

应对港口结构性产能过剩 对接“新丝路” 宁波港破货源之困

□本报记者 官平 周文天

过去，由宁波港出口的货物主要来自浙江省内，比如打火机、皮鞋、服装、家具等；现在，江西、陕西、甘肃甚至新疆等地货物，包括电解铝、葡萄干、棉花、太阳能组件……也从宁波港“出海”。

这主要得益于宁波港在海铁联运方面的深度拓展和集装箱干线航班的密集开通。中国证券报记者调研发现，面对国际航运业仍然低迷、全国港口结构性产能过剩的严峻形势，为了“喂饱”港口，宁波港紧盯市场变化，不断向陆上丝绸之路开拓腹地，投资建立“无水港”，开发新货源，挖掘新客户，并在今年上半年创出货物与集装箱吞吐量历史新高，探索出了一条港口突围之路。

统计显示，2014上半年，中国沿海及内河港口完成吞吐量增幅双双回落，而宁波港货物与集装箱吞吐量分别完成2.65亿吨、930万标准箱，同比分别增长9.5%和12.5%，两项增幅位居全国主要港口首位。



全球最大集装箱船挂靠宁波港

海铁联运揽活“新丝路”

6月初的一个清晨，艳阳高照，一列载满货物从新疆乌鲁木齐驶来的火车，缓缓进入宁波港北仑港区。连接陆路和海上丝绸之路，今年1月底，宁波至新疆的海铁联运双向班列开通，实现了来去箱内都装货的100%双重运输模式。

宁波至新疆班列只是宁波海铁联运的一个缩影。2009年3月，宁波—义乌集装箱班列开通，这是宁波港口首次开通集装箱班列，标志着宁波港口海铁联运实现了历史性突破。随后，宁波至台州、金华、绍兴、衢州及省外的南昌、上饶、鹰潭、景德镇、萍乡、新余、西安、襄阳等地班列陆续开通，宁波至华东地区集装箱海铁联运通道还被确定为全国首批示范项目之一，海铁联运逐渐成为宁波港集装箱运输的亮点。

所谓海铁联运，就是将运输量都比较大的海运和铁路运输结合起来，增加港口运能和提高货物集散效率。截至6月底，今年上半年宁波港“海铁联运”箱量完成5.8万标准箱，增速达到17.4%，成为海铁联运南方第一大港。

浙江省发展规划研究院研究员秦诗立认为，随着上海港长江战略和自贸区建设的深入推进，加上长江口三期疏浚完成带来的通过能力大幅提升，江苏沿江港口群发展正迎来巨大新机遇。相对而言，宁波—舟山港等浙江港口亟待进一步完善港航物流业态和揽货能力，而海铁联运大发展无疑将是重点选项。而且，随着长江经济带等国家战略的实施，浙江需在全国进一步优化战略地位、增强服务全国能力，以宁波—舟山港为枢纽，以广大中西部地区乃至中亚、东南亚为腹地的海铁联运市场大拓展，无疑可成为重要抓手。

宁波市现代物流规划研究院综合运输研究室主任戴东生则建议，要利用宁波港口优势，加快宁波连通中西部的甬金铁路建设，支持海铁联运延伸到长江经济带和中西部地区，重点建设国家级海铁联运综合实验区，扩展港口腹地。

宁波市港航管理局数据显示，2013年宁波港海铁联运完成10.5万标准箱，同比增长76.6%，成为物流业务的大亮点。事实上，宁波

海铁联运发展战略2009年才启动，但发展迅速，2010年、2011年、2012年分别达2.8万、4.7万、5.95万标准箱，2013年的10.5万标准箱的规模已居我国前列，显示了良好的发展态势。

宁波港董秘蒋伟表示，过去从宁波港进出的集装箱，大多来自浙江省内。尽管随着当地外贸经济发展，港口吞吐量逐年增长，可腹地偏小、箱源不足的问题仍然存在。为能让港口吃得更饱，宁波港集团近几年一直努力打破地域局限，想方设法拓展腹地空间。

