

中韩陆海联运为何钟情威海

与其优越的地理位置和中韩贸易“桥头堡”地位密不可分

本报记者 杨传忠 陶相银 本报实习生 王菲

12月21日上午11点05分,四辆满载蔬菜和电子元件的集装箱货车通过海关、检验检疫、边检等部门的检查手续后,缓缓驶进威海港码头的中韩陆海联运通道。这标志着运作近五年之

久的中韩陆海联运汽车货物运输正式开通,中韩两国之间又增添了一条陆海多式联运,汽车“门到门”服务的新型物流通道,这也是我国首例通过以陆海联运的方式实现国际运输。这些

货车的底盘挂车将直接登上往返威海和韩国仁川的客滚轮,抵达仁川后,将由韩国的牵引车直接拖挂,运往收货企业,省去了装卸程序,更是避免了因装卸颠簸而导致的货物受损。

四车赴韩试水“海上公路”

所谓陆海联运汽车货物运输,是指载有货物的底盘挂车搭乘船舶,按照两国商定的港口口岸、区域或运输线路,抵达对方港口后直接将货物运抵目的地的运输活动。这种新型的国际间陆海联运、汽车“门到门”服务的物流方式,省去了繁琐的卸载和换乘等手续,货物直送目的地,更是可避免货物装卸过程中的受损,它就像一条“海上公路”。

标准的底盘挂车相互驶入,山东作为中方唯一试点省份,青岛港、烟台港、威海港、日照港,及荣成的龙眼港、石岛港等6个口岸将率先开放实施陆海联运;韩国开放的口岸主要是仁川港、平泽港和群山港。

21日,威海港成为中方开通的第一家中韩陆海联运汽车货物运输口岸,威海的威东航运有限公司也成为首家试水陆海联运的企业。当天,由威东航运承运的两集装箱蔬菜、两集装箱电子元件在不脱离底盘挂车的情况下,被直接拉上当晚发往仁川的新金桥2号客滚轮,22日上午即可抵达仁川,随后即可被快速运至收货企业。

据介绍,青岛口岸也将于近期开通。



首批货车驶入威海港码头的中韩陆海联运通道。 本报记者 陶相银 摄

威海缘何成口岸首选

山东之所以被列为第一阶段中我国的唯一试点省份,与地理优势、对韩贸易优势有关。20年来,中韩客货班轮航线已经达到了14条,其中山东就有7条。2009年,山东省与韩国的进出口贸易额为228亿美元,韩国成为山东最大的贸易伙伴。截至2009年底,韩国在山东省已投资20125个项目,投资额累计达到260亿美元,约占全省实际利用外资总额的30%,占全国利用韩资总额的50%。韩国在山东80%以上的投资集中在青岛、烟台、威海三市。

威海无疑又是最具备地理优势和对韩贸易优势的城市。威海与韩国仁川距离仅有90多海里,1990年9月“金桥”轮驶出威海港,首航韩国仁川,开辟了中韩海上第一条航线。在威海港现有的13条航线中,5条是韩国航线,集装箱吞吐量对韩比重达36%,旅客吞吐量对韩比重

达20%。威海成为中韩经贸往来的“桥头堡”。以鲜活水产品货物为例,在近几年威海对韩贸易当中,鲜活水产品出口发展尤其迅猛,辽宁、浙江、江苏、河北以及山东本地的鲜活水产品均在威海环翠区集中,环翠区已成为全国性的对韩鲜活水产品的集散地。2009年,“威海—仁川”航线出口鲜活水产品占到山东半岛出口总量的70%以上。但通过集装箱运送活鱼要经过多次倒箱、翻箱,导致活鱼成活率低,经济损失较大。通过整车物流运输,货物直达目的地,活鱼成活率可提高至98%~99%。

山东是鲜活农产品出口大省。中韩陆海联运汽车货物运输实施后,可有效解决农产品在途时间过长造成的损耗,有利于增加我省农副产品在韩国市场的竞争力,提高市场份额。威海更有可能成为中韩高端商品最重要的集散地。

出口企业成最大受益者

山东省交通运输厅副厅长高洪涛以出口蔬菜为例进行了说明,以往菜在潍坊装车,到威海港卸车,然后又装进集装箱,装船,到了韩国港口后卸船、装车,最后运到超市。在这个过程中,有很多装卸车船环节。而在陆海联运后,物流过程就变为“潍坊装车、仁川卸车”,蔬菜下船后直送超市。这样一来,比过去的集装箱运输能减少2至3次装卸,缩短时间8至14个小时,节省运输成本50至80美元。

