

水运生产经济基础稳定 长江干线运输市场运行平稳

□ 通讯员 刘斌 见习记者 周佳玲



船过葛洲坝1号闸。本报资料室供图

近日,交通运输部长江航务管理局发布《2018年上半年长江干线水运经济分析》报告(以下简称“《分析》”)。《分析》报告称,2018年上半年,我国宏观经济继续保持稳增长、稳中向好的发展态势。长江干线水运生产的基础较为稳定,运输市场总体平稳。

一些阶段性整治行动等因素影响,上半年长江干线规模以上港口完成货物吞吐量11.8亿吨,较去年同比减少1.5%,但总体运价保持较高水准,企业景气指数、信心指数企稳回升。虽然目前国内外经济形势复杂,但我国宏观经济运行总体将继续保持稳定增长,预计下半年长江干线规模以上港口货物吞吐量仍将有所增长。

《分析》报告显示,上半年长江干线规模以上港口外贸货物吞吐量完成1.85亿吨,同比增长3.4%。集装箱吞吐量完成840万TEU,同比增长6.3%。

各货种吞吐量有升有降。规模以上港口完成石油天然气及制

《分析》报告称,上半年长江水运生产二季度要好于一季度。在港口货物吞吐量方面,长江中游的增长情况要好于上、下游港口;从运输方式来看,专业化运输船舶也要好于普通货船运输。

前两个季度,干线规模以上港口货物吞吐量分别完成5.6亿吨、6.2亿吨,较去年同期均有所下降,分别下降1.9个百分点和1.2个百分点,但二季度降幅较一季度有所收窄。

在区域表现上,长江中游港口货物吞吐量增长情况好于上、下游港口。上半年长江上、中、下游规模以上港口货物吞吐量分别较去年同期增长-5.5%、1.5%、-1.8%。主要是由于去年以来,下游江苏段水域逐

上半年长江干散货综合运价指数先升后降,集装箱运价在新年初小幅上涨,二季度又出现小幅下跌。

干散货运价先扬后抑。2018年一季度,长江干散货综合运价指数先升后降,主要货种成分指数年初上涨,季末普遍回落。与一季度相比,二季度该指数环比下降,主要货种成分指数季初涨跌互现,季末普遍回落。

上半年煤炭运价先升后降。一季度煤炭运价呈倒V型走势,季初中煤炭运价大幅上涨,而到了一季度末供暖季结束,加之港口库存较高,煤炭运价下跌,到了二季度仍呈现持续小幅下跌现象。

下半年港口货物吞吐量将有所增长

当前,我国经济面临的外部环境较为复杂,逆全球化思潮继续发展,地缘政治冲突多点爆发,影响全球经济增长的不稳定因素依然存在。对国内经济而言,美国实施的一系列贸易保护措施将对国内经济造成一定

(上接第1版)与此同时,紧急呼叫专业救助船舶前来救助。

“专业救助船舶正在抢险,现在无法赶到!”消息如同晴空霹雳,应急小分队当机立断:全力抢救国家财产,组织现场人员立刻登船实施自救!

“渝道壹53”是否受到撞击?船缆断了几根?锚链是否牢固?一切的未知,只有登上趸船才能知晓。

此时,趸船附近水流湍急,形成了好几个篮球场大小的回流区,上千吨漂浮物堆积在趸船和“绛17号”的底部和周围,把船底垫起,在水面上形成了一块“陆地”,航标船和测量船完全无法靠拢。

抢险小分队冒着被洪流冲走的危险,利用渔民的橡皮艇登上趸船,迅速对系泊区域和撞击位置进行勘查,眼前的一幕令所有人出了身冷汗:“渝道壹53号”仅剩下一根锚链和一口艉开锚发挥作用,此时趸船上还系泊“绛17号”和应急交通“航迅测302”两艘船舶,洪水不断夹带着大量漂浮物源源不断地冲击着趸船,危如累卵!

