



编者按:产业转移,缘于企业追求最大经济效益的内在需求。由于人力成本优势在中国东南沿海地区不再明显等原因,东南沿海地区的产业面临向中西部地区转移的趋势,中西部时代已经到来。目前,运入、运出中西部的集装箱量不断提高。2010年,中部六省和西部川渝的集装箱出口增长率超过全国的平均线30%左右。产业链西向进发,港航企业作为物流服务产品的提供者,也显示出了其变化的特征。随着“西行”潮流,它们也将在变化中迎来更多机遇与挑战。

东南沿海产业链西向转移 港航企业求变

■ 本版撰文 本报记者 霍玉茜

航运企业加快布局中西部港口

随着中西部地区经济发展势头不断向好,中西部地区对外开放能力和水平也在不断提高。良好的经济、产业基础和便利的交通优势是吸引外来投资者的重要条件,中西部城市群对产业转移的集聚吸纳效果也越来越明显,特别是沿南北走向的京广线、京九线和东西走向的陇海线、长江产业带。目前,由于东南沿海产业链西向转移,运入、运出中西部的集装箱量不断提高。2010年,中部六省和西部川渝的集装箱出口增长率超过全国的平均线30%左右。中部六省也已建成多个开放口岸,以此来应对不断增长的集装箱运输需求。

基于以上因素,航运企业也随之进行战略调整。马士基就是最好的一个例子。在金融危机后,马士基从台湾高雄港撤出,对其亚洲的码头进行了调整,转而向中国西部地区深入。马士基亚太区首席执行官纪奔信(Martin Gaard Christiansen)曾表示,马士基在中国的机会包括两个方面,一方面是对现有投资资产进行整合;而另一方面是增加投资二线城市的机

会,比如说渤海经济带,或者长江经济带——马士基将向中国一些更内陆、更深入的地区投资。

在广大的中西部地区,以成都、重庆和西安组成的“西三角经济圈”,成为以马士基为代表的航运企业的首选。专家表示,单是人力成本,“西三角经济圈”就拥有优势。此外,“西三角经济圈”交通便利,便于东南沿海企业的转移。目前,全球最大的笔记本电脑生产商惠普入驻重庆,并且带动富士康、广达、英业达等一批IT业巨头跟进落户,而这又将进一步带动相关产业链搬迁;西安最近几年的出口年均增长率逐步提升,且汽车零部件和IT产业出口将延续前期爆发式增长,其跟随效应在转移经济中的作用不容忽视。产业转移,带来的大量集装箱运输需求使港口也受益匪浅。重庆港为重要的内河运输港口,近年来通过加大投资和增辟航线,其港口地位在长江中游日益凸显。预计2015年,重庆港集装箱吞吐量将由目前的200万标箱,上升至700万标箱。

在这种条件下,马士基与重庆港务局签订备忘

录。马士基以合资的方式介入重庆寸滩港三期建设。马士基集团旗下航运、码头及物流三大核心业务,全部进入重庆。马士基高层表示,基于重庆至上海内河货量的不断增长,马士基支持重庆发展基建,成为中国西部地区重要制造业枢纽基地。除了重庆之外,目前长江内河沿岸城市港口也都成了航运企业的兵家必争之地。

链接:

重庆:在马士基进入重庆之后,地中海航运、达飞轮船、美国总统轮船、日本邮船、中国中远与世界排名第五的班轮公司赫伯罗特等也都在重庆设立代表处。新加坡东方海皇则将其大中华区行政总部由上海迁至重庆。重庆正逐步成为大型跨国航运公司的聚集地,“航运总部经济”初显规模。

成都:马士基集团物流业务分支Damco(丹马士)在成都运营。马士基在成都设立的是在全球范围内的最大的办事机构,新机构内还包含有马士基全球服务中心,这无不表明马士基看好“西三角”的发展前景。

点评:

