

2018年NCFI月评(2月)

春节前后需求波动 市场步入传统淡季

以世界内河港先进水平为标杆
重庆港“化茧成蝶”的蜕变

□ 见习记者 廖宇智 记者 刘梦婕



果园港港区。钱波 摄

2. 四大港区发力 助推航运中心建设

2016年,重庆市政府编制《关于加快长江上游航运中心建设的实施意见》(以下简称《意见》)。根据《意见》定位,长江上游航运中心将以重庆为中心构建沿江综合立体交通走廊,衔接贯通“一带一路”和长江经济带,把重庆建设成为辐射国内、联通国际的长江上游中心港口城市。到2020年,把重庆建成“服务+辐射”型长江上游航运中心。

重庆市委提出,要加快推动以四大港区为核心的重庆航运枢纽建设,进一步优化主城果园港、江津珞璜港、涪陵龙头港、万州新田港四大港区的功能定位,明确布局分工,实现资源优化配置,增强港口集聚辐射能力和资源利用效率。

据了解,除税收、政策的优惠支持外,重庆每年安排5亿元的水运建设发展专项资金,加大对枢纽港重点港等水运建设项目的支持力度。

目前,果园港已开通“水水中

转”和“水铁联运”等10多条运输线路,成为四川、贵州、云南、陕西、广西等周边地区外贸货物的中转港;同时积极申请设立进口粮食、木材、植物种苗、药品等指定口岸功能,打造“多式联运示范项目”;加快果园港多式联运海关监管中心建设,以构建果园港进出口货物的快速通关模式,提升多式联运贸易便利化,实现多种运输方式间的自由换装。果园港作为长江上游多式联运物流枢纽的地位愈加显现。

江津珞璜长江枢纽港作为重庆市四大枢纽港之一,港口建成后将成为重庆和西部地区通江达海的大通道、长江上游重庆航运中心的大口岸,是江津服务于“一带一路”和长江经济带的大枢纽,直接辐射渝西及云贵川地区,并通过公路、铁路等路网,辐射四川、陕西、甘肃、宁夏、广西、青海、新疆等省区。

龙头港作为重庆“1+3”枢纽型港口之一,正式开港后成为5000吨级船舶、万吨级船队常年能够到达的长江上游最西部港口,助力发挥重庆各港区不同优势,推动区域发展差异化、资源利用最优化和整体功能最大化,是涪陵积极主动融入国家“一带一路”和长江经济带的重要依托。

万州新田港岸线总长3500米。重庆航运建设发展有限公司相关负责人表示,新田港规划建设的专线铁路进港后,将与万忠、渝宜、沪蓉等多条高速公路和达万、万宜等铁路有机连接,形成铁、公、水多式联运体系。

最近5年来,重庆水运经济快速发展,集装箱吞吐量突破100万标箱,货运量、货运周转量保持年均10%左右的幅度高位增长,周边货物中转比重提高到43%,重庆港连续5年跻身长江沿线亿吨大港之列,重庆长江上游航运中心已初具雏形。

车安检,还能自动识别车牌,对货车重量、轴数进行核定,对车辆的长宽高快速自动检测。

智慧与绿色并进,重庆港务物流集团以果园港(水港)和鱼嘴铁路货运站(陆港)为支点,发挥“一带一路”和长江经济带联结点的战略优势,打造辐射全球的内陆开放港;以两江国际多式联运基地为支撑,构建集物流金融、物流保险、贸易总部、信息交易、保税仓储等功能为一体的现代物流产业园;以城市区为腹地,打造形象高端、功能齐备、生态宜居的国际化新城。

重庆,未来长江上游的港城明珠,正携手长江沿岸城市,把长江经济带建成生态更优美、交通更顺畅、经济更协调、市场更统一、机制更科学的黄金经济带,向“世界一流”迈出新的步伐。

经营方略

1. 探路多式联运 构建内陆物流枢纽

2017年,重庆港务物流集团完成货物吞吐量6096.4万吨,集装箱吞吐量113.2万TEU,滚装车吞吐量39.9万辆。连接江海经济和陆地经济的重庆港,正发展成为全球物流供应链的重要节点。