抢险人员一方面抓紧时间设置应急系泊,对趸船加固,一方面调度船舶将系泊在趸船上的“绛17号”和“航迅测302”撤至安全水域,争分夺秒让趸船卸载减压,为转危为安争取主动。

各货种吞吐量涨跌不一

品吞吐量6000万吨,同比增长14.6%;金属矿石吞吐量完成2.4亿吨,同比增长4.3%;钢铁吞吐量完

成5200万吨,同比增长3.9%;化工原料及制品吞吐量完成4700万吨,同比增长9.3%。

市场运行呈多样性

步取消江中过驳后部分区域港口煤炭、砂石吞吐量有所下降,以及上游个别码头短期内未能消化非法码头退出市场后的剩余货源,总体而言下游港口货物吞吐量受到阶段性影响。

在运输方式上,专业化运输船舶好于普通货船运输。受国家能源结构调整、砂石禁产限产等因素影响,上半年主要大宗干散货煤炭、矿建材料和金属矿石吞吐量整体下降3.6%。但集装箱运输、液货、危险品运输、商品汽车滚装运输和载货汽车滚装运输等专业化运输方

式吞吐量则呈现稳定增长,运输生产好于普通货船运输。上半年集装箱吞吐量继续呈现增长势头。干线规模以上港口集装箱吞吐量完成840万TEU,同比增长6.3%,除3月份略微下挫外,其他月份均表现稳定,呈现良好的增长势头。

上半年港口液货危险品吞吐量增速有所加快,在货物总量中所占比重进一步提升。受民营企业获得原油进口权等有利因素影响,上半年石油天然气及制品吞吐量同比大幅增长14.6%,同时化工原料及

综合运价先升后降

铁矿石运价与煤炭运价呈现出相似的变化趋势,一季度季初中铁矿石运价呈现上涨趋势,而一季度末至二季度末,长江铁矿石运价均成下跌趋势。

矿建材料运价指数有升有降,较去年同比上升。今年一季度,因基本建设增速下跌,矿建材料运输需求下降,矿建材料运价指数环比下降,二季度则呈现先升后降的趋势,整体上与去年同期相比有所上升。

非金属矿石运价先升后降。受春耕化肥生产需求,磷矿运输持续

增加,一季度非金属矿石运价稳定小幅上涨,而受基本建设需求变化以及环保督查影响,二季度非金属矿石运价也是先升后降。

集装箱运价先小幅上涨,后小幅下跌。2018年一季度,长江干线集装箱运价在新年初集中上调,长江集装箱综合运价与2017年4季度相比上涨11.17%,而二季度普遍性出现下跌,较一季度下跌2%。二季度海关新增固体废物禁止进口种类,增加开箱检查率,影响集装箱进出口箱量。

冲击,但随着我国对外开放步伐加快,与“一带一路”沿线国家贸易市场加速形成,供给侧结构性改革发挥作用等,预计我国宏观经济运行总体仍将保持稳定增长。中国制造业采购经理指数(PMI)连续多月保持在扩张

险象环生 命悬一线

“立刻上缆!”一声令下,二十多人扛起直径为32毫米的钢缆往坡上拉,埋设的地牛位置被杂草树木掩盖难以锁定位置,加上草绳不断产生巨大的回拉力,退十步进一步的上缆过程十分艰难。

此时,唯一一根系缆已经绷得像离弦的箭,似乎一触即断……

生死攸关 化险为夷

正当大家为成功脱离松了一口气时,一股强大的洪峰夹带着大量的漂浮物再一次向趸船猛烈冲击。突然,“渝道壹53”内侧传来“砰”的一声巨响。“不好!最后一根系缆断了!”此时岸上的应急缆还未来得及固定住,现场十分危险。

趸船瞬间如失去束缚的巨兽,在急流的冲击下急速旋转倒头往下漂移,快速射向河心,船舶以顺时针方

规模以上港口煤炭及制品吞吐量完成2.6亿吨,同比减少8.0%;矿建材料吞吐量完成2.1亿吨,同比减少6.2%;水泥吞吐量完成7500万吨,同比减少4.3%;非金属矿石吞吐量完成3800万吨,同比减少4.2%。

制品吞吐量也有较大幅度增长。

上半年商品汽车滚装运输货运量同比有较大涨幅,但受三峡区域翻坝转运成本增加、周期延长等因素影响,上游航线生产经营总体表现不佳。上半年载货汽车滚装运输装车量同比增长16.5%,延续良好发展势头。

旅游客运继续保持稳定增长势头。据不完全统计,上半年三峡游轮共计接待37万人次,同比小幅增长,载客率80%(其中豪华游轮接待26万人次,载客率82%,与去年同期持平;普客船接待11万人次,载客率75%,较去年同期增加10%)。与此同时,豪华游轮价格与去年同比也有较大涨幅,普客船价格与去年基本持平。

