

区域变局打开竞争新维度,从工业大省迈入枢纽经济时代

沿黄陆海大通道加速扩张,山东站上C位

记者 蔡宇丹 济南报道

政策“大礼包” 砸向青岛港

5月25日,山东港口第50个内陆港,第100条班列在济南开通。这意味着《山东省世界级港口群建设三年行动方案(2023-2025年)》中“2025年建设50个内陆港”的目标提前实现。

究竟是什么力量,正在推动沿黄陆海大通道快速扩张?

黄河流域是中国重要经济带,山西、河南、山东、陕西、青海、四川、甘肃、宁夏、内蒙古等沿黄九省区,人口4.2亿、GDP达28.7万亿元,分别占全国29.8%、25.1%。这么庞大的经济带,怎么融入全球产业链分工体系?

从区位来看,山东半岛城市群处在京津冀城市群、长三角城市群、中原城市群的“三面夹击”中,但放在沿黄经济带这一坐标系来看,时空效应焕然一新,山东的区位优势一下被放大,作为黄河流域唯一“出海口”,沿黄陆海大通道将山东港口的经济腹地一下延伸上千公里。

2023年4月,政策大礼包砸向青岛港。从2023年4月1日起,青岛港作为离境港实施启运港退税政策,包括日照港、烟台港、潍坊港等省内港口,大连港、天津港、洋浦港等省外港口在内的沿海16个港口同时获批作为青岛港配套启运港(经停港)。

此前,对于内支线出口货物,要等干线船舶离境后才能到税务机关退税。青岛港升级为离境港,出口货物自启运港或经停港运出时即视同出口,企业就可申请退税,相当于节省了20天资金成本。

这个“大礼包”落地,加速了沿黄陆海大通道向沿黄腹地扩张。

2023年4月24日,山东港口重庆内陆港揭牌,山东港口在重庆举办了一场声势浩大的推介会,强力推介山东港口的海铁联运优势。

随着中国新能源车出海热潮,青岛港找到新的“流量担当”,即通过沿黄陆海大通道,将中西部地区的新能源汽车通过海铁联运从青岛港出口到世界各地。

2023年5月,青岛港商品车码头揭牌启用,为新能源车企业量身定制集装箱出口“一站式”服务。

2023年7月,青岛港将比亚迪集团西安工厂和上汽集团郑州基地生产的新能源汽车发往海外。“西安造”比亚迪汽车先通过内贸铁路,经过2-3天运抵青岛港,再经长荣明星航线30天抵达荷兰鹿特丹,全程仅30-35天。

这是一条更便捷、更低成本的物流大通道。

重庆造车新势力赛力斯也在加速出海,一条路走西部陆海新通道,从广西钦州港出海外,另一条路走沿黄陆海大通道,从青岛港出口到欧洲。去年7月,赛力斯向欧洲出口的新能源车就通过青岛港起运。

公开数据显示,2021年,青岛整车出口口岸大港口岸汽车

中西部地区工业大县崛起,山河大省加速抱团,运河名城山东临清再度上位,枢纽经济每年为山东贡献万亿元增加值……围绕沿黄陆海大通道的扩张,区域格局正在发生一系列变化。

近期,随着山东港口第50个内陆港设立,沿黄陆海大通道释放出扩张提速的强信号。作为黄河流域唯一“出海口”,沿黄陆海大通道将山东港口的经济腹地一下延伸上千公里,也深度影响了区域格局和走向,工业大省山东直奔枢纽经济,走向新的竞争维度。



去年7月,赛力斯向欧洲出口的新能源车通过青岛港起运。

出口数量同比增长68.1%;2022年,大港口岸出口汽车1.85万辆,同比增长60.9%;2023年上半年,青岛港汽车整车出口量实现翻番。今年一季度,青岛大港口岸共出口汽车1.4万辆,同比增长27%。

这些新通道的PK,关键在于掌握的航线资源。5月19日,青岛港今年首条墨西哥集装箱航线开通,20天直达墨西哥恩塞纳达港,是国内最快到达墨西哥的挂靠港。截至目前,青岛开通海铁联运线路77条,2023年海铁联运量突破220万标箱,连续9年位居全国首位。从集装箱货物流向区域看,沿黄九省(区)占比超过90%。

自身港口抱团整合 内陆港沿黄西进

沿黄地区的新兴产业正在寻找高效的、低成本的出海大通道。

随着天合光能、国家电投在西宁建立生产基地,青海正在打造国家清洁能源产业高地,这条超级产业链正将西宁造光伏组建源源不断输往欧洲多国。西宁产藏毯、碳纤维新材料也远销海外。

2023年10月28日,山东港口在青海设立首个内陆港,“西宁号”海铁联运班列开行。如今,这个海铁联运班列正在上演一场双循环——

青海的贸易公司从俄罗斯进口的菜籽油、粮食、矿石、冷冻品在青岛港卸货,通过火车运到西宁;与此同时,青海宣化PVC、藏毯、光伏材料及组件等通过班列从青岛港出口到东南亚等国。

