百年老港奏响时代强音

□ 全媒记者 杨柳

12月1日，随着“长富”轮顺利离开青岛港前湾三期码头，海洋联盟在青岛港新增的欧洲航线首条班轮顺利作业完毕，这标志着青岛港又开辟了一条新的集装箱国际中转通道，这条航线也是青岛港改革开放40年来蓬勃发展的一个缩影。

40年间，青岛港港口吞吐量从1978年的2000多万吨跃升到2017年的5.1亿吨，成为世界上最大的综合性港口之一；集装箱航线达到175条、每月超过700多班，航线密度位居中国北方港口首位；经营绩效连续三年保持两位数增长，位居全国沿海港口前列；打造了全球领先、亚洲首个全自动化码头，装卸效率提升30%。

改革开放以来，青岛港抢抓机遇、集聚优势、锐意进取，实现了百年老港的转型升级、创新发展。他们不断深化供给侧结构性改革，持续推进经营模式重大转型，深耕现代物流+“金融、国际化、互联网”三大战略，闯出了一条量增质更优的创新创效发展道路，实现了港口发展质量和效益的双丰收，百年老港奏响了时代强音。

青岛港前湾港区可停靠2万TEU集装箱班轮的码头。 青岛港供图

优化港区布局 港口主业持续健康发展

青岛港，一座具有126年历史的世界著名天然深水良港，一路改革一路歌，凭借区位优势，经过青岛港人40年来艰苦卓绝的建设，青岛港已与180多个国家和地区的700多个港口建立贸易往来，形成了集装箱、原油、矿石、煤炭、粮食等支柱货种。

党的十八大以来，面对经济新常态下的港航发展新形势、新挑战，青岛港积极全面优化四大港区的规划布局，调整港区功能，拓展产业发展空间，不断注入港口发展新动能，港口装卸主业实现了持续健康发展。

依托青岛港董家口港区，打造未来百年大港发展的承载体。近年来，青岛港在董家口港区累计建设完成26个泊位，拥有了世界最大的40万吨级矿石码头、3045万吨级原油码头。干散货、液体散货、集装箱、件杂货等四大板块货种在青岛港董家口港区实现全面布局。

青岛港还加快董家口港区转型发展，打造中国最大“矿石超市”。来华的40万吨超级大矿船大约有40%靠泊青岛港作业，混矿配矿业务赢得“董家口标准矿”美誉，为全球客户提供了世界一流服务。

依托青岛港大港港区，打造世界级邮轮港城。2015年5月29日，青岛邮轮母港正式投产运营，成为可停靠世界最大22.7万吨级邮轮的专用码头和邮轮客运中心；2016年，青岛成为继上海、天津、深圳之后获批的全国第四个“中国邮轮旅游发展实验区”。邮轮母港自开港以来，已接待邮轮、客班轮1400多航次，旅客45万多人次，先后有皇家加勒比、歌诗达等7家邮轮公司在青岛开设母港航线，是我国成长速度最快的邮轮港口之一。据青岛港相关负责人介绍，未来青岛港将建设成为中国最具国际影响力的“中国北方邮轮中心”和“东北亚区域性邮轮母港”。

如今的青岛港，不仅实现了集装箱吞吐量从1978年的1000TEU到2017年1830万TEU的跃升，还拥有了领先的港口设施行业、领先的集装箱航线数量、快速成长的临港产业，集装箱、铁矿石装卸效率世界领先。上市公司净利润位居全国上市港口第二位，净资产收益率位居全国上市港口第一位，青岛港用40年的时间实现了由小变大、由大变强的实力升级。

智能化引领 “汗水”经济转向智慧经济

改革开放40年，特别是近五年，世界互联网技术革命的浪潮深刻改变着港口的每一寸土地。面对互联网产业兴起，青岛港决策层敏锐预测到，创建“智慧港口”将是建设世界一流强港的必然选择，更是推动港口业务与信息化深度融合的关键。

“要围绕集团战略谋划好信息化发展战略，与国际接轨，走在全国乃至世界的前列。”2013年7月，青岛港董事长郑明辉首次为青岛港互联网建设指明了方向。此后，青岛港发展“智慧港口”快马加鞭——