时段不同,上中下游的集装箱运价也显示出不同。一季度,得益于“铁水联运”“水水中转”的大力发展,因此上游地区集装箱综合运价水平最高,但是到了二季度,部分企业为回避三峡船闸拥堵影响,调整物资运输通道,弃水改铁运,上游集装箱综合运价下跌明显。一季度,下游地区集装箱运输价格波动不大。

二季度,长江航运景气指数、信心指数分别回升至107.51、110.93,回升至景气区。11个主要经营观测指标9升2降,除业务收费价格、营业成本及货款拖欠外均景气。

主要指标预测如下:长江干线规模以上港口下半年预计完成货物吞吐量12.6亿吨,同比增长2.2%;预计完成外贸、集装箱、煤炭及制品、金属矿石、石油天然气及制品吞吐量分别为1.89亿吨、900万TEU、2.54亿吨、2.44亿吨、6000万吨,同比分别增长2.2%、4.7%、-5.1%、2.7%、7.3%。

长江重庆航道局“7·13”抗击特大洪峰纪实

向,把泡在水中一排碗口粗的大树齐刷刷斩断,这一突如其来的险情令所有人感到了恐惧。

“大家马上撤到船艏开阔位置!趸船随时有翻沉和撞击桥墩的危险……”艏锚链和系统缆桩受到趸船的拖拽发出“嘎嘎嘎”的恐怖响声,并冒出火花和青烟。

千钧一发!如果趸船撞击大桥,将造成国家财产重大损失,人民生命安全将受到重大威胁。

各就各位,救援人员立刻抛下两根应急锚链,斩断系挂在趸船周边的跳船等附属设施,聚集在跳船周围的上百吨漂浮物瞬间脱离,趸船负载再次降低,趸船向下漂流速度开始减缓。

“拉住了!艏开锚拉住了!”这个意外的惊喜令大家再次振奋起来。在基地附近水域待命的“渝道测203”小心翼翼地从水上漂浮物,从内侧靠上趸船形成推力稳住船,进一步减轻趸船压力,并为专业救助船舶的到来争取时间。趸船向下漂流近百米后,终于暂时稳住。此时,朝天门大桥桥墩已近在咫尺。

18时30分许,在“渝道测203”和

周均值呈今年最佳状态 同比去年最高仍有差距

□ 俞鹤年

总体状况:
恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1389个交易日,其中:仅28个交易日即2.02%在2000点以上;575个交易日即41.38%在1000—2000点区间;786个交易日即56.59%在干点以下,合计1361个交易日即97.98%在2000点以下。其中,自去年8月3日至今年4月3日连续160日超越干点;4月13日至本周连续69日超干。

BDI:本周BDI三升二降,收盘值1689点,再创去年12月15日以来的最高纪录,环比上周高23点或1.38%;周增幅续升1.44%,较上周缩1.37%;年内净增续升为24.34%;周均值1690点环比上周高80点或4.97%,同比去年高743点或78.46%,去年周增幅为8.28%,比本周高7.84%。本周BDI四项指标连续第3周“一片红”,但有继续减速,表明大盘低速企稳上行。

BCI:本周BCI亦三升二降,收盘值3205点,再创去年12月21日以来最高纪录,环比上周高49点或1.55%;周增幅1.75%,较上周缩1.25%;年内净增续升为43.84%。周均值3228点较上周高268点或9.05%,同比去年高2167点或208.77%,去年周增幅为21.84%,比本周高20.09%。

BPI:本周BPI四升一降,收盘值为1557点,环比上周高30点或1.96%;周增幅1.96%,较上周缩10.81%;年内净增续升为13.22%;周均值1468较上周高129点或9.63%;周均值BCI续低1492点或50.40%,差距较上周缩小0.52%,同比去年高360点或32.49%,去年周增幅为10.09%,比本周低2.68%。

涨跌势:
BDI延续上周形成5连升第9波涨势,累增10.24%,与上一波涨势时隔仅2个交易日。

BCI延续上周形成5连升第7波涨势,累增18.30%,与上一波涨势时隔仅2个交易日。

BPI延续上周以9连升结束第6波涨势,累增13.94%。

BSI延续上周形成7连升第6波

涨势,累增3.08%,与上一波涨势时隔18个交易日。

营运状况:
本周主力型船运价日均获利:海岬型船净增159美元,环比上周高145美元或1035.71%;周增幅为0.95%,较上周扩0.44%;年内净增续升为45.08%。周均值较上周高1463美元或6.29%,为24710美元。