产业转移给航运企业带来机遇。一方面,一些搬迁至内陆的沿海企业,在短期内将面临出口物流渠道的缺乏,航运企业可以帮助其铺设出海口。从这个意义上说,航运企业越早进入合作越好。另一方面,从政策上来看,随着未来沿海企业向中西部转移的进一步的深入,内陆出口基地与沿海出海口之间的物流成本成为关注焦点。中西部省市为了降低成本,必然引入竞争机制,给外资公司一些准入的便利,这也是吸引马士基等外资班轮公司加快进入川渝地区的重要政策因素。

而对于航运公司,如马士基、中远等等,通常趋向于在自己主要航线挂靠的港口投资,除了为获得码头的预期收益,更多是为了保障其航运、物流的发展需求。这一类公司在投资港口后,一方面可以保障自己的船舶到港优先、快速地完成装卸;另一方面,中西部地区的巨大箱源也为航运企业提供了业务上的保障。可以说,产业转移,为国际航运巨头带来了新的业务增长点。

港口集团提升海铁联运能力

随着中国西部大开发、中部崛起战略的实施,中国内陆资源丰富地区的经济将获得快速发展。目前,中国主要采用拉动内需的战略举措,以实现这些区域基础设施建设的发展。但区域经济的发展离不开对外贸易的支持,对外贸易的发展离不开对外商品的往来。许多国外著名企业看好中西部地区的发展,纷纷挥师西进,中西部的货量不断增加。就目前情况来看,内陆地区产生的商品主要集中在件杂货类,而这些货物都是适宜集装箱运输的产品。中西部货物出口,采用集装箱运输既便捷,又节省成本。可以说,发挥集装箱运输系统的优势是促进中西部区域经济发展的重要力量之一。但问题是,并不是每个中西部省份都有沿河、沿江的区位优势,水运集装箱也就无法直达。在这种情况下,海铁联运的兴起以及发展,为集装箱的出口带来了解决方法。

据中海集装箱运输青岛有限公司的薛经理介绍,海铁联运是集装箱多联运输的其中一种方式。这种方式的好处在于,进出口货物由铁路运到海港可直接由船舶运出,或是货物由船舶运输到达海港之后由铁路运出,整个运输过程只需“一次申报、一次查验、一次放行”就可完成。也就是说,即便出口企业设立在不靠海的中西部,货物被装上火车后,即可直通港口装船,或进口产品在到达海港后,直接由铁路运送至内陆省份。海铁联运,给货主以及物流企业都带来不少便利。

而从远离中西部的港口企业来看,薛经理认为,其腹地拓展也必将需要发展海铁联运。目前,在港口能力供大于求的背景下,港口竞争的焦点是腹地竞争、货源竞争。一般而论,沿海地区是中国经济率先发展的区域,也是公路运输服务的合理区域,中国大陆港口集装箱公路运输的高占比也证明了这一点。但是,面对产业转移,港口间激烈竞争,发展海铁联运是港口企业开拓腹地的必然选择,也是港口企业参与中西部地区开发开放的重要体现。

海铁联运,无论对于货主,还是对于港口集团,其重要性是无可替代的。据薛经理介绍,为了突出海铁联运的优势,满足中西部地区进出口货物的需要,在海铁联运的基础上,许多沿海港口都开通了

“五定班列”,一批铁路集装箱中心站也相继建成。而这所谓的“五定班列”,即在主要城市、港口、口岸间铁路干线上组织开行的“定点(装车地点)、定线(固定运行线)、定车次、定时(固定到发时间)、定价(运输价格)”的快速集装箱列车。“五定班列”的开通,极大地提高了集装箱运输效率,降低了运输成本,优化了集装箱运输结构。这无疑是集装箱多式联运的一个重大优势所在,更是海铁联运对内陆腹地经济发展的贡献所在。目前连云港港、青岛港、上海港、厦门港、天津港等大型港口都相继开通了通往腹地的“五定班列”,使沿海港口的辐射范围进一步向内地扩大。

链接:厦门港,虽然是近海港口,但是通过海铁联运,其业务范围逐步覆盖至江西、湖南等内陆纵深腹地,并从纯内贸海铁联运业务向内外贸同步发展转变。厦门港开通厦门至湖南永州、醴陵、江西南昌等地的海铁联运班列,以运输出口国际集装箱为主。这些海铁联运业务已经成为江西、湖南等地服装、鞋帽、轮胎、汽车等出口产品的快速运输通道。