们头疼。蓝星玻璃进出口公司经理汪瑞华介绍说,出口玻璃必须装入集装箱,在港口的装卸过程中必须使用多种专业的设备,且必须用木质包装,而木材来自俄罗斯,还必须进行熏蒸热处理,一个集装箱耗去的木材需300元,熏蒸费用200元。即便如此,在集装箱装卸过程中,玻璃的破损率仍达到3%。这些木材在韩国作为垃圾处理,还需要支付垃圾处理费。而如果采用中韩陆海联运汽车货物运输方式,玻璃可在公司内就直接装上底盘挂车不再需要木质包装,不再需要在港口装卸,也就没有了装卸过程导致的破损。

展望未来:希望与困难并存

中韩陆海联运汽车货物运输的开通,能够满足中韩双方存在的大量鲜活农产品、食品、易碎品、精密仪器和电子产品等货物运输的特殊需求。对密切中韩便利运输和经贸关系,推动东北亚运输物流合作和区域经济发展,进一步增强山东沿海港口群竞争及辐射能力,将发挥重要作用。

“对于威海、山东乃至全国陆海联运的意义重大,前景也光明。作为一种新的物流方式,它的出现肯定也会带来很多新问题,比如说法律和监

管、设施和装备、营运和组织等方面的衔接问题。”威东航运有限公司的常务理事李东宁介绍说,“对于我们航运企业来说,只是多了一种新的服务方式,但新方式的硬件方面需要很多设备,业务方面也需要多方拓展。我们何时能在陆海联运上盈利,盈利多少,这还需要运营一段时间后才能得出结论。”汪瑞华也坦承,“陆海联运方式能给我们企业省多少钱、省多少时间,目前还推测不出来,毕竟有很多新手续、新问题。”

据威东航运有限公司威海海运的代理理事金成洙介绍,中韩陆海联运汽车货物运输方式没有货物种类限制,无疑能促进两国的经贸往来,这种方式的最终目标就是整车物流,“整车往返两国之间,也就会有更多的人驾车到对方国去旅游、消费。”同时,他也说,前期肯定会有手续办理、费用收取等诸多的问题存在,还需要两国政府进行多次磋商,“中韩陆海联运汽车货物运输肯定还需要很长的时间来磨合。”

相关链接

陆海联运早有先河

据威东航运有限公司的常务理事李东宁介绍,威东航运公司在2006年4月就尝试了中韩两国陆海联运,“那时叫‘整车物流’”。

2006年4月,首辆中国自驾车驶入韩国旅行,同时在威海—仁川航线正式开展旅客自驾车旅行、活鱼车等特种车辆以及甩挂运输的试点工作。同年5月,韩国组织首批旅客自驾车赴中国旅行。2006年12月30日,首辆中国厢式货车从青岛报关出境,直接将货物运至韩国仁川机场。2007年9月30日,韩国厢式货车正式登陆威海。2006年4月至2008年1月,威海至仁川线共承运旅游车辆21辆。2007年9月,进境活鱼车空车一辆,运送海产品章鱼8吨出境。2007年8月至2008年12月,青岛至仁川线共运输进出境整车88辆

次,车载货物279吨。

2006年,韩国海力士公司向无锡搬迁设备,而青岛海关恰巧在全国范围内率先推出了“中韩客货班轮车载物流”监管模式,并在日照、青岛开展试点。海力士公司原计划采用传统物流模式办理设备进口手续,预计整个设备进口安装工作将耗时一年多时间。而采用车载物流模式后,从青岛、日照口岸进出境韩国全挂车465辆次,载运进口各种精密设备、微电子产品3720吨,极大地提高了企业的物流效率,在短短3个月时间内完成工厂搬迁投产。

2009年以后,威海、青岛不再有车辆通过整车物流模式进出口,整车物流陷入停滞状态。究其原因,政策受限、通关手续繁琐、费用高等问题成为主要障碍。由于中

国没有加入联合国《道路交通公约》(韩国为该公约的缔约国),不承认国际驾照,对韩国人携车辆来华的审批比较严格。韩国车辆入境后,需要经过海关、国检、公安交警、车辆管理所、出入境管理局等多个部门的检验和监管,手续繁杂,耗时过长(平均三个月),且入境后必须按照事先规定的路线行驶,并要求司机持有两国认可的驾驶证件、熟悉两国的运输路线。另外,收费环节较多,收费较高,货主承担的综合成本高。

2007年以来,在中国交通运输部和韩国国土海洋部的牵头协调下,中韩双方就签署政府间《陆海联运汽车货物运输协定》及第一阶段《实施议定书》进行了多轮磋商,于今年9月7日才达成最终一致。