宁波港旗下一物流公司总经理方奕告诉中国证券报记者，该公司主要负责宁波港有关腹地的开发，2003年至2008年一直亏损经营，后在“双重甩挂”模式下找到了利润突破口。所谓“双重甩挂”，主要指从内陆“无水港”到宁波港之间的陆路运输，实现重箱进港、重箱出港，形成“重去重来”的模式，通过“重去重来”，能耗下降33%，物流成本也大大下降，效率却提升不少。

方奕指出，港口物流离不开“无水港”。“无水港”是非常关键的一个节点，单看“无水

港”的效益可能不怎么样，但它对腹地经济产生的辐射力很强。目前公司在萧山、绍兴、柯桥、衢州、上饶、鹰潭、新余等地都是以“无水港”为节点进行腹地开发，充分利用“无水港”资源来做大物流。

“宁波港在省内的9个‘无水港’和在省外的3个‘无水港’，目前已成为宁波港开拓省内及周边区域腹地货源的12个‘桥头堡’。”宁波港董事长徐华江介绍，上半年，宁波港货物吞吐量完成2.65亿吨，同比增长9.5%；集装箱吞吐量完成930万标准箱，同比增长12.5%。两项吞吐量增幅均位列国内沿海主要港口首位，实现了逆势上扬。

上半年，宁波港科学完善调整50多条集装箱国际航线，目前集装箱远洋干线达114条，航线总数达230条，推动着宁波港向“量质并重”转型升级。宁波港积极提高码头装卸能力，苦练“内功”，加快船舶周转，通过扩大水水中转业务，“港航”、“港港”合作得到快速发展。目前宁波港每15秒能装卸一个集装箱，保持着船舶全球挂靠港效率第一的位置。

积极对接“一路一带”

自年初以来，宁波港海铁联运“立足省内、深耕江西、开发三北”战略进展顺利，其中“开发三北”战略紧贴欧亚大陆丝绸之路经济带重要节点——新疆、陕西西安、甘肃兰州，取得突破性进展。统计显示，宁波港与新疆、兰州、西安的海铁联运发展得红红火火，至7月底，今年以来完成箱量7400标准箱，是去年同期的近16倍。

关于宁波港对接和推进21世纪海上丝绸之路战略的自身优势，徐华江指出，宁波港处于沿海和长江“T”型交汇点，紧邻亚太国际主航道要冲，对内通过“长江经济带”连接中西部广阔腹地，对外可通过海上通道的互联互通，区位优势突出。宁波港口条件非常突出，拥有330余座生产性泊位，其中万吨级以上大型深水泊位就有99座（5万吨级以上以上深水泊位63座），是中国大陆大型和特大型深水泊位最多的港口。2013年，宁波港货物吞吐量完成4.96亿吨，列世界港口前4位；集装箱吞吐量完成1677万标准箱，排名世界港口前6位。宁波港是东盟国家输往日韩、北美等地国际贸易货源的重要中转站，也是连接东南亚和日韩黄金航道的交通枢纽。

在谈到对接21世纪海上丝绸之路战略的具体思路时，徐华江表示，首先，我们积极配合浙江省、宁波市做好打造21世纪海上丝绸之路先行区的相关前期工作，争取更多的开放政策；其次，完善浙江省港口联盟建设，加快推进宁波—舟山港一体化，充分发挥“宁波—舟山港”的龙头作用，带动嘉兴、温州、台州等南北两翼港口快速发展，推进全省港口资源的有效整合和利用，增强浙江港口的整体竞争力。第三，抢抓“海上丝绸之路”建设机遇，推进与“海上丝绸之路”沿线港口互联互通，争取与东盟的一些港口建立友好港口关系，加强合作交流机制；争取公司下属的宁波远洋开通东南亚集装箱航线，对接“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”，增强宁波港的国际竞争力。