类似一幕发生在山东港口甘肃(武威)内陆港,这是山东港口在2023年11月设立的第38个内陆港。通过海铁联运,进口的新西兰松木在日照港卸船后,经铁路运输发往武威,无缝对接运到中国西部。

在日照港成为中国最大干散货码头集散地后,大平台对接上大交通,区域经济版图上的资源要素开始大腾挪。

链接各方资源,关键在于顶

层设计。2019年8月,山东省7市港口、17个港区进行整合,山东省港口集团应运而生。这一年,山东港口接连在陕西西安、新疆、甘肃兰州等地落子,设内陆港,开行海铁联运班列,为当地企业量身定制集装箱优惠“套餐”。

今年2月,山东港口又在甘肃酒泉设内陆港,开行酒泉至青岛港的海铁联运班列。

河西走廊西端门户、国家物流枢纽承载城市、位于甘新青蒙四省区交会处的酒泉,如今已成各大港口争夺的战略要地,西部陆海大通道的钦州港以及连云港、天津港,均在酒泉开行铁海联运国际货运班列。

鲁豫之间双向奔赴 “我是你的出海口”

如果以“黄河流域最便捷的出海口”这个概念来定义,山东港口的经济腹地往中西部一下延伸上千公里,其中最重要的经济腹地莫过于河南。

“你好,河南,我是你的出海口。”这是今年5月,山东港口集团总经理李奉利接受河南媒体采访时说的一句简单又直白的话。

目前,河南地区80%的集装箱进出口业务在山东港口完成。据大河财力方报道,2023年,山东港口在河南地区完成海铁联运操作箱量9.8万标箱,同比增长143.2%。今年一季度,山东港口在河南完成海铁联运2.85万标箱,同比增长46.91%。



◀首趟豫鲁“郑日韩”铁海快线班列从郑州启程,装载铝箔制品、钢制家具等前往黄岛,经海运运往日韩等国。

扩张,实质上是一场双向奔赴。

2023年12月29日,山东港口河南(新乡)内陆港揭牌。新乡市政府网站显示,目前,新乡市20家企业的23种产品的产能居全球前3位,25家企业的27种产品的市场占有率居全球前3位,63家企业的83种产品的市场占有率居全国前3位,新乡的新型化工及新材料产业链、新能源电池及储能产业链、氢能产业链等重点产业链正加速开拓海外市场。

今年5月25日,在济南召开的共建沿黄陆海大通道相关研讨会上,进一步畅通中原出海通道成为重要议题。在这个研讨会上,山东港口与新乡市政府签署了合作协议。

此前4天,首趟豫鲁“郑日韩”铁海快线班列从郑州启程,装载铝箔制品、钢制家具等1000余吨货物前往山东黄岛,经海运运往日韩等国。

曾为交通末梢的临清 借枢纽经济再次崛起

在内陆港+海铁联运展现的高效下,处于山东省交通末梢的临清,如今已成为河南、河北、山东三省交界的“出海口”,海铁联运连续8年位居山东省内陆港首位,不仅本地外贸企业从临清内陆港直接出口,河南的玻璃产品、河北的太阳能板也从临清内陆港发往各港口,出口韩美。

2019年,山东沿海港口完成整合后,临清港作为三省交界处的重要货源集散地,进入山东港口视野。山东港口与临清港实行混合所有制改革,2022年9月,鲁西国际陆港挂牌成立,辐射半径300余公里的冀鲁豫三省五市。

2021年,临清内陆港集装箱班列发送10.16万标箱,海铁联运发送8.47万标箱;2022年,鲁西国际陆港集装箱发运量超过14万标箱。2023年,鲁西国际陆港货场完成改扩建,运力提升近4倍,集装箱年发送量可达60万标箱。

依托山东港口的资源优势,临清港争取到多家船公司进驻,包括与全球最大的集装箱航运公司马士基合作,开通马士基全程提单专列,实现了临清和全球任一港口的互联互通。

曾经的运河名城重新焕发生机,展现了大循环经济体体系下,枢纽经济为区域经济增长注入的强大动力。

5月25日,在济南召开的共建沿黄陆海大通道相关研讨会上,山东省港口集团透露,山东港口联合机制各方推动沿黄达海通道不断完善,累计开通集装箱航线340余条,年货物吞吐量超过17亿吨,海铁联运集装箱量超过360万标准箱,降低综合物流成本15%以上。

对于迈上9万亿台阶的山东来说,新的经济腹地不光为寻找新增量提供了强力支撑,又通过撬动“山东港口”这一核心战略资源,使山东这个擅长制造的工业大省进入枢纽经济时代,并进行新的要素重组,把一个物流通道升级为一条在全国有竞争力的经济走廊,进入新的竞争维度。