总量的28%,而集装箱吞吐量占中上游港口城市总量35%(见表2),进入高位运行,为武汉建设港口型国家物流枢纽城市打下坚实基础。目前,全省80%以上的进出口货物和集装箱运输是通过武汉港实现的,武汉港已成为武汉参与国内国际经济分工的重要窗口和咽喉,航运业已成为武汉重要的“经济底盘”。

表2 武汉港集装箱吞吐量、中转箱量一览表

年份	2016	2017	2018	2019	2020
长江中上游港口集装箱吞吐量/万TEU	393	464	497	478	479
武汉港集装箱吞吐量/万TEU	113	136	156	169	193
武汉港集装箱吞吐量占长江中上游港口的比例	28.7%	29.2%	31.5%	35.3%	40.3%
武汉中转箱量/万TEU	47	59	70.9	77	94
武汉港中转箱量占长江中上游港口的比例	11.9%	12.7%	14.1%	16.1%	19.6%

2 武汉港集装箱运输面临的挑战

近年来,武汉港集装箱吞吐量屡创新高,特别是2020年疫情后实现了逆势反超,但武汉港集装箱运输依然面临来自各方因素的较大压力和阻力。

2.1 新冠肺炎疫情影响仍在持续

自2020年初我国新冠肺炎疫情爆发至今,武汉港码头集装箱运输业务经历了一波“过山车”式的市场行情。2020年武汉港一季度业务量下降45%,其中二、三月份仅为2019年同期三分之一。随着“湖北保卫战”“武汉保卫战”取得阶段性胜利,6月份武汉港集装箱运输业务出现重大拐点,单月完成集装箱吞吐量14.69万TEU,同比增长6.14%,实现逆势增长,直至2020年底,集装箱数据创历史新高。但是目前全球新冠肺炎疫情仍在蔓延之中,国内复工复产、国外生产停滞引起的进出口贸易结构失衡和全球供应链失调给武汉港的生产经营活动仍带来了极大的不确定性。与此同时,我国新冠肺炎疫情呈现多点发生、局部暴发的态势。特别是今年以来,我国已有多地区发生多起由港口外贸货物外包装、外贸集装箱等引起的新冠肺炎感染病例,导致港口生产经营活动停滞,在一定程度上又削弱了港口的物流平台和枢纽作用。武汉港作为我国中部地区的枢纽港,是我国内陆进出口货物集散的重要场所,疫情输入风险较高,口岸和进出口货物的疫情防控任务十分艰巨。

2.2 外贸增长面临巨大压力

一方面,疫情导致全球经济增长面临压力,全球相关产业和国际贸易受到巨大冲击。武汉是中国六大汽车生产基地之一,而以汽车制造为代表的出口导向型和“两头在外”的行业受到的冲击则尤为明显;另一方面,逆全球化的苗头有所显现,欧元区面临经济扩张动能大幅减弱、英国无协议“脱欧”风险上升等局面,美国单方面升级贸易摩擦,加大对中国企业的封锁和制裁,对中国外贸出口企业经营造成一定压力,这对武汉港的通达性、便利性、安全性建设带来了巨大挑战。

2.3 周边省市港口集装箱业务竞争激烈

2020年以来,周边湖南岳阳、江西九江等省市纷纷大力度发展港口集装箱业务,加大了优惠扶持政策力度,对武汉港的集装箱运输业务发展造成了一定影响。

2.4 港区作业能力面临挑战

当前,由于航线布置,港口软、硬件设施配置等原因,武汉港集装箱作业集中在阳逻港区,其他港区如花山港、经开港、金口港作业能力挖掘还不够(武汉港各港区集装箱量完成情况见表3)。虽然近年来其他三个港区集装箱量占武汉港比例有所提升,但仍不足20%。这种港区作业量不均衡的现象,在未来可能会造成堵港和滞港的风险。

2018-2020年武汉港各港区集装箱量完成情况

一览表 单位:万TEU

年份	阳逻港区	花山港区	金口港区	经开港区	合计
2018年	145.72	1.89	5.07	3.65	156.33
2019年	159.08	3.4	6.26	0.21	168.95
2020年	158.79	10.25	6.6	17.62	193.26

3 武汉港加快实现五百万标箱目标的路径探索

3.1 织密多样化国内外航线网,构建对内对外开放新窗口

3.1.1 积极推进江海联运,不断开拓江海直航新通道。稳定开行武汉至上海(洋山、外高桥)点对点江海直达航线,进一步稳固武汉至上海干线直达运输品牌。依托“1140武汉江海直达集装箱示范船”的成本优势,协调航运企业通过舱(箱)位互相协议进行联合经营,通过联营重新分配过剩资源,增加开船频率,开发新市场,扩大服务范围,在相互合作中产生规模经济;启动武汉至东北、华南等沿海地区港口航线的前期研究,积极探索、适时开辟武汉到营口、大连等东北港口及厦门、汕头等华南港口的直达航线,集聚南北双向货源,实现沿江通道与沿海通道的对接,不断开拓江海直航新通道。

