

延伸产业链 发挥资源集聚效应

青岛港石化板块转型升级加速

全媒体记者 杨柳

2月11日,记者从青岛港获悉,截至2月11日,青岛港2019年开局仅42天就累计接卸原油1080万吨,为山东地区石化产业优化升级、腹地经济发展提供了强有力支撑。

原油是现代经济的血液,是世界最重要的战略资源之一。作为中国大陆沿海重要的油品装卸、中转、储存基地,一直以来,青岛港围绕落实山东省新旧动能转换部署,着力提升原油接卸基础设施和服务能力、积极与国内外企业合作,搭建服务山东炼化企业经济高效、安全环保的物流大通道,向着国际原油贸易分拨中心迈进。



青岛港董家口港区30万吨级原油码头生产繁忙。 青岛港供图

建设大码头 迎来进口油大进大出新时期

2018年12月,青岛港董家口港区原油码头二期工程开工建设,该项目位于青岛港董家口港区,将新建一个30万吨级油品泊位,主要用于原油、燃料油和稀释沥青的装卸作业。该工程将于2019年底建成,投产后,董家口港区原油通过能力将达到5000万吨,实现倍增,助力青岛港进一步提升原油货种世界领先的一流作业能力,为做大做强原油货种、全面加强港口综合竞争实力再添重量级砝码。

青岛港拥有12个油品泊位,接卸原油量连续多年保持全国第一。在这背后,是一次又一次的顺势而为,乘势而上。

1992年12月,为扩大油港输油能力而建设的青岛港二期油码头通过国家验收。但此时胜利油田原油外输量以每年26%的幅度递减,青岛港看准了未来我国将大量进口原油的潜在趋势,做出大规模建设油罐的“筑巢引凤”决定。

“从1993年至2001年,青岛港进行了大规模建罐,分五期建起了32座共180万立方米的钢质浮顶油罐,青岛港的储油能力迅速跃居全国沿海港口原油总储量之冠。”青岛港相关负责人介绍。

伴随着油罐的建设,1995年5月14日,全国第一艘超级油轮“乔吉奥斯”靠泊青岛港,该轮满载23万吨进口原油,青岛港也成为我国首个从事进口油接卸、中转、储存于一体的港口,进入了进口油接卸、中转、储存大进大出新时期。

为巩固青岛港进口油接卸全国第一的地位,2001年青岛港做出了“卖油罐、合码头、促进大炼油”的决策。他们成功转让180万立方米原油储罐及配套设施给中石化,双方借此建立了长期合作的战略合作伙伴关系,促成了中石化大炼油项目落户山东青岛,带动了山东省、青岛地区的联动发展。

2008年1月,由青岛港和中石化合资的三期油码头工程正式靠船运营,码头年通过能力实现了从4000万吨到5891万吨的提升,码头最大泊位实现了从20万吨级到30万吨级的大提升,从此青岛港可任意停靠45万吨级以上油轮。

在此期间,为进一步完善港口功能,青岛港还做出了建设液体化工码头的战略决策。从2003年6月27日液体化工码头建设开始,相继实现了黄岛油港区一、二、三期油码头、液体化工码头与黄岛五大油罐群直接连通,成为全国功能最齐全的油港,有力地促进了港口的发展和山东石化企业的振兴。

现阶段,青岛港正在顺应第四代港口的发展趋势,瞄准供给侧改革、新旧动能转换要求,按照山东半岛蓝色经济区和青岛西海岸经济新区的战略部署,全力打造董家口油港区。

配套大管道 实现油品“门到门”服务

独木不成林。产业快速发展的背后,必有相关配套产业的发展做支撑。

2018年12月27日上午,随着来自潍坊库区10000吨西非萨杜恩原油滚滚流入广饶库区,历经一年紧张建设的董家口港-潍坊-鲁中、鲁北输油管道二期(董滩输油管道)配套广饶库区正式通油投产,管道三期工程同步奠基开工。

广饶库区的投产,使得青岛港沿海和内陆油品存储能力(含二期支线库区)达到1732万立方米,港口原油存储能力实现进一步提升。而董滩输油管道三期的开工,则标志着青岛港的原油管道持续向北延伸直达东营,将青岛港与山东炼化企业更加紧密地融为一体,离黄海到渤海原油产业链“黄金通道”全线打通再进一步。