徐华江还向中国证券报记者介绍了宁波港如何有效对接上海自贸区政策的思考。他说，宁波港是上海国际航运中心的重要组成部分，要积极参与上海国际航运中心建设，争取承接上海自贸区在港航服务业领域、投资贸易领域等方面有益辐射。公司将进一步加强与海关、国

检等口岸监管部门合作，参照上海自由贸易试验区有关做法，积极争取国家海关总署、国检总局支持，不断改善宁波口岸服务环境。宁波港还将持续密切关注自贸区的最新发展动向，积极探索、寻求公司在港口、航运、金融、投资等方面有效对接自贸区政策。

在谈到宁波港实施推动“宁波—舟山港”一体化方面的具体思路时，徐华江表示，宁波—舟山港一体化发展是浙江海洋经济核心区建设的重要内容，是浙江省“港航强省”和“港口联盟”战略的龙头工程，是构建“三位一体”港航物流服务体系的重要依托。他介绍，近年来，宁波—舟山港口一体化发展取得了阶段性成果，先后合资合作开发建设了舟山金塘大浦口集装箱码头、衢山鼠浪湖铁矿石中转码头前期工程、六横凉潭岛武港码头等项目；同时，宁波港股份公司与舟山港股份公司互为发起人，实现了两家公司的资本合作，参股舟山港IPO。下一步还将构建、深化战略合作伙伴关系，共同探讨宁波—舟山港发展战略、投资项目合作、航道建设等事宜，实现双方信息互通、资源共享、优势互补和发展。

徐华江指出，在结构转型方面，宁波港将围绕“强港工程”打造全球优秀的码头运营商和现代港口物流运营商目标，实现从本港向外港拓展、从数量规模型向综合质量型、从运输港向商贸物流港、从干线港向枢纽港发展转变。

关于多元化发展，徐华江表示，资本经营是企业的重要利润源，是保障码头和物流发展的重要举措。下一步，宁波港将创新思路，优化产业结构，进一步做强码头经营业，做大现代港口物流业，同时积极拓展资本经营业，促进“三大板块”高效互动、协调并进、融合发展，实现“三轮驱动”效益最大化。同时，按照“新国九条”精神，公司将积极探索资本市场的市值管理、并购重组、再融资等相关业务，努力打造一个负责任的、优秀的上市公司。

徐华江认为，产业资本发展到一定程度，必须要与金融资本很好地结合起来，这样才能把产业资本做大做强。他透露，宁波港与上港集团、人保等合作筹建的国内首家港航保险法人机构，目前正在报批之中。

转型调整迎行业拐点来临

近日，波罗的海干散货指数(BDI)连续上升，预示着全球经济活动有所好转。7月底BDI指数收盘755点，而目前这个指数已达到1015点，重返千点大关口，市场信心逐渐恢复，航运业有望温和复苏。

数据显示，今年1—7月，中国铁矿石进口量同比增长了18%，港口铁矿石库存从2013年最低时7000万吨的水平上升至1.1亿吨。铁矿石有望继续推高海岬型船运价，海岬型船市场将持续好转并带动BDI回升。

而在7月份之前，BDI指数下跌趋势已经延续了5年。股票市场上，港口航运板块近年来一直饱受“周期之痛”，多只股票价格“破净”，退市长油列由于业绩原因被迫退市。

但去年底开始，就有业内人士预计，今年该板块将迎来拐点。因为随着世界经济增速加快、运量需求增加，船东控制运力投放并加大老旧船舶拆解力度，全球航运业供需状况将逐渐好转，港口航运业景气也将回升。

从23家港口航运上市公司披露的2013年年报来看，2013年是航运公司很难过的一年，多数上市公司经营惨淡，三家上市公司现首亏，扭亏为盈的公司大多也是依赖出售资产。不过，业内普遍认为，最坏的时候或已经过去，港口航运业开始出现回暖信号。

