



山东四港牵手韩国釜山港 加快东北亚物流枢纽建设

■ 本报记者 霍玉茜 魏小央

曾经有人把拉动山东省经济增长的动力归纳为“一洲二带三湾四港五岛”,这其中的“四港”,就是指青岛港、日照港、烟台港、威海港4个临港经济区。这4个港口每年为山东省带来不小的经济收益,各港口的向上发展,也使山东省成了中国唯一一个拥有3个亿吨大港的省份。

但当各港口独自发展达到一定程度时,群策群力的合作方式开始被推崇。特别是山东所在位置特殊,这让山东境内港口开始走向与国外港口,尤其是韩国港口的合作道路。

在2010年11月23日,中国青岛港、日照港、烟台港、威海港和韩国釜山港签署了旨在推进优势互补、和谐发展、合作共赢的《中国青岛港、日照港、烟台港、威海港与韩国釜山港战略联盟框架协议》,为推进中韩“4+1”港口物流运作一体化奠定了基础。

而就在近日,中国山东青岛港、日照港、烟台港和威海港又与韩国第一大港釜山港深化细节,签署了战略联盟运行章程(以下简称《章程》),以共同打造东北亚国际物流枢纽和航运中心。

此次签署的《章程》提出,5个港口互为进出港航班、船舶及货物提供优先、便捷、高效的物流服务,推进集装箱国际中转发展,提高“门到门”服务水平;大力推进亚欧大陆桥市场开发,发展过境运输;推进山东省保税港区与釜山港自由贸易区政策与业务的对接与发展。可以预见,今后,山东港口与韩国港口的合作进程将逐步加快。

一衣带水 隔岸贸易有保证

此次《章程》的签署,与山东各城市 and 韩国的贸易往来不无关系。以烟台市为例,超过3万名韩国籍人士在烟台长期居住,3313家韩资企业在烟台运营。这些都为两国港口的合作升级打下了坚实的基础。

据烟台市外经贸局的工作人员介绍,从1989年第一家韩商投资项目落户烟台以来,至今年4月底,在烟台韩资企业已达3313家,实际使用韩资46.9亿美元,约占山

东省利用韩资的1/6,韩国已成为烟台第一大外资来源国。韩国在烟台投资以机械、电子、食品制造业为主,目前,在烟台投资千万美元以上的韩国项目有197个,其中,世界500强企业就有5家。

而烟台市的企业目前也正在向韩国输出自己的产品。5月初,烟台富士康集团生产的2720台、货值193万美元的液晶电视装运出口,出口对象国是韩国,此后陆续会有7280台液晶电视出口韩国。富士康的出口,仅是烟台与韩国贸易交流的一个点。数据显示,烟台对韩贸易以年均34.3%的增速飙升。2010年,烟台对韩贸易总额高达102.8亿美元,占全市进出口额的23.5%。自此,韩国正式取代美国,成为烟台最大的出口市场。

大量的贸易额需要更快的运输条件,正是看中山东省内企业与韩国企业贸易额的不断增大,山东4个港口在原航线的基礎上,增加了与韩国釜山港的合作项目。据青岛海洋大学张慧教授介绍,在山东与韩国贸易中,电脑零部件、钢材、机械设备占很大比例。此次签署联盟运行章程后,中韩整车甩挂运输将被逐步运用到这5个港口,从而大大减少物流时间。此外,山东各港口离韩国行程较短,协议签署后,可减少装卸步骤,为企业降低物流成本。

合力发展豪华邮轮事业

除加强传统业务上的联系以外,此次五港合作还把探讨开发山东省港口与韩国釜山港之间的豪华游轮项目提上议程。

据了解,豪华邮轮是邮轮经济链中的一个载体,各大邮轮公司对于航线和港口等资源的需求一直是核心问题。由于目前外国豪华邮轮公司越来越看重中国市场,发展豪华邮轮产业也逐渐被各大港口重视。

虽然东北亚的豪华邮轮市场潜力巨大,但是,专家认为,中国各主要港口的基础设施只初步具备发展邮轮经济的条件,包括已建成的上海国际客运中心、厦门国际客运中心、三亚凤凰岛国际客运中心,青岛港也将成为豪华邮轮客运中心的北方港口代表。据青岛港业务部部长姚书清介



绍,发展豪华邮轮事业,不仅对港口码头硬件条件要求高,而且,港口周边服务环境也要能满足高端旅游的需求。豪华邮轮所带来的产值不仅能让港口受益,更能带动区域的经济的发展,因此,许多港口在接待挂靠邮轮时还需要加强自身建设。此次五港合作,承诺为各港豪华邮轮产业发展开展共同营销活动,加强豪华邮轮码头等有关设施的建设及运营信息交流,这将对山东港口发展高端旅游项目带来新机遇。