在智慧化码头发展方面,目前,果园港已经实现集装箱场桥智能远程操作系统,有望在2019年建成长江上游首个全自动化码头。

“重庆港要做到世界内河港最好的水平。”重庆港务物流集团副总经理黄继说。

2017年12月28日11点18分,中欧班列(重庆)首次从重庆果园港铁路专用线驶出,驶往德国杜伊斯堡,开启了西部地区首条直联长江经济带和中欧班列(重庆)的水铁国际联运战略通道,补上重庆距离出海口2400多公里的“短板”,让重庆真正成为“一带一路”与长江经济带的交汇点。

“此次中欧班列在果园港始发,能让中欧班列和长江黄金水道的资源优势相互融合,努力实现1+1>2的聚合效应。”重庆港务物流集团负责人表示。

而之前中欧班列(重庆)的始发站团结村,距离保税区还有33.62公里的距离。从长江黄金水道逆流而上的货物,要搭上中欧班列(重庆)需要先转公路运输,一个标箱要花费上千元物流费。果园港的铁水联运,让黄金水道释放出更大的“黄金效应”。

以果园港为中心节点,重庆各港口群向东通过长江黄金水道连接着长江经济带各港口城市群,面向亚太地区;向西面向我国西北及中亚、欧洲地区;向南直通中新(重庆)战略性互联互通项目南向通道,面向我国南方沿海及东盟、南亚地区。重庆港已成为连接世界的一个黄金中转点。

多式联运受益的不只是果园港。万州新田港正打造铁水公多式联运枢纽港,推动万州成为长江经济带水铁联运中转点和集散地。

在水水中转方面,万州新田港为三峡库区最大的、唯一具备铁水公多式联运功能的综合交通物流枢纽港。万州港开通的集装箱始发班轮,可为西部地区每个集装箱节约运输成本近200元。

目前,重庆两江集团、重庆港务物流集团等与新加坡太平船务、新加坡港务集团等已联合成立中新(重庆)互联互通多式联运示范项目运营平台,发力建设多式联运标准化体系,打通各种交通方式相互衔接的障碍,降低转运成本,力争发挥重庆通江达海、连接亚欧的节点作用,构建内陆物流枢纽。

3. 智慧与绿色并进 港城明珠熠熠生辉

绿色发展和可持续发展是当今世界的潮流。

2016年习近平总书记在重庆召开推动长江经济带发展座谈会时指出,推动长江经济带发展必须从中华民族长远利益考虑,走生态优先、绿色发展之路,使绿水青山产生巨大生态效益、经济效益、社会效益,使母亲河永葆生机活力。

秉持绿色发展理念,重庆市布好港口发展新棋局,力争把“绿色”港口打造为长江上游“港城明珠”的特色名片。

重庆港务物流集团持续推广LNG清洁能源新技术,大型电动设备、靠港船舶岸电使用装置等,打造节能环保优质港区,还新增投资525万对果园港区景观道路建设进行再升级。为降低散货堆场粉

尘污染,果园港区散货堆场拟建防风抑尘网4.3万平方米,目前已建成0.7万平方米。

“智慧”港口是重庆市为打造长江上游“港城明珠”推出的另一张名片。

按照“产城融合、以产兴城、以城促产”的发展理念,重庆港务物流集团加大与两江投资集团工作衔接力度,坚持高标准、高要求、国际化,做好果园港及周边区域的产城融合整体规划工作,力争建成港城融合发展的现代化港区。

以大数据智能化推动产业升级,让互联网与传统行业深度融合,已成为当今发展趋势。重庆港务物流集团对智能卡口、设备远程控制、智能理货、智能监控等方面进行积极的探索和实践,以“智慧”港口

建设作为推进港口现代化的重要手段。

目前,重庆港“智慧港口”的建设已初具成效。

果园港已完成TD-LTE(4G)专网系统建设,成为长江上游第一个港口专用无线终端与TD-LTE宽带集群系统全覆盖的港口,可实现集群调度指挥、作业信息传送、大型设备远程监控、无线视频监控、集群通话、数据传送、视频上传、视频分发;寸滩港引入H986大型集装箱查验站,不用开箱,集装箱两分钟就可完成扫描;珞璜港加快皮带机流程控制系统的施工进度,货物可直接从铁路传输至港区码头,实现散货运输控制远程化、调度自动化;东港拥有长江上最先进的安检设施,不仅能及时对滚装货车进行整

2018年BDI第9周报(2月26日-3月2日)

BPI 紧追逼近BCI BDI 架构得以平衡

□ 俞鹤年

总体状况:

恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1293个交易日,其中:仅28个交易日即2.17%在2000点以上;486个交易日即37.58%在1000—2000点区间;779个交易日即60.25%在千点以下,合计1265个交易日即97.83%在2000点以下。其中,自去年8月3日(周四)至本周已连续140日超越千点。

BDI:

本周BDI一降四升,收盘值为1207点,环比上周高22点或1.86%;周增幅为1.86%,较上周缩7.15%;年内净增续升为-12.76%;周均值1195点环比上周高55点或4.82%;同比去年高305点或34.27%,去年周增幅为7.24%,比本周高5.38%。本周BDI四项指标环比一片红,集体高于上周,表明本周反弹势头在延续。

BCI:

本周BCI先三降后二升,收盘值1592点,环比上周低130点或7.51%;周增幅7.65%,冲销了上周的7.01%,较上周缩14.66%;年内净增转跌为-48.89%。周均

值1599点较上周低89点或5.27%;同比去年高501点或45.63%,去年周增幅为7.06%,比本周高14.71%。

BPI:

本周BPI二升一平二降,收盘值为1500点,环比上周高19点或1.28%,周增幅1.29%,较上周缩14.09%;年内净增续升为8.19%;周均值1507点较上周高120点或8.65%,比本周BCI低92点或5.78%;同比去年高466点或44.76%,去年周增幅为16.90%,比本周高15.61%。

涨跌势:

1、BDI本周开盘延续上周以6连升终结第三波涨势(2/19-26),累计增幅为9.52%(本周仅占0.51%)。

2、BCI本周未形成5+连升(降)成波涨(跌)势。

3、BPI延续上周以10连升终结第二波涨势(2/14-27),累计增幅为21.15%(本周占3.15%)。

4、BSI延续上周第二波涨势为13连升(2/14-3/2),累计增幅为19.00%(本周占11.99%)。

营运状况:

1、本周各型船运价日均获利:海岬型船净增-915美元,环比低2043美元或101.11%;周增幅为-6.83%,冲抵上周的8.93%,较上周缩15.76%;年内净增转跌为-32.63%。周均值较上周低487美元或3.71%,为12641美元。

巴拿马型船净增165美元,环比上周低1492美元或90.04%;周增幅为1.39%,较上周缩13.88%,冲销了上周13.41%的扩幅;年内净增续升为8.18%。周均值较上周高965美元或8.68%,为12088美元,尚低于海岬型船553美元或4.37%,延续去年已连续落后31周。

2、本周运价日均获利收盘值与上周环比:海岬型船以12609美元收盘,较上周低915美元或6.77%;比去年年终收盘低34.81%;去年同期比本周低3184美元或25.25%。

巴拿马型船收盘为12038美元,较上周高165美元或1.39%;比去年年终收盘高7.65%;去年同期比本周低3056美元或

25.39%。

3、以收盘值粗略估算,海岬型船营运续盈4.4成,较上周减盈1成;巴拿马型船续盈6.2成,较上周略增盈0.2成。

走势看点:

1、本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI续升至-12.76%,BCI转跌至-48.89%,BPI续升至7.87%,BSI续升至9.71%。

2、BDI在1100—1200点区间继续上行;BCI在1500—1700点区间继续波动;BPI在1500—1520点区间步履徘徊;BSI在900—1000点区间冲刺,收盘时一举突破千点。

3、从走势图形看,BPI在追赶逼近BCI,差距骤然缩小。BCI仍然在波动起伏中进退。BDI架构在此两大主力指数博弈之下得以平衡,反映了干散运市场供需结构的盘整态势。

4、根据波罗的海指数评议会的决定,自今年3月1日起,BDI重新调整加权,从指数架构中剔除BHSI。历史数据表明,此决定是符合干散运市场生态现实情况的。

寻尸启事

2018年1月17日,根据群众报警在湖北省宜昌市猗亭区红港码头长江边发现一具男性婴儿尸体,尸长约0.45米,全身赤裸。

如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属,请与长江航运公安局宜昌分局联系,联系电话0717-6966440。

寻尸启事

2018年2月11日,根据群众报警在湖北省松滋市陈店镇车阳河长江边发现一具女性尸体,尸长约0.76米,年龄1岁左右,身穿蓝色棉袄、粉色秋衣,下穿红色棉裤、粉色秋裤,脚穿红色鞋子。

如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属,请与长江航运公安局宜昌分局联系,联系电话0717-6966440。