

资源整合升级 数字技术加持

上半年港口业稳健发展显活力

□ 全媒体记者 陆民敏 杨雪

转眼2019年已过半,记者梳理发现,今年以来,各地港口通过调整港口资源配置焕发了港口企业新的增长活力;同时通过运用数字技术加速智慧港口建设,提高生产效率,成功化解因为国际经贸环境不稳定带来的吞吐量下滑的压力,吞吐量虽有波动,但总体保持增长。交通运输部公布数据显示,前5月,全国规模以上港口吞吐量为55亿吨,同比增长6.7%。与此同时,

我国港口还在降低口岸费用、推动绿色港口建设上主动作为,为我国经济、环境建设作出积极贡献。

港口业上半年虽然取得了不错的成绩,但有关专家也指出,我国港口发展还是存在一些问题,需要继续努力。比如港口整合还需提高经营主体运营效率、岸电推广效果还不及人意等等。



天津港东方海陆集装箱码头。 本报资料室供图

资源整合稳步推进

多地区港口资源整合稳步推进是今年上半年港口业最显著的态势。1月4日,辽宁港口集团正式挂牌;5月18日,中远海运确定与海南省以港航控股为平台开展股权合作,中远海运将通过下属全资子公司持有港航控股45%股权;7月16日,中共山东省委副书记、山东省人民政府省长龚正在国务院新闻办公室新闻发布会上介绍称,目前山东省已将渤海湾的滨州、东营、潍坊的港口实质性整合,成立渤海湾港口集团,最近正推进青岛港和威海港实质性整合。

天津港对公司下属子公司进行了股权整合,由集装箱公司吸收合并东方海陆公司和五洲国际公司,以实现津港东突堤区域集装箱码头的统一运营和管理。此外,江西省政府办公厅下发了《江西省港口资源整合工作方案》,统筹谋划全省港口资源整合,力争在2020年实现全省港口“一省一港一主体”一体化发展目标。

港口整合让企业焕发了活力。辽宁港口集团有关负责人向记者介绍,截至5月底,该集团货物吞吐量、集装箱吞吐量同比均呈两位数增幅,经营效益稳步提升,港口整合优势得到持续释放。

大连海事大学教授李振福认为,中国目前经济和贸易上的发展已经非常成熟,而在货物贸易方面,港口作为沿海城市窗口发挥着非常重要的作用。自2015年以来,很多省市都开启了港口整合大幕,从浙江省海港集团到江苏省港口集团再到今年的辽宁港口集团,这一系列的做法都显示出我国未来很多港口的发展方向。

5G赋能效率提升

各港为增强自身竞争力,今年以来都加快了以5G技术为主导的智慧港口建设,进一步提高作业效率。宁波舟山港梅山港区建立了5G港口基站,网络覆盖面积达45万平方米。宁波舟山港有关负责人表示,“此次应用,不仅促进5G技术与智慧港口应用,也为港口融入‘一带一路’、由大向强实现高质量发展打开了新通道。”

青岛港自动化集装箱码头则成

功实现了毫秒级延时的工业控制信号和高于30路高清摄像头视频数据在5G网络的混合承载;天津港在5G技术以及北斗卫星导航技术的助力下,集装箱码头作业效率较年初增长了33.9%,天津港也成为全国第一个采用新一代5G通信技术实现人工集装箱岸桥自动化控制作业的港口、第一个采用北斗卫星导航系统实现码头设备自动导引与精确定位的港口。

李振福对5G技术在港口的应用给予了肯定。李振福告诉记者,5G较4G有着较大优势,有多链接、低延迟、速度快等特点。多链接意味着可以把港区中的无线工作设备集中在一块区域来进行控制,无需设置多区域,误差小、运营维护成本低;低延迟意味着远程控制操作与现场操作几乎没有什么差别,完全实现实时控制,可以减少因延迟可能会带来的风险;速度快意味着相关管理人员可以随时获取所需数据,减少获取数据所等待的时间,提高运营效率。

李振福对5G技术在港口的应用给予了肯定。李振福告诉记者,5G较4G有着较大优势,有多链接、低延迟、速度快等特点。多链接意味着可以把港区中的无线工作设备集中在一块区域来进行控制,无需设置多区域,误差小、运营维护成本低;低延迟意味着远程控制操作与现场操作几乎没有什么差别,完全实现实时控制,可以减少因延迟可能会带来的风险;速度快意味着相关管理人员可以随时获取所需数据,减少获取数据所等待的时间,提高运营效率。

“绿色”建设成绩斐然

2019上半年,我国港口业在绿色港口建设方面成绩不小。6月17日,我国沿海港口具备岸电供电能力最大、泊位数量最多的集装箱码头——盐田国际集装箱码头在《亚洲货运资讯》(Asia Cargo News)主办的亚洲货运、物流及供应链大奖颁奖典礼上荣获“最佳绿色集装箱码头”大奖。