近几年,随着国家大力实施“一带一路”倡议以及国家放开进口原油使用权

政策的调整,山东各大炼厂企业、腹地对原油的需求更加迫切。为抓住这一新机遇,在实现转型发展的同时,不断提高自身绝对优势,青岛港发力“管道+仓储”建设,快马加鞭推进输油管道建设——

2016年6月,山东省发改委项目核准批复正式下达,2017年8月,董滩输油管道一期工程建成投产;2018年7月,管道二期工程齐润支线建成投产;2018年12月7日,管道二期工程京博支线正式投产,12月27日二期工程广饶库区投产。

截至2019年2月11日,董滩输油管道一期工程、二期工程以及配套潍坊库区、齐润罐区、广饶库区累计为14家客户提供原油管输服务1026万吨,减少油罐车运营34万辆次,为货主节约物流成本约2.5亿元,

“输油管道的投产,改变了过去山东地炼进口原油90%依靠公路运输、安全隐患较大的现状,实现了原油恒温、全封闭的长途运输,极大减少了安全生产事故隐患,绿色环保实现了历史性突破。”青岛港相关负责人告诉记者,目前“黄潍”管道、“董滩”管道并驾齐驱,按照年均输送原油3000—4500万吨的能力计算,日均可减少约4000辆油罐车的运营,不仅大大减少了车辆尾气排放和污染,保护了环境,还产生巨大的经济效益和社会效益。

管道疏运每年可为山东炼化企业降低三分之二的原油运输成本,节省近30亿元,极大提高了企业的市场竞争力,对山东石化产业转型升级、实现新旧动能转换起到了有力的推动作用,产生了巨大的经济效益和社会效益。

合作共赢 打造“原油圈”命运共同体

计。此次会议上,青岛港下属的青岛实华原油码头有限公司与巴西国家石油公司签订董家口港区保税罐长期合作协议。按照协议,巴西国家石油公司长期租赁青岛港4个10万立方保税原油罐,共建“原油超市”,山东炼厂可按需求随时采购、通过输油管道输送,大大缩短了采购周期,降低了汇率、油价波动的风险。

在此之前,青岛港已分别于2018年10月、11月与中联油和英国石油公司(BP)建设了“原油超市”。通过这种方式,青岛港进一步

深化保税贸易集单、分拨业务合作,建设国际原油生产商、贸易商在山东、中国乃至东北亚的贸易基地,加快了建设国际原油贸易分拨中心的步伐。

“2019年,青岛港将继续加大硬件服务资源的建设力度,加速拓展全程物流综合服务广度,加强与各大贸易商、央企、炼化企业的合作深度,围绕上下游客户的多元化需求,不断延伸上中下游产业链,发挥资源集聚效应,带动整个石化板块可持续健康发展,加快建设国际原油

贸易分拨中心,加速向世界一流的海港迈进。”青岛港相关负责人介绍,青岛港将通过搭建兼具金融功能、贸易功能、物流功能的保税原油现货交易平台、原油期货交割平台,整合优势资源,串联产业链,形成利益共享机制,青岛港将实现从码头装卸、存储、中转基地向国际原油贸易分拨中心的转型升级。



2月11日,靠泊在辽宁港口集团大连港集装箱码头的“慕尼黑马士基”轮,完成2000多个集装箱的装卸作业后,乘风破浪驶往欧洲。春节7天,辽宁港口集团生产经营延续元月良好势头,完成货物吞吐量超740万吨,在安全高效完成节日生产任务的同时,实现己亥新年红火“开门红”。

今年春节是辽宁港口集团成立后迎来的第一个重大节日,大连、营口两港数千名干部职工坚守岗位,各专业化码头运转高效,车船往来如织的场景与机械轰鸣不绝之音相映生辉,演奏出港口生产的“春节序曲”。

生产红火“开门红”

自今年1月4日成立以来,辽宁港口集团站在辽宁省港口资源整合的新起点上,精准施策,凝聚生产经营合力,持续放大大连、营口两港优势,实现“双区”高效联动,港口开年生产一路高歌猛进,市场开发、货源争揽成效显著,集装箱、煤炭、混矿、商品车等货种增势稳健,初显整合红利。

春节期间,辽宁港口集团生产形势红火依旧。大宗散货装卸量持续呈现上扬态势,大连港汽车码头公司、营口港股份三公司等分别创下了历年春节期间生产最好成绩;单班大米作业量等生产纪录被频繁刷新,相继开发进口纸浆、商品班列等多项新业务;密切关注重点船舶,有效应对大风、低温等恶劣天气影响,合理安排作业计划,保证船舶靠离;全力满足客户春节期间货物运载需求,帮助众多客户解决“燃眉之急”,农历猪年生产业绩一路飘红。