巴拿马型船净增224美元,环比上周低1188美元或84.14%;周增幅为1.86%,较上周缩10.67%;年内净增续升为14.29%。周均值较上周高555美元或4.72%,为12302美元,同比海岬型船连续第14周低12408美元或50.21%,差距较上周扩大0.82%。

本周运价日均获利收盘值与上周环比:海岬型船收盘为24446美元,较上周高159美元或0.65%;比去年年终收盘转高5105美元或26.39%;去年同期为9170美元,比本周低15276美元或62.49%。

巴拿马型船收盘为12457美元,较上周高224美元或1.83%;比去年年底收盘高1274美元或11.39%;去年同期为10080美元,比本周低2377美元或23.58%。

以收盘值粗略估算,海岬型船营运续盈17.9成,较上周微增0.2;巴拿马型船续盈6.8成,较上周增盈0.3成。

走势看点:
本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI续升至24.34%,BCI续升至43.84%,BPI续升至13.22%,BSI转升至10.90%。

从周线增幅走势看,整体继续减速,尤其在本周中期出现“胃下垂”状况,似在调息“胃纳”,提升“消化能力”。

从指数增长走势看,本周BDI架构形成今年以来的最佳状态。但以周平均值与去年的最高周均值相比,仍有差距;去年第50周BDI为1697点比本周高7点或0.06%;去年第49周的BCI为4412点比本周高1184点或36.68%;去年第50周的BPI为1681点比本周高144点或8.57%。也就是说去年出现过比本周更好的状况,所以尚须期待“好戏在后头”。

寻尸启事

2018年6月30日,根据群众报警在湖北省武汉市汉阳口19码头长江水域发现一具女尸,尸长约1.60米,年龄约20至40岁,着黑色连衣裙、黑色文胸,脚穿黑色高跟鞋,颈

部佩戴金色心形吊坠一串。
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武汉分局联系,联系电话027-85703053。

寻尸启事

2018年7月8日,根据群众报警在湖北省武汉市白浒山长江水域发现一具男尸,尸长约1.65米,年龄约40至60岁,上身穿黑色短袖T恤,下身穿黑色长裤,脚穿黑

色袜子。
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武汉分局联系,联系电话027-85703053。

第一次!”

“事后回想起全身毛骨悚然,哪有什么不怕死的,那一刻太紧张了,一门心思全在船上。”

“从不把危险告诉家里人,只说发洪水加班不回家了。”

“也许一辈子就经历这一次,这是生死之交的真感情。”

“养兵千日用兵一时,不是蛮干,关键时刻更要头脑清晰、胆大心细。”这是一群特别真诚、真实的长江航道人,记者无法一一记录下60多名直接或间接参与抢险救助职工们的心声,望着江面上那一盏盏明亮的航标灯,背后饱含着多少航道人辛勤的汗水。

记者从长江航道局了解到,此次长江上游洪峰来临前,长江宜宾航道局、长江泸州航道局、长江重庆航道局按照《长江航道局关于启动防汛Ⅲ级应急响应》的通知,所有干部职工24小时坚守岗位,并组成防汛安全现场检查组,对重点防汛班组进行检查监控。

洪峰过境期间,一线职工平均睡眠3小时,上游三局航道维护班组开展航道巡查1351次,航道探测344次,调整航标2543座次,累计工作量达1200小时,恢复失常航标278座次,靠泊基地调整加固近200余次,全力确保了此次洪峰期间长江上游航道畅通安全。

专业救助船的共同努力下,“渝道壹53”被成功拖带至长江重庆航道处龙门浩航道基地安全靠泊。

惊心动魄的5小时,长江重庆航道局干部职工临危不惧,团结一心、众志成城,应对有方,成功化解了这一重大险情,挽救了国家财产近千万元。

劫后余生 患难真情

在洪流肆虐的洗礼下,在这场生与死的较量中,当国家财产受到威胁时,长江重庆航道人临危不乱,迎难而上,不惧生死,展示了非凡的勇气、智慧和无所畏惧的牺牲精神。

劫后余生的喜悦和感动,令在场所有的航道人情不自禁地久久拥抱着一起……这不仅是一次应对急难险重任任务的实战检验,更是长江航道人60年来的血脉传承:特别能吃苦、特别能战斗、特别能奉献的“三特精神”在新时代表现了新作为新担当,用他们的实际行动诠释了新时代的“红专精神”。

许多老同志感慨不已:“在川江工作了三十多年,什么样的急流险滩都闯过了,这样险象环生的经历还是