

滩涂小岛上崛起国际港口新城

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 李一

6月15日,记者在宁波梅山保税港区看到,3000多辆中高端汽车整齐地停在整车进口中心的巨型停车场上,宝马、奔驰、奥迪、玛莎拉蒂等品牌汽车都能在这里找到。据介绍,整个场地能容纳一万多辆进口车,宁波市民来此可享受从交易到上牌的一次性购车体验,平均价格也相对4S店优惠10%。

汽车整车进口的快速发展只是梅山蝶变的一个缩影。11年前,梅山岛上还是一片盐田和滩涂,散布着零星点点的渔村。2008年获批成立中国第五个保税港区后,这里就开启了令世人惊叹的“梅山速度”:相继获批汽车整车进口特定口岸、进口肉类指定查验平台等一批先行先试的开放创新平台;浙江省级旅游度假区、浙江省级高新技术产业园区成功创建,贸易物流、金融创新、高端装备、休闲旅游项目纷纷落户……一座现代化国际港口新城正在崛起。



美丽的港口新城。李一 摄

从无到有,从有到强,是梅山港口发展的最鲜明特征。在已建成的梅山集装箱码头二期工程的6-7号泊位,工程人员正在进行设备的最后调试,而8-10号泊位也正在加快建设进程,预计于明年年底前交付使用。

据介绍,作为宁波舟山港在建的最大最先进的集装箱码头,刚刚交工的7号泊位水工工程设计规模为20万吨级集装箱船泊位,可供2.2万标准集装箱船靠泊。项目整体建成后,加上已经投用的1至5号泊位,梅山集装箱码头预计年集装箱吞吐量将超过1000万标准箱,占到未来整个宁波舟山港集装箱吞吐量的近一半。

强大的硬件基础为梅山的快速崛起奠定了坚实基础。数据显示:2011年梅山保税港区集装箱吞吐量是54.3万标准箱,而今年一季度,该港区集装箱吞吐量就达112.57万标准箱。国际航线也从刚开港时只有日韩航线,扩展到包含通达东南亚、北美、南美、地中海等全球各地区的40条国际航线,这其中汽车贸易受益尤其明显。

今年4月29日,随着一批原产自日本的中东版丰田陆地巡洋舰3956CC越野车完成进口通关,梅山口岸整车进口累计货值突破100亿大关,正式迈入“百亿时代”,标志着梅山汽车整车进口口岸发展进入快车道,已跻身于国内汽车整车进口口岸第一梯队行列。

另外,记者了解到,随着国家层面对汽车贸易的支持政策不断出台以及梅山口岸营商环境的日益提升,梅山正以汽车平行进口试点单位为龙头,充分发挥辐射带动作用,目前已集聚汽车相关企业100余家,进口汽车国际供应链要素已较为完善。

国际物流进程加快

在宁波梅山国际物流产业集聚区进口商品展示直销中心内,多达12000种商品让人目不暇接。“这里的进口商品价格平均便宜10%-20%。”据中心负责人介绍,目前直销大厅已经涵盖二三十个国家的进口商品,很多本地人以及游客不远千里前来购买。

据介绍,宁波梅山国际物流产业集聚区于2010年获批准设立,与梅山保税港区、宁波国际海洋生态科技城一体化运行。当前,宁波梅山国际物流产业集聚区作为宁波“一带一路”建设综合试验区核心区,对标创建自贸(港),全面建设国际供应链创新试验区、中国新金融创新试

验区、海洋经济与科技合作试验区、国际人文交流合作试验区、国际近零碳排放试验区,已经成为浙江经济与世界经济互联互通的“桥头堡”。

物流产业的快速集聚,让国际航运巨头也开始在此布局。前几年,马士基在北仑建立了一家物流合资公司,目前仓储设施已持续满负荷运营,无法满足日益增长的业务需求。

今年2月18日,马士基集团与梅山国际物流产业集聚区管委会签署投资意向书,拟投资3亿元建设马士基梅山国际物流二期项目,面积约为200亩,用于打造马士基华东物流配送及分拨中心。