春节7天,辽宁港口集团作业船舶220余艘次,其中40万吨矿船2艘次、15至30万吨级矿船6艘次、VLCC油轮6艘次、干线班轮4艘次、LNG船舶1艘次,平均每天作业到港大型船舶近3艘次,累计完成货物吞吐量超过740万吨,迎送进出港旅客近5.5万人次。

职工坚守岗位

为创生产佳绩,辽宁港口集团大连、营口两港数千名干部职工坚守岗位,确保了港区作业安全、顺畅、高效。

今年43岁的段洪辉,是辽宁港口集团大连港集装箱码头操作运营部资源配置中心的一名主管。作为一名“老码头”,他在大连港集装箱码头工作了20余年。大年三十一早,段洪辉像往常一样不到7点便已就位。在召开作业班前会时,除了交代作业注意事项外,他特别强调说:“今年是我们新成立的辽宁港口集团的第一个春节,安全生产我们更要加倍注意……”比往常更“唠叨”的段洪辉在班前会结束后,便马不停蹄地带领值班人员进行巡查,到大年初一早上,他几乎24小时都在现场巡检,查看、监督了50多个重要点位。

“辽宁港口集团成立后,我们有了新的希望。这个春节是集团迎来的第一个新年,在这个组建不久的大家庭中,春节期间坚守岗位的有很多同事。我们每个人多付出一点,大家齐心协力搞好生产,集团有了更好的发展,我们也开心。”段洪辉告诉记者。

打造东北亚国际航运中心建设强力引擎

大连港是中国北方重要的集装箱、油化品、散杂货、铁矿石、粮食、汽车、客运滚装等枢纽港和分拨转运中心,建有多个世界领先的泊位以及全国最大的海上客运港;营口港则是东北三省和内蒙古地区最便捷的出海通道之一,是“一带一路”中欧物流海铁联运重要的中转港和大宗散货区域物流中心。完成两港整合后的辽宁港口集团,背依东北三省和内蒙古东部地区,辐射东北亚,是中国北方走向世界最近的海上门户,港阔水深、四季通航,自然条件优越,拥有生产泊位超过200个,其中万吨级以上泊位152个,超大型原油码头、矿石码头、集装箱码头、汽车滚装码头世界领先,成为国内资产规模和吞吐量规模最大的港口集团之一。

港口一体化是我国港口经济的重要命题,也是抢占新一轮港口经济竞争制高点的必然选择。在港口整合大潮中,刚“满月”不久的辽宁港口集团锋芒已露,取得了新时代高质量发展的良好开局。据统计,辽宁港口集团2018年总吞吐量增幅明显,主营业务收入增幅明显高于吞吐量增幅,大连港、营口港已实现部分货种转移,同质化竞争得到了有效控制,港口收费走入合理区间。未来5至10年,辽宁港口集团将借助招商局在全球的多元化产业布局以及港口、航运、物流等资源,通过持续的业务调整和多业化运营,大幅提升港口总资产和净利润,与辽宁各地方政府共商共建共享,促进东北产业振兴,打造东北亚国际航运中心建设的强力引擎。



辽宁港口集团大连港集装箱码头。 辽宁港口集团供图

发挥综合交通运输体制机制优势 全力做好安全生产服务保障工作

(上接第1版)

李小鹏询问了各单位应急值守人员的工作、生活情况,充分肯定大家的工作成绩,勉励“南海救116”轮要继承光荣传统,弘扬救捞精神,在平凡岗位上作出不平凡的业绩。山东、海南海事部门要进一步做好工作,完善预案,尽职尽责,确保琼州海峡、烟大航线等海上交通安全。长江三峡通航管理局要进一步加强管理,确保三峡船闸和三峡升船机安全有序运行,确保三峡通航秩序。江苏、湖北等地交通运输部门要加强与当地气象、公安等部门协作配合,及时掌握天气情况,做好应急处置,确保高速公路交通安全,同时要密切关注农村公路情况,保障农村客运安全。国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局要认真贯彻落实党中央、国务院关于节假日期间应急值守的要求,安排部署好应急值守工作,把假日交通运输安全工作作为第一要务,高度重视,确保安全,不断提升服务水平。

