

# 港口业逆境中蓄势谋破局

□ 赖文光



宁波舟山港穿山港区。 本报资料室供图

进入2019年,世界经济稳增长动能明显减弱,国际货币基金组织7月份最新预测2019年世界经济增速为3.2%,较1月预测值下调0.3个百分点。从国内来看,受诸多因素影响,我国经济增速二季度较一季度有所回落,但仍然保持合理区间之内,延续总体平稳、稳中有进发展态势。

在此背景下,2019年上半年,我国港口生产形势总体平稳。全国港口完成货物吞吐量67.1亿吨,同比增长4.5%。其中沿海港口完成44.9亿吨,增长3.1%;内河港口完成22.2亿吨,增长8.4%,但外贸货物吞吐量同比只增长2.4%,增速缓慢。从吞吐量排名前10的港口来看,宁波舟山港、唐山港、天津港、广州港、青岛港、烟台港实现较快增长,日照港、大连港实现小幅增长,上海港、苏州港等长江下游港口增长缓慢。

2019年上半年,我国港口集装箱码头业务量整体平稳增长,全国港口完成集装箱吞吐量1.27亿TEU,同比增长5.1%。

受中美贸易摩擦影响,我国外贸进出口额增速逐步下滑态势明显,加上国内需求不足,我国外贸集装箱吞吐量增长动力不足,上半年同比仅增长4.8%。内贸集装箱在部分港口煤炭、矿石等货种“散改集”业务增长明显,以及港口集装箱铁水联运快速发展等因素影响下,上半年实现同比约5.6%的增长。青岛港、天津港、厦门港、上海港、宁波舟山港、广州港集装箱吞吐量实现较快增长,深圳港、苏州港实现小幅增长。

在上游供应量增加、铁路运能提升以及下游煤炭市场需求平稳增长的拉动下,上半年我国港口完成煤炭吞吐量12.9亿吨,实现了4.9%的增长,增速较2018年全年略有加快。其中,沿海港口增长0.9%,内河港口增长13.4%。此外,随着煤炭运输“公转铁”加快调整,环渤海港口继续面临临车船到港双多的景象,上半年完成煤炭下水量约为3.6亿吨,同比增长3.1%,其中唐山港和山东省三大港口煤炭下水量均实现较快增长。而以煤炭装卸为主的上海港、宁波舟山港等长三角港口以及东莞、广州、珠海等珠三角港口均出现较大幅度负增长,但连云港港、江苏港口实现高速增长。

受到巴西矿难事故、澳洲飓风以及矿区事故影响,上半年四大矿山发往中国的发运量降幅明显,导致我国进口铁矿石明显下滑。上半年我国共进口铁矿石约5亿吨,同比下降5.9%。上半年全国港口完成金属矿石吞吐量10.66亿吨,同比下降2.1%,其中铁矿石吞吐量9.12亿吨,同比下降1.9%。除连云港港、广西北部湾港金属矿石实现高速增长外,其余主要港口基本呈现负增长或低速增长。

2019年上半年,国际原油价格整体呈现“先涨后跌”态势。在原油进口配额增加的情况下,上半年我国原油进口量为2.45亿吨,同比增长8.8%,实现较快增长。受此影响,我国港口石油、天然气及制品吞吐量也实现较快增长,上半年全国港口完成石油、天然气及制品吞吐量5.9亿吨,同比增长4.9%,其中原油吞吐量3.24亿吨,同比增长7.4%。液化天然气吞吐量完成4375万吨,同比增长16.2%。宁波舟山港、江苏港口以及烟台港的石油、天然气及制品吞吐量同比下降,其余港口均实现增长,尤其是青岛港、大连港、天津港实现了高速增长。

在政策补贴、降价和排放限制等刺激下,今年上半年我国汽车消费市场逐步回暖,带动我国进口汽车同比增长4.8%。在国内需求回暖、进口增长的拉动下,我国滚装码头业务量实现平稳增长。中国港口协会滚装码头分会统计,上半年全国主要滚装码头汽车吞吐量268.3万辆,同比增长9%,较2018年增加0.8个百分点。其中,大连、天津、上海、广州、武汉等滚装码头业务量均实现不同程度增长,尤其是广州南沙、武汉汉盛滚装码头增速超过两位数,分别为17.2%、13.6%。

## 邮轮市场步入更新换代期

2019年,我国邮轮市场依旧不容乐观,上半年我国主要邮轮码头接待邮轮数量和邮轮旅客量双双下滑,降幅远超过上年同期水平。

据中国港口协会邮轮游艇码头分会数据,上半年我国共接待

国际邮轮361艘次,同比下降18.3%,出入境邮轮游客达176.09万人次,同比下降22.9%。但其中青岛、大连、厦门等港口游客数仍表现高速增长态势,增速分别为83%、52%、38%,而上海、深圳、