其实去年马士基就以2亿元投资了150亩的梅山物流项目一期用地,目前,该地块仓库建设正在进行中。根据发展预期,马士基梅山一期物流基地建成投产后,将迅速达到满负荷运转,于是马士基启动了二期建设计划,打造规模化集约化自动化的国际物流分拨及配送中心,建设高24米的全自动化的物流高架库及相关物流设施。

据了解,马士基一周有39班班轮挂靠宁波舟山港,其中有8班在梅山。马士基梅山国际物流项目的建设,对强化梅山乃至宁波高端物流服务功能、促进港航物流的发展将起到重要的推动和示范作用。

跨境电商风生水起

打开电脑,轻击鼠标,日本的尿不湿、美国的巧克力、荷兰的奶粉……品类繁多的进口商品正通过梅山不断发往全国各地的消费者手中。跨境电商这种新兴外贸业态如今在梅山风生水起,日益成为梅山保税港区的一张“新名片”。统计数据显示,今年1月份至4月份,梅山共申报跨境电商进口清单121.76万单,商品价值2.45亿元,增幅分别达1.2倍和1.9倍。自2015年11月正式启动跨境电商试点工作以来,梅山聚集

龙头企业招引,强化园区运营保障,多措并举扎实做好梅山跨境电商园区规划建设、产业招商、服务要素保障等工作。园区内,网易考拉、HQG、Limited(网易环球购有限公司)等知名电商平台企业入驻运营。“今年一季度,网易考拉在宁波保税区内申报了177.4万单跨境电商的包裹,平均每天有接近两万个包裹被送到消费者手中,比去年有了大幅增长。”网易考拉宁波地区公共事务部徐经理说。接下来,梅山保税港区将进

一步协助跨境电商企业搭建国际供应链平台,实现跨境电商产业健康有序发展,助推国际供应链创新试验区建设。

展望梅山未来几年的发展,梅山国际物流产业集聚区管委会相关负责人信心满满:“我们要对标建设自由贸易港,深化推进‘一港五区’建设,加快推动梅山高质量发展、高能级开放,把梅山建设成为浙江打造‘一带一路’枢纽的桥头堡、引领区域经济发展的新引擎、宁波新一轮发展的重要增长极。”

6月14日,江苏省太仓港集装箱码头桥吊林立,港口码头集装箱卡车川流不息,装卸作业一派繁忙。今年前4个月,太仓港港务集团有限公司(下称“太仓港港务集团”)全面扭亏为盈,首次实现净利润“正数”,盈利841万元,同比增加2074万元,增幅168%,取得了历史性突破。

历时8年,太仓港港务集团以培育发展太仓港市场主体、当好太仓港建设发展的主力军和生力军为己任,不断攻坚克难,调结构、促转型、强市场,终于全面由亏转盈,实现华丽转身。

调结构 多元发展

“太仓港港务集团坚持市场导向,以资本为纽带,完成投资建设、集装箱、件杂货、港口服务、港口物流‘五大业务板块’整体布局,实现从单一投资建设到多元业态混合经营的格局。”太仓港港务集团副总经理胡光华介绍说。

太仓港港务集团于2011年成立,由省市区三级政府共同追加投资,在太仓港口投资发展有限公司的基础上组建成立,是从单一投资建设迈向投资建设和经营发展并举的重大战略转型。

经过几年的快速发展,太仓港港务集团旗下拥有太仓港口投资发展有限公司等7家全资子公司,苏州现代货箱码头有限公司等6家参(控)股公司,基本形成投资建设板块、集装箱板块、港口物流板块、港口服务板块“四位一体”的港口物流经营集团。

围绕五大业务板块,该集团始终以提质增效为中心,以转型升级为主线,积极拓展业务、加强资源整合、港航合作成效明显、物流体系逐渐成熟、港口服务平台日趋完善、江海联运枢纽功能得到加强、集装箱业务量迅速放大,实现经营绩效迅猛提升。数据显示,今年1-4月份,太仓港港务集团集装箱箱量连续数月创历史新高,完成吞吐量78.69万标箱,同比增长12.54%。