春运仍在继续,据预测,节后几天客流量仍将保持高位运行,元宵节之后还将迎来客运小高峰。李小鹏要求,一是要进一步提高认识,坚持以人民为中心的发展思想,坚持底线思维,增强忧患意识,把困难问题想得更多一些,应对措施准备得更充分一些。二是要全力以赴做好交通运输安全生产工作,牢固树立“生命至上、安全第一”理念,抓好重点地区、重点部位和关键环节安全生产措施的落实。三是要加强优质服务,针对春运后半程学生流、民工流、旅游出行流叠加等特点,继续做好运输服务保障工作。四是要做好研判引导,密切关注天气情况,继续主动作为、科学引导,做好春运后半程各项工作。五是要强化应急值守,严格执行领导带班和24小时专人值班制度,加强预案、物资、队伍准备,妥善应对处置各类突发事件,向党和国家、人民群众交上满意答卷。

春节期间,副部长戴东昌、刘小明也分别带班值守。

全线跌势大幅减负 下滑放缓几近触底

□ 俞鹤年

总体状况: 恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1527个交易日,其中2017年8月3日至2018年4月3日连续165日超越千点;4月13日至今年1月22日连续184日超千,之后至本周连续13日跌破千点。

从以上统计可知,2017年8月至今年1月22日BDI一直游走在1000—2000点区间盘整。2018年7月4日至10月30日累计66个交易日活跃在1500—1800点区间。之后至今年1月22日连续53个交易日在1000—1500点区间盘整。本周BDI均值继续跌至626点,较上周低111点或15.06%,表明BDI架构今年第一轮探底重挫。

BDI:本周BDI四降一平,收盘值601点,周均值626点同比去年低43.14%。本周BDI四项指标连续第五周全部低于上周与上年同期。与上周环比之下,收盘值低44点或6.82%,最高值低218点或25.59%、最低值同收盘值。 BCI:本周BCI全五降,收盘值

792点,周均值为905点,同比去年高43.30%,去年周增幅为20.38%,比本周高41.29%。

BPI:本周BPI一跌三升一平,收盘值为574点,周均值559点同比去年低56.73%。本周均值同比BCI低346点或38.23%。

BSI:本周BSI四跌一升,收盘值为415点,周均值421点同比去年低51.46%。

涨跌势: BDI延续上周的以12连降结束第二波跌势,累增-55.29%,本周占-2.50%。BCI延续上周第二波跌势为10连降年内,累增-71.25%,本周占-20.91%。BPI延续上周以28连降终结始于去年的年内第一波跌势,累增-97.11%,本周占-1.43%。BSI延续上周以29连降终结始于去年的年内第一波跌势,累增-84.77%,本周占-8.22%。

营运状况: 本周主型船运价日均获利: 海岬型船净增-966美元,年内净

增续跌至-59.55%。周均值较上周低1984美元或18.97%,为8474美元。

巴拿马型船净增118美元,周均值较上周低448美元或9.08%,为4488美元,本周同比低于海岬型船3986美元或47.04%,较上周缩小了5.76%的差距。

超灵便型船净增-294美元,周均值较上周低752美元或13.30%,为4901美元。

本周运价日均获利收盘值与上周环比: 海岬型船收盘为7911美元,较去年同期低6225美元或78.69%。巴拿马型船收盘为4618美元,较去年同期低5412美元或53.96%。超灵便型船收盘为4870美元,较去年同期低4528美元或92.98%。按收盘值粗略估算,海岬型船营运亏1成,较上周增亏1.1成;巴拿马型船亏3.8成,较上周扭亏0.1成;超灵便型船盈0.4成,较上周

减盈0.6成。 走势看点: 本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI续跌为-72.74%,BCI续跌为-79.17%,BPI续跌为-88.21%,BSI续跌为-84.13%。 大盘下滑速度放缓,本周BDI架构走势出现如下特点: 从周线增幅看,唯BPI止跌回升,收盘值高于上周,成为本周一个亮点;余皆继续挣扎在零线之下,收盘值低于上周,但环比上周跌幅,全部大幅减负,本周BDI同BCI分别减负25.65%与29.43%,表明整体下滑速度放缓,几近触底。 本周BCI周增幅同比海岬型船运价日均获利,两者逆差9.16%,虽比上周缩小了2.70%差距,但仍未从“悖论”中脱困;BPI、BSI同比对应型运价日均获利比率,本周分别逆差0.13%与2.09%,差距略有增减,仍在正常范围。本轮探底或将由BPI带领BDI突围。

2019年BDI第6周报(2月4-8日)