连云港港,作为新亚欧大陆桥东方桥头堡,承担了中国境内大陆桥的国际集装箱90%以上的运量。为满足客户需要,扩大连云港港口服务功能,连云港港积极开展集装箱海铁联运业务。由于其发展迅速,连云港港口已经成为名副其实的国内集装箱海铁联运最大承运港。据了解,自2007年5月,连云港港至中国中西部地区郑州、西安、成都的集装箱运输“五定班列”东行航线投入运行,对亚欧大陆桥沿线的外向型企业带来了极大便利。

点评:中国港口集装箱吞吐量中,至少有20%以上货物的起讫点位于内陆省区或者远港地区,尤其是在产业梯度转移的背景下,中西部集装箱量大幅上升,让这些货物顺畅地运送至港口,海铁联运起了巨大作用。而在港口竞争日益严重的情况下,海铁联运使港口腹地不断扩大,铁路中长距离的运输优势,也使港口腹地一再延伸。随着内地制造业和工业企业投资的增加,更多的集装箱将运到、运出内陆,完善的铁路和海铁联运网络将会鼓励其更快速增长,而这也为中国集装箱多联运输添加了一层新的意义。

海铁联运不仅让货主获益、沿海港口拓展腹地,更重要的是,在中西部崛起之时,还催生了一批“无水港”。例如西安港,就是在海铁联运的基础上,“搬来”的远离海洋,但又拥有港口功能的“无水港”。

在未提出建立“无水港”之前,西安的镜像已经非常清晰。要么继续做“鸡首”,环视西北。西安今天的成就,至少在短短10年之内,西北诸城仍然无法超越;要么破局做“凤尾”,借助虚拟、物理双重“西安港”,让海岸港口后移到西安,同时借助海铁联运,实现产业无缝对接。

改变西安的契机,缘于西安铁路集装箱中心站的建设,专家认为,这为西安发展集装箱物流产业提供了难得的机遇,再加上亚欧大陆桥的贯通,为“无水港”的货源提供了保证。目前所建成的西安虚拟“无水港”正是依托西安铁路集装箱中心站、西安铁路散货场以及周边便利的铁路、公路运输网络,实现与沿海港口有效连接,形成了中国西北最大的陆路转运枢纽型综合物流园区。海铁联运把港口功能延伸到腹地城市,是加强西安“无水港”建设的有效手段。

据了解,“无水港”除了没有港口码头装船、卸船的操作外,其功能与港口基本相同。在西安建设“无水港”,可以把握内陆地区进出口货物纳入港口功能服务范围,在内陆地

区当地实现报关、报检、签发提单等,从而大大简化办事程序,缩短货物进出口时间,有效降低企业通关和综合物流成本。可以说,“无水港”的建设,让远离沿海港口的中西部企业有了“走出去”的支点。

链接:

天津港,实施“走出去”战略,通过海铁联运将内地12个“无水港”的货源源源不断地运送到天津港,使原本只有37平方公里陆域面积的天津港区辐射腹地扩大至450平方公里,“无水港”使天津港通往内地的航道得以通畅。

南昌港,为了发展本地经济,主动与厦门港、深圳港和宁波港联系,通过海铁联运开通“无水港”。“无水港”大大缩短了南昌与国际市场的距离,提高了南昌对外开放水平。

点评:

“无水港”以现有铁路、公路等运输手段为依托,以与沿海国际港口合作为基础,在内陆形成海铁联运的聚集地和结合点。可以说,它是沿海国际港口多种港务功能在内地的延伸,是沿海国际港口的集中服务区。在产业向中西部梯度转移的过程中,大量的货物集结为“无水港”的出现及发展提供了机遇,海铁联运为其提供了基础。反之,越来越多西行的企业也将受益于于此。可以预见,在中西部经济发展的前提下,“无水港”将为其货物“开道”,东进西出,南连北接。

『无水港』中西部崛起