促转型 融合发展

太仓港以成为长江集装箱第一大港、长江沿线第一外贸大港为目标。为此,太仓港港务集团紧抓集装箱业务不松手,乘借东风,逐浪前行。

该集团与上海港加强合作,建立“沪太通”模式。2014年,太仓港与上海港达成战略合作框架协议,双方合资成立太仓港上港正和集装箱码头有限公司,以“沪太通”模式实现两港物流体系对接。该模式将太仓港作为上海港的港口延伸,建立了沪太二点合一的通关模式,并开通每8小时1班、每周21班至洋山港的五定“太仓快航”。近几年“沪太通”业务不断放量,瑞士德迅集团、日本海洋网联船务、法国达飞轮船、马士基、中海运等多家航运巨头参与到“沪太通”业务中。今年前4个月,“沪太通”吞吐量达1.22万标箱,同比增长346.54%。

太仓港港务集团还致力于打造江海联运中转枢纽。他们利用与上海港的合作,打破长江集装箱传统运输格局,使得大多在上海外高桥集并的长江中上游地区外贸集装箱,全部转移至太仓港上港正和集装箱码头并,再利用“太仓快航”转运至洋山港。

6月10日,太仓港口管委会与重庆交运集团在重庆签订了战略合作框架协议,双方商定,将共同开辟以太仓港为始发港和目的港的五定班轮支线,高效对接“太仓快航”,建立重庆地区集装箱以太仓港为江海中转基地的江海联运快速通道,进一步提升长江中上游航运效率,降低物流成本;开展板材铁水联运、港航信息互联对接等方面的交流合作,共同把太仓港打造成重庆地区内外贸集装箱江海、海进江的中转基地。

强市场 抢先发展

太仓港港务集团深入把握太仓港国家一类口岸,并享受海港待遇、启运港退税、综保区和上海自贸区溢出效应等政策优势,有效利用太仓港-12.5米深水航道、优良的岸线资源和通江达海的区位优势,做强市场,抢抓发展机遇。

近年来,太仓港近洋航线不断加密。去年太仓港新增2条东南亚航线,日本航线增加运力并加挂烟台港,目前太仓港近洋航线总数增至25条(班),覆盖“21世纪海上丝绸之路”上国家和地区的23个港口。此外,太仓港的长江(内河)支线总数增至85条(班),覆盖长江经济带50个港口;内贸干线总数增至53条(班),覆盖沿海21个港口。目前,太仓港已基本建成长江集装箱运输的近洋直达集散中心、远洋中转基地、内贸转运枢纽。

太仓港港务集团还引导苏锡常地区集装箱“弃陆改水”从太仓港出运,每年为港口增加吞吐量超80万标箱。另据测算,从太仓港出运的苏锡常地区每标箱货物可以节省200元-400元,平均每月可为企业节省成本约100万元。

“太仓港港务集团的明天一定会更好。”胡光华充满信心地说。太仓港港务集团旗下的正和兴港于去年取得外贸资质,推动外贸航线成功落地;拆拼箱业务、CTC模式全面启动,促动了箱量、效率“双提升”;太仓港港务集团资源实现统筹,闲置土地资产得到充分利用,资金资源得到重新配置,集团呈现稳中有进的良性发展态势。



鸟瞰太仓港集装箱码头。计海新 摄

终结连续4周上行 BDI回调整整下行

□ 俞鹤年

按周均值计,BDI在连续四周上行之后,本周回调下行,呈盘整态势。

总体状况:
BDI数值自2013年1月2日至本周共有1613个交易日,2000点以上占28个交易日即1.74%,2000-1000点区间占728个交易日即45.13%,1000点以下1占857个交易日即53.13%,合计11585个交易日即98.26%在2000点以下。

目前,今年1月23日至5月9日累计71日跌破千点,5月10日至本周五已累计25日超越千点,意味着市场稳定在千点以上盘整。

BDI:
本周BDI四降一升,收盘值1085点,环比上周低53点或4.66%,较上周的3.83%减8.49%;周增幅-4.68%,较上周低8.47%;年内净增转跌为-11.96%;周均值1091点环比上周低37点或3.28%,较上周的2.92%减6.20%;同比去年的1412点低321点或22.73%,去年同期周增幅为3.85%,比本周高8.53%。