实现了手持终端调度、理货，精细化管控，船舶待时减少，干散货、件杂货码头生产系统持续升级；

液体化工码头生产管理与自动控制系统深度融合，生产信息衔接更紧密、更顺畅；

建设了危险品智能管控平台，实现青岛市、集团、下属公司三级管控体系信息联动，危险品作业的监管水平和事故应急反应处理能力极大增强；

2017年，青岛还建成全球领先、亚洲首个真正意义上的全自动化集装箱码头，集装箱板块进入飞速前进时期。

青岛港有关负责人告诉记者，他们的全自动化集装箱码头，是自主研发的，历时3年半建设完成，期间攻克了十多项世界性码头技术难题，拥有完全自主知识产权，是当今世界智能程度最高、效率最快、最安全可靠、绿色环保的全自动化码头。

该码头正式运营以来，青岛港全自动化码头单机平均作业效率达30自然箱/小时以上，也创出了42.9自然箱/小时的单机平均效率和单机昼夜平均作业量1075标准箱等世界纪录，全面超越传统人工码头，比全球同类码头单机平均效率高出50%。该自动化码头装卸效率持续保持世界领先地位，船舶准班率一直保持100%。

察势者智，趋势者赢。如今，依托移动互联、云计算、大数据等新兴技术，实施“互联网战略”的青岛港，推动生产组织、物流服务、办公管控等深度变革，已经构建了覆盖集装箱、干散货、液体散货、件杂货的全方位物流集疏运服务网络，建成了网上港口业务营业厅，全程物流链基础服务实现线上操作，经济新常态下港口转型升级的新引擎已打造完成，东方“智港”迎来了发展的春天。

外向型发展 借力“一带一路”构建物流大通道

40年砥砺奋进，40年不断创新。青岛港在自身不断发展壮大的同时，坚持“请进来”、“走出去”，不断加强与国内外知名企业合作，与著名港口缔结友好港，进一步加强与国际港航企业的联动发展，搭建起了国际化、高层次的发展平台。

2011年，国家“十二五”规划纲要明确提出，要大力发展现代物流业。2013年金秋时节，“一带一路”倡议提出，也就在那年，通过考察对标上海、宁波、天津等港口，青岛港决策层达成共识，港口吞吐量高速增长的时代已经过去，发展现代物流是大势所趋，势在必行，是青岛港推进港口服务供给侧改革、实现主业转型的重要方向，必须实施港口经营模式的重大变革。

思想为导，落地则实。2018年3月，青岛港与中远海运港口共同在香港设立海路国际港口运营管理公司，围绕阿布扎比码头的运营管理展开前期工作。而在此之前，青岛港的管理品牌已蜚声海内外，并形成了可复制推广的全球码头管理经验。

他们与中石油合作，为国家规划的“海上丝绸之路”15个港口之一的缅甸皎漂马德岛港提供运营管理服务，创造中国沿海港口第一个向海外输出管理的经典案例；与马士基合作，共同运营管理意大利瓦多利古雷港集装箱码头和冷藏码头，实现青岛港历史上首次资本海外输出；与迪拜环球港务、马士基航运、国家开发银行、中非基金等新签署战略合作框架协议，围绕码头运营、港口物流、港口金融等方面深化合作，联手发展……

与此同时，青岛港还不断推进“内陆港”建设，已建成郑州、西安、新疆等10个内陆港。海铁联运“朋友圈”也越来越大，目前拥有40条海铁联运班列线，已基本形成我国“横贯东西”的海铁联运物流大通道，打通了连接日韩、东南亚和中亚的过境物流大通道，海铁联运箱量连续3年稳居全国沿海港口首位，成为我国跨越近万里、亚欧大陆与世界“链接”的节点之一。

风雨兼程40年成巨变，不忘初心再启程续辉煌。下一步，青岛港将以加快建设世界一流的海洋港口为目标，更加积极主动地融入“一带一路”倡议，继续携手国际航运公司、大物流公司、大货主、大业主，统筹海陆两个方向，以新兴市场和具有发展潜力的海外港口和国际内陆港项目为重点，以管理、运营、投资、建设港航物流业务为载体，逐步发展成为联通世界、服务全球经济的国际化码头运营商和综合物流服务提供商。

