

合建“无水港”：沿海港口争取腹地货源重要手段

作者:光一 来源:中国水运杂志 日期:2008年03月17日 点击:

随着沿海地区港口间的竞争加剧,如何争取更广阔的经济腹地和货源成为港口经营者最关注的事。近年来,与内陆地区合建“无水港”,已逐步成为沿海港口占领内陆腹地货源“高地”的重要手段。

借“无水港”提高竞争力

具有创新性、前瞻性的“无水港”建设,相当于在内陆腹地建设了一个“无水港”,在内陆地区拥有自己的物流平台,是港口业发展的一种选择,也是当前沿海港口解决货源困境的必然出路。由于“无水港”的信息高速公路和电子口岸给中西部带来了时空观的变迁。

对于沿海港口来说,要实现更大的吞吐量,需要把业务向货源腹地延伸。因此,中西部地区各重要城市成了沿海港口争夺的重要目标。目前,有的沿海港口已经与内陆省市建立了“无水港”,有的合建计划已纷纷出台,等待逐步推进。除了日前厦门与三明签订建设“无水港”投资合作意向书外,日前,宁波海关、宁波港集团公司等与上饶市、鹰潭市分别签署了建设“无水港”合作备忘录。继南昌之后,江西各地与沿海港口合建“无水港”的热情高涨。

日照港欲在新疆、河南省合作建立“无水港”。天津港与内陆城市合建的“无水港”在内地开花,目前已在北京、石家庄、郑州建立了“无水港”,并力争在2010年与内陆14个省会城市或主要集装箱货源生成地建立“无水港”。在东北地区,从大连至沈阳、长春、哈尔滨、延吉等干港的集装箱直达班列已开通,为更多“无水港”的建设提供条件。大连港还计划与长春等城市建立集装箱“无水港”,把大连保税港区的政策向东北城市延伸。

以前港口的发展模式是守株待兔,现在则要转变为走亲访友,不仅要服务好周边的兄弟城市,了解他们的需求,还要将港口服务推广到周边地区,把港口做大。主动出击,拓展腹地,为港口发展培育新的增长点。

海铁联运是重要途径

港口发展需要高瞻远瞩。如何减少运输时间和费用,有识之士不约而同地选择“无水港”和着力实现高效通关。而陆地运输的高昂运价,易受交通、天气等因素影响出口时间等劣势,已经阻碍企业发展。选择海铁联运,不仅货物运输出海大大缩短了时间,且节省了每个集装箱的费用。

在众多的“无水港”建设中,海铁联运是重要的和较经济的途径。在铁路的积极助推下,内陆“无水港”已成为当地“黄金码头”。沿海港口开通至内陆的集装箱“五定”(定点、定线、定车次、定时、定价)班列,成为各沿海港口祭出的重要法宝之一,对货主具有相当大的吸引力。

据了解,利用集装箱班列进行运输比利用公路运输集装箱的成本要节省50%左右。现在,青岛和郑州间的集装箱班列甚至已由单层改为双层,运输量大大增加。据有关统计资料,通过“无水港”,利用区域通关政策,货主的成本一般可以下降20%左右。

建设“无水港”后，内陆地区的货物可以实现一站式报关、报验、订舱、集疏运、储运、包装、分送等，实现内陆地区与沿海港口的“无缝对接”。从实际运行效果看，这种不靠海、不靠江的内陆“无水港”，使沿海港口的运输、装卸、物流服务功能进一步延伸至货源腹地，给港口、货主、铁路、内陆城市等各方带来利好，客户的经营成本将大幅降低。将形成汽车及零配件、药品及纺织、服装、粮油、建材等多项目、多内容的物流中心，具有港口、国际集装箱多式联运、中转及第三方物流等多种功能，实现真正意义上的沿海港口与边境口岸功能向内陆地区的延伸。

对港口而言，有力地拓展港口经济腹地，使广阔的中西部地区成为沿海港口拓展货源的重要跳板，有效提升核心竞争力。对货主而言，与“无水港”为邻，不仅可以享受到更近距离的服务，而且节省了大量时间、精力和物流成本，经营成本大幅降低。对铁路而言，“无水港”项目的实施，将直接为铁路部门增加运输收入。对内陆城市而言，更是受益匪浅，“无水港”成为内陆地区进出货物的陆路物流中转基地：出境货物从“无水港”经铁路、公路运至沿海港口装船，而进境货物则在港口卸载后经铁路、公路等运抵“无水港”再行处理。不仅如此，“无水港”还大大缩短了内陆城市与国际市场的距离，提高了其对外开放水平。

有业内人士分析指出，现代港口正朝着供应链的一个环节发展，港口之间的竞争正演变为港口所参与的供应链之间的竞争。目前，有的港口群内不同程度地存在着同质竞争、相互压价等问题。建设“无水港”，在内陆地区拥有自己的物流平台，是港口业发展的一种选择，也是当前沿海港口解决货源困境的必然出路。如果各个港口都能通过内陆“无水港”，形成以港口为接点的内陆集疏运网络体系，形成自己独特的竞争优势，那么情形将大不一样。

如何在内陆地区找到高效运转的环节以保证整个供应链的畅通，值得港口企业深入研究。现代“无水港”是沿海港口所参与的供应链的一个环节，在内陆地区拥有自己的“无水港”这样的物流平台，无疑是当前沿海港口缓解货源困局的有效途径之一。

“无水港”的兴起热潮无疑会进一步营造便捷高效的大通关环境。海关总署已将天津电子口岸作为全国相关项目先行先放的试点，同时，国家电子口岸委办公室和中国电子口岸数据中心也加强了与相关项目的密切配合，力求尽快把电子口岸建设成为具有一个“门户”入网，一次认证登录和“一站式”服务等功能，集口岸通关执法管理和相关物流商务服务为一体的大通关统一信息平台。

“谁早日通过内陆‘无水港’形成以港口为节点的内陆集疏运网络体系，谁将更早地打破货源增长困局。”有业内人士如此表示。但也有业内人士表示，由于建“无水港”需要众多前提条件，我国在这方面仍处于起步阶段，其功能还有待进一步提高。

发表评论

告诉好友

打印此文

收藏此文

关闭窗口

上一篇：[全球物流供应商理财优于远洋承运人](#)

下一篇：[发展萧山港区物流 打造品质杭州水运](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业费收标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙91%

友情连接

相关文章	
建设铜陵港物流枢纽的思考	06-08
物流就是制造业的“下半身”	05-13
全力打造现代水运物流产业链	04-20
依托长江黄金水道 发展南京物流的思考	04-20
抓住机遇 做强做大海西现代物流体系	04-20
物流业何以跻身十大振兴规划?	03-23
物流企业如何应对成本压力	03-30
乘着大潮进长江	02-10
海内外主要港口物流发展简况	11-19
以港口为中心发展温州现代物流业	10-21

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

[违法不良信息举报中心](#) [网络110报警服务](#) [鄂ICP备08002098号](#)