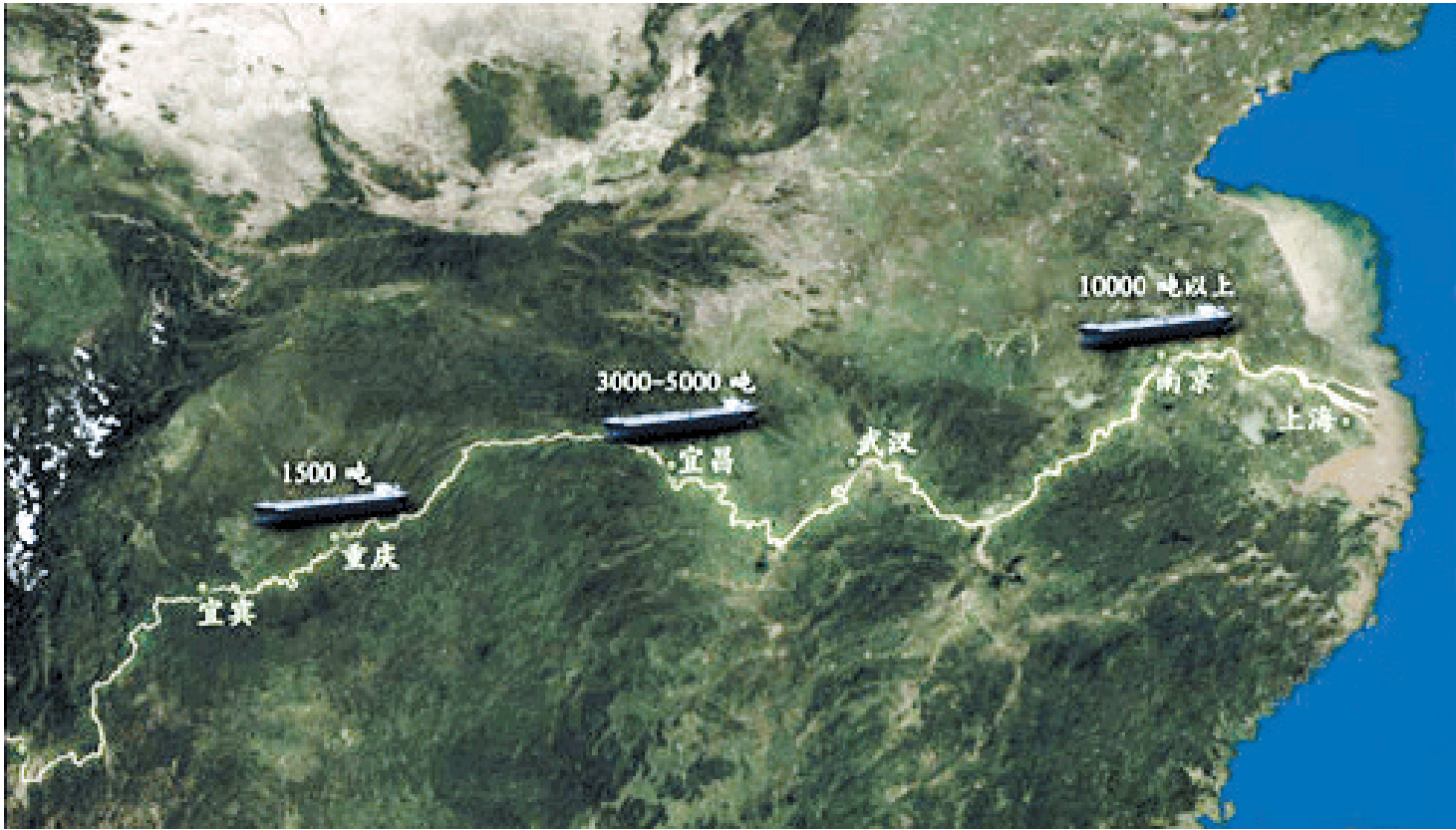
区域合作成趋势

除了上述合作项目,五大港口认为,在合作过程中应突出低碳环保技术,信息化、智能化建设,港口建设及运营中的关键技术、港区安全管理等专题的研讨及合作,加快转变港口发展模式,提高港口装卸效率,

节能减排,降低运行成本;探索合作开发物流信息公共服务平台,推进现有设施装备标准化进程和技术进步,实现物流信息共享。为确保《章程》的顺利实施,五大港口还将建立中韩“4+1”港口联席会议制度,一年一届,轮流主办。