短暂暴涨昙花一现 回归常态尚需磨合

□ 俞鹤年

2018年BDI第48周报（11月26-30日）

总体状况：

恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1483个交易日，其中：仅28个交易日即1.89%在2000点以上；669个交易日即45.11%在1000—2000点区间；786个交易日即53.00%在千点以下，合计1455个交易日即98.11%在2000点以下。从以上统计可知，去年8月以来BDI一直稳定在1000—2000点区间。BDI至本周已连续22个交易日在1500点以下，周均值止跌回升至1280点，较上周高251点或24.39%，与今年2、3月相当，居年内中下水平，表明BDI架构正在试图中止探底。

BDI：本周BDI二升三降，开盘时陡然加速，周一、二累增21.36%，收盘值1231点环比上周高138点或12.63%；周均值1280点同比去年低265点或17.15%。本周BDI四项指标全部高于上周，但仍全低于上年同期与年终。本周均值回升至年内中下水平，表明市场下行开始止步。

BCI：本周BCI亦二升三降，收盘值1775点，环比上周高417点或30.71%；年内净增中止负增长，续升为4.18%。周均值1961点，同比去年低1801点或47.87%。

BPI：本周BPI一反上周的全五降为全五升，收盘值为1463点，环比与上周高87点或6.32%；周均值1433点同比去年高50点或3.62%。本周均值同比BCI低528点或26.93%。

BSI：本周BSI结束连续6周全五降为四降一升，收盘值为944点，环比上周低8点或0.84%；周均值944点同比去年仅高9点或0.96%，去年周增幅为3.23%。

涨跌势：

BDI延续上周形成5连升第十一波涨势，累增30.22%，与上一波涨势时隔30个交易日；BCI延续上周形成5连升第十一波涨势，累增86.16%，与上一波涨势时隔19个交易日；BPI中止跌势，出现5连升第十一波涨势，累增6.17%，与上一波涨势时隔27个交易日；BSI延续上周以29连降结束第六波跌势，累增-19.81%。

营运状况：

本周主力型船运价日均获利：

海岬型船净增2963美元，年内净增中止连续3周的负增长，续升为6.45%。巴拿马型船净增698美元，环比上周高1304美元或208.31%，年内净增转升为8.87%。周均值为11459美元，本周同比低于海岬型船3766美元或24.74%。超灵便型船净增-35美元，年内净增续跌至0.31%。

本周运价日均获利收盘值与上周环比：

海岬型船收盘为13816美元，较上周高2936美元或27.05%；比去年年终收盘续低5525美元或28.57%。巴拿马型船收盘为11694美元，较上周高698美元或6.35%，比去年底收盘高511美元或4.57%。超灵便型船收盘为10915美元，较上周低35美元或0.32%，比去年底收盘高437美元或4.17%。按收盘值粗略估算，海岬型船营运续盈5.8成，较上周增盈3.4成；巴拿马型船续盈5.8成，较上周增盈1成；超灵便型船续盈13.2成，较上周减盈0.1成。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续升至-3.46%，BCI续升至4.18%，BPI转升至7.92%，BSI续跌为2.82%。

大盘出现终止探底的冲动，本周BDI架构走势出现如下4个特点：

本周开盘BCI激增31.74%，刷新上周收盘创下的2014年10月22日（21日为32.47%）以来单日增幅的最高纪录；BDI亦随之增长11.34%，录得2014年12月22日（21日为12.02%）以来的最大单日增幅，表明市场承压下行中出现激烈的短暂反弹，是一时冲动，尚不足以构成上行大势。

本周BPI与BSI走低到头，BPI出现5连升涨势，BSI止步于29连跌。

本周BCI周增幅同比海岬型船运价日均获利，两者相差2.52%，较上周缩小了2.34%差距，逐步脱离“悖论态”；BPI、BSI同比对应船型运价日均获利依然相近，本周分别相差0.02%与0.52%，相当平稳。

BCI暨海岬型船运价日均获利上周收盘与本周开盘接连暴涨，犹如昙花一现。市场承压之下时有反弹冲动，但回归常态还需要供求磨合。

寻尸启事

2018年9月23日，根据群众报警在湖北省黄石市新冶钢长江边发现一具男尸，尸长约1.65米，足长约22厘米，年龄约35至55岁，上身穿黑色T恤。

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黄石分局联系，联系电话0711-3210110。

寻尸启事

2018年9月26日，根据群众报警在湖北省鄂州市鄂黄大桥下游金航码头长江边发现一具男尸，尸长约1.65米，足长约23厘米，年龄约30至60岁，上身赤裸，下身穿黑色长裤。

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黄石分局联系，联系电话0711-3210110。