秦皇岛港则建立了覆盖整个港

区海岸沿线的“湾长制”综合监管体系,开展海岸沿线环境卫生集中整治,全面提升港口海岸沿线环境状况。同时该港还在东西港区各搭建一套环境空气质量自动监测站,实现了与秦皇岛市同步监测运行。

青岛港全力推进董家口港区“公转铁”。董家口疏港铁路及配套专用线3月6日投入试运营,今年矿石“公

转铁”估计有1000万吨,该专用线预计能减少运输车辆约25万辆,年减少运输车辆油耗3500万升,年减少公路运输二氧化碳排放约9.6万吨。

业内人士告诉记者,其实近几年,在绿色港口建设方面,各港口一直都在加大投入,持续推进。今年4月,“宁波港绿色港口项目”顺利通过交通运输部验收,标志着几年来持续进行的宁波港绿色港口建设取得圆满成功。

降费释放政策红利

在降低港口作业环节合规成本方面,国家出台政策,港口企业积极落实。交通运输部、国家发改委先后多次修改《港口收费计费办法》,完善港口收费政策,降低了货物港务费、港口设施保安费、引航(移泊)费收费标准,航行国内航线船舶拖轮费的收费标准分别降低了15%、20%、10%和5%。如今,港口经营性服务收费项目45项减少至11项,涉及港口收费的两件规章和9个规范性文件的近200条规定合并精简到50条。

此外,港口还下调了外贸进出口集装箱装卸费用。有报告指出,我国沿海港口集装箱装卸费平均下调幅度在10%-20%左右,广州港降幅达27%、深圳盐田港区降幅为30%,蛇口及赤湾港区则达到33.3%。调降港口收费标准有效减少了物流成本。有专家告诉记者,据测算,通过精简港口收费项目和条款及三轮降低港口收费标准,每年可为企业减轻负担达62.6亿元。

有不愿透露姓名的港口人士告

诉记者,与国外相比,我国大陆沿海主要港口外贸集装箱装卸费和堆存费其实不高。港口装卸费除深圳港外,其余大陆沿海港口均在人民币500元/TEU左右,而港澳台及国外主要港口集装箱装卸作业费都在人民币630元/TEU以上,鹿特丹港、汉堡港、洛杉矶港等欧美主要港口均超过人民币1100元/TEU。堆存费方面,国内外堆存保管费普遍采用“免堆期+阶梯价格”模式,整体来看,国外港口免堆期外阶梯费率普遍大幅高于国内港口。港口调降费用,是用真金白银助力改善口岸营商环境。

2019年BDI第28周报(7月8-12日)

本周BCI与BPI带同BDI在上行通道大幅减速,唯BSI小幅加速,这是市场自律调节制衡的稳步上行态势。本周除BSI外,BCI、BPI带同BDI将年内峰值推向一个新的高度,呈现持续增长的良性状态。

总体状况: BDI数值从2013年1月2日至本周交易日共1633个,2000点以上占28个交易日即1.71%,2000-1000点区间占748个交易日即45.81%,1000点以下占857个交易日即52.48%,合计1605个交易日即98.29%在2000点以下。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45日超越千点,表明市场在上行通道稳步前进。

BDI:本周BDI一降四升,收盘值1865点,环比上周高125点或7.18%,较上周的28.51%锐减21.33%;周增幅7.02%,较上周低18.90%;年内净增续升为43.44%;周均值1788点环比上周高225点或14.40%,较上周的19.31%减4.91%;同比去年的1610点高178点或11.06%,去年同期周增幅为2.81%,比本周低4.21%。本周BDI四项指标连续第四周全部高于上周,其中最高值高125点或7.18%,最低值高344点或24.91%,本周四项指标再度全部高于去年末周,表明整体已稳超去年终期水平。

BCI:本周BCI亦一降四升,收盘值3541点,周增幅5.82%,较上周低25.06%,年内净增续升为162.94%。周均值为3384点,较上周的22.31%减8.41%;同比去年的2960高424点或14.32%,去年周增幅为3.00%,比本周低2.82%。

BPI:本周BPI连续第三周全五升,收盘值为1945点,周增幅15.82%,较上周的26.64%低10.82%;年内净增续升为36.50%;周均值1810点,同比去年的1465点高345点或23.55%,去年周增幅为12.77%,比本周低3.05%。本周均值同比BCI低1574点或46.51%,较上周缩小了3.98%的差距。

BDI架构缓速续升 市场呈稳增长态势

俞鹤年

延续上周第五波涨势为15连升,累增57.98%,本周占15.82%。BSI延续上周第五波涨势为21连升,累增21.51%,本周占7.01%。

营运状况: 本周主要型船运价日均获利: 海岬型船净增945美元,环比上周低6139美元或86.66%,抵冲上周的401.34%,尚结余314.68%;年内净增续升为11447美元;周增幅为3.60%,环比骤减26.79%,年内净增续升为82.94%。周均值较上周高3208美元或13.75%,为26537美元。