随着自贸区和国企改革概念发酵，港口航运股表现活跃。今年以来，Wind统计的20只港口股中，营口港股价涨幅累计超过116%，8只港口股股价累计涨幅超过10%，7只股票累计收跌。

相关机构监测数据显示，中国航运景气指数为93.87，较一季度微涨3.48点，仍处于不景气区间；中国航运信心指数为80.55点，再次出现较大幅度下滑，跌落至较为不景气区间；港口企业盈利状况大幅改善，中国港口景气指数达到109.79点，再次进入微景气区间。业内普遍认为，2014年将是航运业缓慢复苏之年。

“港口航运”板块拐点真的来了？宁波港董秘蒋伟表示，2014年以来，随着时间的推移和

行业内企业的主动转型调整，不管是油运市场还是干散货市场，都相较去年同期好转。预计今年全球运量需求将增长5.4%，新船完工交付1.15亿载重吨，老旧船舶拆解量为4500万载重吨，年底全球运力增长4.1%，运量增速超过运力投放。

“2014年航运公司自‘现金平衡点’过渡到‘盈亏平衡点’，部分航运公司将扭亏为盈。”蒋伟指出，近期航运产业链出现三个积极变化：新造船价格上涨推动船舶资产价值回升、经营性现金流由于运价抬升将得到改善、新兴国家汇率贬值间接驱动需求。

事实上，中国远洋已经大胆出手“抄底”。中国远洋6月13日晚间发布公告称，公司下属Prosperity Investment 2011 Limited作为买方，与中船黄埔文冲船舶有限公司和中国船舶工业贸易有限公司作为联合卖方，于6月13日签署了造船协议，约定由中船黄埔文冲船舶有限公司为Prosperity Investment 2011 Limited建造、下水、配备及交付四艘6.4万吨灵便型散货船，协议船价为2828万美元/艘。中国远洋表示，此次通过下属公司签署造船协议，旨在优化公司散货船队结构并提升船队的整体竞争能力。业内人士表示，随着航运需求的复苏，BDI止跌反弹，中国远洋在这个阶段进行船只的采购，正是航运业复苏的积极信号。

交通运输部发布的《关于推进港口转型升级的指导意见》提出，港口将逐步由粗放型向效益型发展转变，到2020年，基本形成质量效益高、枢纽作用强、绿色安全、集约发展、高效便捷的现代港口服务体系，适应我国经济社会发展需求。蒋伟认为，港口板块向来对主题性投资最为敏感，港口行业利好消息不断，有助于提升港口股估值水平。此外，今年以来与港口板块投资相关的主题还包括京津冀一体化、长江经济带建设、西部开发及丝绸之路、混合所有制改革等，后期在航运业复苏有迹象的同时，港口业应率先迎来新的发展红利。

以往货运列车经常为客车让路，较难保证按点发车和到站，全程运输时间长。随着“集装箱班列”的诞生，使港口货物的运输更具时效性，为港口发展提供了有利条件，整点准时发车也有效地消化了港口吞吐量，为港口货物流通提供了更大的空间。

当前中国港口已经出现结构性产能过剩，“吃不饱”现象突出。怎么在竞争中挖掘合作效应，也是发展“新丝路”需要考虑的。据了解，为完善省内港口联盟建设，加快推进宁波—舟山港一体化，充分发挥宁波—舟山港的龙头作用，带动嘉兴、温州、台州等南北两翼港口快速发展，推进全省港口资源的有效整合和利用，目前，宁波港与省内港口已经形成了“紧密型”的港口联盟，增强了浙江港口的整体竞争力。

■ 记者手记

走“新丝路”要有新思路

□本报记者 官平

“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”合称为“一带一路”，也被称为“新丝绸之路”。与之紧密相连的国内沿海港口，均在积极制定规划，试图从中谋求新的发展机遇。