3.1.2 优化近洋直航航线,积极拓展国际物流新通

道。通过加大宣传力度、政策引导等方式吸引多方合作,鼓励武汉至日本直航航线集聚箱源,打造精品航线,做强做大开行省;以武汉至日本现有航线为基础,积极研究武汉至韩国、东南亚等国家直航航线的可行性,适时开辟、开拓国际物流新通道。

3.1.3 织密内河多样化运输网络,创新国内物流新通道。充分利用已出台的补贴政策,在服务好本地区重点项目的基礎上,积极组织货源,吸引上游四川、重庆等地集装箱经水水中转模式至武汉运输;继续稳定运营中三角省际集装箱公共班轮航线,为湘、鄂、赣三地集装箱货物往来提供经济便捷的水上物流通道;继续巩固武汉—淮安航线开行,打通大运河经长江往武汉中上游地区运输货物的通道,开辟武汉至宁波舟山直达航线;通过内城际航线,鼓励全省适箱货源选择、使用武汉水运口岸,一方面将宜昌、荆州、黄石等省内主要干线港口箱源向武汉中转,另一方面重视汉江喂给港,引导汉江流域适箱货源经水路运输至武汉港中转,延伸武汉城市圈“城际水上穿巴”。

3.2 推动创新物流组织模式,提升物流服务辐射能级

3.2.1 大力推进集装箱水铁联运,完善多式联运体系。充分发挥现有阳逻电厂铁水联运一期站场作用,优化其与中欧班列、水水中转等运输模式的高效衔接;加快阳逻国际港集装箱水铁联运二期项目的建设运营,依托武汉至日、韩等近洋直航航线,以武汉港为支点,充分发挥武汉港国际中转功能,联通中欧班列,形成“东亚—武汉—中亚、欧洲”的国际物流闭环,构建一个横跨东亚、中亚及欧洲的国际运输新通道,持续提高武汉港口辐射能力;鼓励港口与铁路、航运等企业之间加强合作,统筹布局集装箱还箱点,推动集装箱集疏港由公路向铁路转移,提升水铁联运比例;加快提高疏港公路等级、加快推进铁水联运海关监管设施建设,协调武铁集团,对接中铁集做好海铁联运班列的计划、箱源调度及运价支持等工作,完善武汉港国际中转、海铁联运功能。

3.2.2 引导和培育市场,推进“散改集”转运模式。

依托武汉港亿吨大港优势,以市场为导向,利用政策鼓励企业推进建材辅料、江汉平原散装化肥、东北市场粮食、四川及重庆大宗散货的“散改集”业务等,快速提升箱量规模。

3.3 提升港口服务能力,形成现代化港口集群

充分发挥阳逻核心港枢纽港作用,优化资源配置,提升作业效率,充分挖掘其作业能力;继续支持武汉各港区间短驳航线开行,强化港口之间协同合作,能力共享;鼓励花山港、经开港、金口港通过综合利用市、区两级政策,开辟始发航线,服务腹地箱源等方式实现均衡共同发展;以武汉城市圈“城际水上穿巴”、省际航线、江海直达航线为纽带,加强武汉与沿江各城市间的水路联系,激发沿江各城市港口建设、集装箱化运输的潜力,形成以武汉阳逻港为母港,金口、花山、经开以及咸宁、鄂州、黄石、黄冈等港口一体化发展的现代港口集群和集装箱化运输体系;积极与上海港对接,协调提高武汉货物在上海港的装卸优先等级,提高武汉外贸进出口效率,进而提高武汉港中转和辐射吸引力。

3.4 加快推进智慧港口建设,打造高质量发展新引擎

智慧化是未来港口的发展趋势,同时也是防控新冠肺炎疫情、减少疫情输入风险的重要手段。武汉港应积极布局新基建,加强5G、大数据、人工智能、区块链等新技术在港口各领域的应用,提升港口自动化、智能化水平;以现有数据平台为基础,加快收发企业信息、货代企业物流信息、海关、检疫检验、水运、铁路等各方面数据信息整合,大力推进无纸化、电子化进程,大力推广“智能识别”“智能地磅”等远程管理技术的应用,实现港口集装箱业务办理全流程线上服务。通过新基建、新技术在武汉港的广泛应用,推动港口生产和管理数字化创新,加快智慧港口建设,提高生产作业效率,减少人员接触,提升信息平台的可靠性和便利性,打造高质量发展新引擎,为经济复苏、疫情防控和企业生产提供保障。

(下转第62页)