巴拿马型船净增2241美元,环比上周低753美元或25.15%,年内净增续升为3796美元;周增幅为15.85%,较上周低10.46%;年内净增续升为36.93%。周均值较上周高2692美元或22.89%,为14455美元,同比海岬型船低12082美元或45.53%,较上周缩小4.05%的负差。

超灵便型船净增677美元,环比上周高256美元或60.81%,年内净增续升为-1103美元;周增幅为6.99%,较上周高2.40%,年内净增续升为-7.31%;周均值较上周高536美元或5.80%,为9772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27389美元,较上周高945美元或5.75%;去年同期为24287美元,比本周低3102美元或11.33%。

巴拿马型船收盘为15536美元,较上周高2241美元或16.86%;去年同期为12233美元,比本周低3303美元或21.26%。

超灵便型船收盘为10112美元,较上周高677美元或7.18%。

按收盘值粗略估算,海岬型船营运净增21.2成,较上周增盈1.0成;巴拿马型船净增10.9成,较上周增盈3.0成;超灵便型船净增11.5成,较上周增盈1.4成。

走势看点: 本周BDI架构各指数年内净增率如下: BDI续升为43.44%,BCI续升为162.94%,BPI续升为36.50%,BSI续升为-8.29%。本周大盘减速续升,从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比来看,以3.60%对5.82%,落差为2.22%,较上周的1.73%略扩0.49%的差距,与上周等值,表明相当稳定;巴拿马型船对应BPI为0.03%落差,较上周又缩0.30%的差距,超灵便型船与BSI落差为0.02%,较上周缩0.42%的差距。总体来看,各型船营运都处于平稳增长之中。

武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

部分航线运量萎缩 运价指数出现回落

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为1035.35点,较上期下跌1.09%。

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为1035.35点,较上期下跌1.09%。本期12条主要航线运价6条下跌,6条上涨。随着前期出运高峰的消退,市场货量开始萎缩,运价开始大幅回落,日本关东以及韩国航线运价分别下跌0.05%、7.16%;美西、美东以及欧洲航线运价普遍回落,市场运价分别下跌5.29%、1.94%、3.41%;南美西航线因部分班轮公司下调即期运价争抢货源,导致航线市场整体运

价小幅下滑0.71%。台湾航线近期市场货量充足,航线运价处于高位,班轮公司尝试推涨,拉动运价大幅上涨4.06%;地中海、波斯湾/红海航线随着传统旺季来临,货量出现增长,装载率显著提高,市场运价稳中略涨,涨幅分别为3.65%和2.95%;南非、澳新航线运输需求回暖,供需关系有所改善,运价分别增长3.21%、2.56%;东亚航线运价保持平稳,运价微涨0.9%。(武汉航运交易所供稿)



中国长江煤炭运输综合运价指数周评

运量萎缩运价稳定 煤运市场总体平稳

本周,中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为1102.82点,较上期上涨0.28%,长江煤炭运输市场保持平稳。近期,台风临近长江流域,对海进江运力周形成制约,由于下游长江港口卸货困难,等待时间延长,航线运力有所减少,煤炭运

量较上周减少9.87%。近期燃油价格上涨,船舶运营成本增加,支撑船东挺价,大部分航线运价维持稳定,少部分航线运价微涨。综合来看,长江煤炭运输市场需求不足,运价上缺乏支撑,市场行情总体稳定。(武汉航运交易所供稿)

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

销售淡季量价齐跌 运价指数跌破千点

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为949.88点,较上期下降7.79%。

本期,长江商品汽车滚装整体运量处于较低水平。其中,上水航线运量大幅下降,降幅达33.6%,部分航线运价下跌18.84%;下水航线部分运量骤减,但整体

运量上升5.44%,整体运价跌幅达22.63%。7月为传统汽车销售市场淡季,销量下滑导致商品汽车运量不足。受下水部分航线运量骤减及运价整体下滑影响,导致本期指数环比跌幅较大。(武汉航运交易所供稿)

Table with columns: 航线, 单位, 权重, 上期, 本期, 与上期比. Lists various shipping routes and their freight index changes.

Table with columns: 上期, 本期, 环比涨跌. Shows WSCFI index values for 2019.7.12 and 2019.7.19.

Table with columns: 上期, 本期, 环比涨跌. Shows CCSFI index values for 2019.7.12 and 2019.7.19.

Table with columns: 上期, 本期, 环比涨跌. Shows CCSFI index values for 2019.7.12 and 2019.7.19.

Table with columns: 上期, 本期, 环比涨跌. Shows CARFI index values for 2019.7.12 and 2019.7.19.

Table with columns: 上期, 本期, 环比涨跌. Shows CARFI index values for 2019.7.12 and 2019.7.19.