港口发展关键在腹地

翻开历史书和地图，可以知道，古代丝绸之路起始于汉代中国，是连接亚洲、非洲和欧洲的古代路上商业贸易路线。从运输方式上分为陆上丝绸之路和海上丝绸之路。陆上丝绸之路跨越陇山山脉，穿过河西走廊，通过玉门关和阳关，抵达新疆，沿绿洲和帕米尔高原通过中亚、西亚和北非，最终抵达非洲和欧洲。海上丝绸之路则以中国东南沿海为起点，经东南亚、南亚、非洲，最后到达欧洲。

不论是新丝路还是古代丝绸之路，共同之处在于贸易繁荣，港口则从繁荣中获得充裕货源。无论是陆上还是海上丝绸之路，遥遥万里，最重要的环节之一是交通。要构建21世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带，要把交通运输领域放在重要位置。

对港口来讲同样如此。要加快建设交通基础设施，以港口为战略支点，将各国港口城市和沿海经济带串起来，通过海上互联互通，形成21世纪海上丝绸之路经济带；陆路方面，要加快完善铁路运输网络，使港口与内地真正实现包括水路、陆路、海路三者“立体式”互联互通。

港口发展程度与背靠的腹地经济息息相关，腹地经济发展水平高，港口就发展快，腹地经济发展水平有限，港口发展也肯定受限。从当前中国区域经济发展来看，背靠长三角地区、珠三角地区、渤海湾地区三个区域的港口发展相对较快，比如上海港、广州港、天津港等。

打开服务半径靠铁路

面对“新丝路”，港口不能仅靠传统腹地，在当前港口之间竞争白热化情况下，货源拓展光靠传统腹地已经不现实。中国证券报记者在宁波、青岛、湛江等地调研发现，一些港口不仅“走出去”，还深入拓展腹地范围，把触角伸到新疆、甘肃等西部地区，把服务半径极大地打开了。

一些港口经营负责人告诉中国证券报记者，要真正拓展腹地，要打通陆上丝绸之路经济带，交通基础设施必须跟上，比如铁路进港，可以有效减少物流成本。这就意味着，海上运输要与铁路运输相结合。铁路一直是港口不可或缺的组成部分，但是以往港口与铁路一直不能做到完美的衔接，使得不少港口腹地拓展遇到瓶颈。

近年来，随着铁路改革的深入，海铁联运也在成为铁路运输与服务的重心，尤其是随着高速铁路专线的开通和运营，为既有线释放了大量的运力，一方面有政策的支持，一方面有铁路建设做依托，海铁联运发展前景广阔。

以宁波港为例，今年4月18日，上饶至宁波港“天天班列”正式开行，有效促进了江西方向的货运量稳定和上饶“五定班列”时效稳定。1至6月份，宁波港完成江西方向到发海铁联运1.54万标准箱，同比增长22%。其中，上饶至宁波港班列共开行103趟，发运量为5400标准箱。如今，宁波港海铁联运已经从西安延伸到了兰州和新疆，正式开启了宁波港“一路一带”海铁联运通道建设。

以往货运列车经常为客车让路，较难保证按点发车和到站，全程运输时间长。随着“集装箱班列”的诞生，使港口货物的运输更具时效性，为港口发展提供了有利条件，整点准时发车也有效地消化了港口吞吐量，为港口货物流通提供了更大的空间。

当前中国港口已经出现结构性产能过剩，“吃不饱”现象突出。怎么在竞争中挖掘合作效应，也是发展“新丝路”需要考虑的。据了解，为完善省内港口联盟建设，加快推进宁波—舟山港一体化，充分发挥宁波—舟山港的龙头作用，带动嘉兴、温州、台州等南北两翼港口快速发展，推进全省港口资源的有效整合和利用，目前，宁波港与省内港口已经形成了“紧密型”的港口联盟，增强了浙江港口的整体竞争力。