青岛港集团董事局主席、总裁常德传说,世界各地区的港口已经从地区间的合作逐步发展到区域间的联合、国际间的联合。两国五港的“4+1”合作就是在国际间的发展平台上打造的更高层次的战略联盟。两国五港将团结一心、精诚合作,加快东北亚现代物流枢纽建设。

港口动态



“十一五”长江黄金水道 完成建设投资800多亿元

“十一五”期间,中国在整治长江水道上加大投入,按照“深下游、畅中游、延上游”的战略,长江干线航道系统治理全面启动。“十一五”期间,完成了长江口深水航道三期工程,重点加大了下游重点河段、中游重点险滩和上游三级航道工程整治力度,加快推进了长江黄金水道建设。据了解,长江黄金水道共完成建设投资800多亿元,长江航运正持续快速健康发展。

(辛 华)

海上直航为两岸航运业累计节省费用逾1亿美元

2008年11月4日,海峡两岸关系协会会长陈云林与台湾海峡交流基金会董事长江丙坤在台北签署了《海峡两岸海运协议》。随后,这份协议迅速生效并对两岸海运产生重大助益。

以《海峡两岸海运协议》产生的效益为例,海上航线截弯取直,大幅节省了航行时间、燃料成本及第三地港口签证费用,便利了民众往来,节约了运营成本。据统计,每航次约可节省营运成本15%至30%。直航后每年可降低燃油消耗约7万多吨,累计节省费用1亿多美元。

据了解,两岸海运直航前,福州江阴港

至基隆港,船舶需向东经基隆外海至日本石垣岛换单,再掉头向西才能到达基隆港,总航距450海里。直航后,从福州江阴港出发的船舶可直接航行至基隆港,航距不到150海里,减少航程达300海里;直航前,厦门港至高雄港,船舶需由厦门港出发向东北方向经过基隆外海向东至日本石垣岛换单,再掉头向西由原航线返回至基隆外海,向南沿台湾海峡东侧到达高雄港,总航距730海里。直航后从厦门港至高雄港出发的船舶可直接航行至高雄港,航距165海里,减少航程达565海里。

统计显示,2009年,两岸海运直航载运140万人次旅客,同比增长40%,2010年达150万人,增长7%;2009年,两岸运送贸易货物和中转货物5780万吨,同比增长2%;2010年,货运6130万吨,增长6%。2009年,运送集装箱140万标准箱,同比增长11%;2010年,运送163万标准箱,增长16%。在世界航运市场因金融危机普遍低迷的情况下,两岸间海上运输因直航而逆市增长。

《海峡两岸海运协议》执行过程中,在协议开放63个港口的基础上,大陆又陆续开放7个港口为两岸直航港口。目前,大陆59

个、台湾12个港口已开通直航运输。两岸94家公司、210艘船舶从事两岸直航运输。

此外,大陆交通主管部门适时制定允许在两岸登记干线班轮调运空箱等政策措施,惠及了两岸港航企业。严格控制集装箱运力投放,使目前船舶实载率比直航初期已提升约15%至40%,两岸航线运输效益整体上好于其他航线。

(张 勇)

海运经济

中远“腾飞”轮首航巴西

近日,中远航运旗下首只5000车位汽车船“中远腾飞”轮装载着4380辆民族品牌汽车,从上海海通国际汽车码头首航驶往巴西。此举创下了由中国自主设计、建造并实现自营的最大车位汽车船新纪录。

上海吴淞口国际码头落成 年内可接纳世界最大邮轮

国际邮轮频繁往来的上海港,年内将有能力供全球邮轮“巨无霸”停靠。记者近日从上海吴淞口国际邮轮码头建设指挥部获悉,吴淞口国际邮轮码头将于年内落成,届时,即便世界上最大邮轮——22万吨的“海洋绿洲”号到访,上海港也有能力接待。

11家国际航运巨头 进驻汕头

随着汕头港建设亿吨大港战略的进一步深入和航运服务业发展环境的进一步优化,世界航运物流业巨头纷纷进驻汕头。

记者了解到,目前,世界排名前20位的航运巨头,已经有丹麦马士基、瑞士地中海航运、新加坡美国总统轮船、太平船务、以色列的以星,以及中远、中海等11家进驻汕头,在汕头设立办事机构。

南昌港集装箱码头 单月吞吐量创新高

据江西省交通部门消息,今年5月,南昌港集装箱码头集装箱吞吐量完成5900标箱,比去年同期增长38.95%,创该码头开业以来单月最高吞吐量。

据了解,南昌港国际集装箱码头是江西省吞吐能力最强的现代化集装箱专用码头,于2005年建成。自开业以来,该码头每年吞吐量保持两位数的增长。近年来,该码头抓住鄱阳湖生态经济区建设和国家加快长江黄金水道建设的战略机遇,加快发展,取得了良好效果。

(本报综合报道)