本周BDI四项指标全部低于上周,其中最高值低16点或1.40%,最低值低41点或3.72%,表明整体转入下行。

BCI:
本周BCI亦四降一升,收盘值1800点,环比上周低62点或3.33%;周增幅-3.18%,较上周低17.35%;年内净增转跌至94.82%。周均值为

1782点较上周高5点或0.28%,较上周的9.56%减9.28%;同比去年的2131点低349点或16.38%,去年周增幅为3.46%,比本周高6.64%。

BPI:
本周BPI继续全降,收盘值为1131点,环比上周低82点或7.67%;周增幅-6.93%,较上周高2.55%;年内净增续跌为-18.35%;周均值1154点较上周低121点或9.49%,较上周的-4.42%减5.07%;同比去年的1481点低327点或22.08%,去年周增幅为5.34%,比本周高12.27%。

本周均值同比BCI低502点或28.25%,较上周拉大了10.49%的差距。

BSI:
本周BSI四降一升,收盘值为716点,环比上周低3点或0.42%;周增幅为-0.41%,较上周高4.04%;年内净增续跌为-28.95%;周均值714点较上周低19点或2.59%,较上周的-3.68%高1.09%;同比去年的1086点低370点或34.07%,去年的周增幅为1.58%,比本周高1.99%。

涨跌势:
本周BDI、BCI无5+连升(降)或波涨(跌)势。

BPI延续上周第四波跌势为11连降,累增-16.78%,本周占-6.93%。

BSI延续上周以14连降终结第四波跌势,累增-9.23%,本周占-1.26%。

上周低2824美元或139.80%,抵消了上周的171.51%,尚积余31.71%;年内净增转跌至-1739美元;周增幅为-5.29%,环比减20.01%,年内净增转跌至14.96%。周均值较上周低88美元或0.62%,为14234美元。

巴拿马型船净增-651美元,环比上周高317美元或93.79%,年内净增续跌至-2655美元;周增幅为-6.88%,较上周高2.50%;年内净增续跌为-18.06%。周均值较上周低954美元或9.33%,为9268美元,同比海岬型船低4966美元或34.89%,较上周拉大6.36%的负差。

超灵便型船净增-21美元,环比上周高317美元或93.79%,年内净增续跌至-3063美元;周增幅为-0.25%,较上周高3.79%;周均值较上周低185美元或2.23%,为8127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14203美元,较上周低804美元或5.36%;去年同期为18244美元,比本周高4041美元或28.45%。

巴拿马型船收盘为9258美元,较上周低651美元或6.69%;去年同期为12007美元,比本周高2922美元或32.16%。

超灵便型船收盘为8152美元,较上周低21美元或0.26%;去年同期为11822美元,比本周高3670美元或31.04%。

按收盘值粗略估算,海岬型船营运净盈6.2成,较上周减盈0.9成;巴拿马型船净盈2.3成,较上周减盈0.8成;超灵便型船净盈7.3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转跌至-11.96%,BCI转跌至94.82%,BPI续跌为-18.35%,BSI续跌为-28.95%。

本周大盘换挡下行,BDI架构出现如下特点:

BCI、BSI及至BDI均上扬收盘,表明大盘本轮下行或到此为止。

从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以-5.29%对-3.18%,落差为2.11%,较上周的0.55%拉大1.56%的差距,表明急转下行;巴拿马型船对应BPI为0.05%落差,较上周缩小0.05%的差距,超灵便型船与BSI落差为0.16%,较上周缩小0.25%的差距。预计中小船将上行。

从周均值环比看,本周海岬型船运价日均获利平均值低于上周68美元或0.48%,而BCI平均值却高于上周5点或0.28%,两者相差0.76%。这是否属于统计误差允许范围不得而知。问题是同一个标的而走势截然相反,根据以往观察,这可能是一个异动的信号。

太仓港攻坚克难实现高质量跃升

□ 刘少树