广州等大型港口降幅较大。

虽然今年邮轮市场低迷不振,但仍有不少新邮轮进入中国市场,主要邮轮公司开始调整战略布局,中国邮轮市场逐步进入更新换代时期。

## 港口企业经营利润有所下滑

2019年来,我国港口企业面临诸多挑战。

其一,全球经济增长放缓,外部需求不足、对外贸易增速下滑,港口主业务量下降在一定程度上

上削减了港口毛利的增幅。

其二,资源环境底线约束趋紧,港口科技进步的引领以及人工成本的增加,使得港口运营成本刚性上涨。

其三,港口多次调降进出口

集装箱装卸作业费,港口企业营收进一步减少。在上述多种因素共同影响下,我国港口企业经营利润进一步下降。

## 下半年多点发力保增长

基于国内外经贸背景并结合上半年的港口形势,2019年我国港口吞吐量达150亿吨,同比增长约4%。

其中,受中美贸易战升级以及外贸增速下滑等影响,预计外贸集装箱吞吐量低速增长,增速维持在4%左右。

随着运输结构调整的持续推进、铁路运能的不断提升,北方煤炭港口下水量将能够保持上半年的增长水平,再加上内河港口煤炭的快速增长,预计全年煤炭吞吐量增速达到5%左右。

上半年铁矿石进口量的下降使得港口库存有所下降,在补库存的作用下,预计下半年全国铁矿石进口量将超出上半年水平,同时也将拉动全年金属矿石降幅缩小,甚至有望与上年持平。

下半年国际油价的涨跌情况仍然受到多方因素的影响,包括欧佩克是否延长减产协议、美国对伊朗的制裁措施以及美国原油库存的最新情况均可能会对油价带来冲击,即便如此,在液化天然气快速增长的支撑下,石油、天然气及制品

吞吐量实现快速增长应该问题不大。

下半年,港口业界人士除了关注港口生产外,口岸营商环境、港口科技、智慧港口、绿色港口、运输结构调整、自由贸易港、“一带一路”倡议、港口资源整合、中美贸易战、临港新片区等话题也值得高度关注。

随着物联网、人工智能、无人驾驶、区块链、5G通信等技术迅猛发展并已全部融入中国港口生产运营管理中,自动化码头建设如火如荼;同时,节能环保、绿色发展理念也已成为港口共识,在新形势新背景下,未来仍要继续推进排放控制区建设,广泛采用新型节能技术,大力推广电力及LNG清洁能源,推进运输结构调整等等,绿色港口发展深入人心。

近一年多来,政府各部门从创新监管方式,优化通关流程、提高通关效率、降低通关成本等方面推出一系列优化口岸营商环境的新举措,跨境贸易便利化水平显著提高。为营造更加良好的口岸营商环境,接下来,在

有效降低物流成本,进一步规范、降低港口收费的同时,更要进一步减少进出口环节审批监管事项,优化口岸通关流程和作业方式,提高口岸物流服务和效率,进一步促进港口合理分工和港口群协同发展,推动港口行业的高质量发展。

近年来,不断扩大对外开放,中国港口企业深度参与“一带一路”建设,开展与沿线港口的合资合作,完善海上丝路港口布局,港口成为“一带一路”倡议下的重要支点。随着“一带一路”倡议的深入推进,中国港口“走出去”迎来了新的发展机遇,在新形势下,中国企业不仅要“走出去”,更要“走上去”,依靠技术创新提升品牌影响力。

(作者单位系中国港口协会)

深耕粮食中转三十载

# 锦州港做大「北粮南运」

□ 全媒体记者 樊雪菲 通讯员 孙娜

8月26日,装载5000吨玉米的“伟翔9”轮缓缓驶离锦州港305泊位,未来2天,它将一路驰骋、直通山东半岛,完成其“北粮南运”的使命。该艘船舶的驶离,同时预示着以锦州港为核心着力打造的“农业产业联盟”已进入加速发展阶段。据市场人员介绍,依托农联盟平台引进的粮食下海量已逾20万吨。

今年以来,锦州港不遗余力深拓南北方“黄金水道”,在“北粮南运”“北箱南运”等领域上不仅占据一席之地,更掌握了重要话语权。

## 连续19年蝉联“中国内贸粮中转第一大港”

“玉米是公认的饲料之王、农产品之王,关系国家畜牧、轻工、能源及相关行业的发展,对整个国民经济发展有巨大影响。”提起港口粮食运输的发展,锦州港副总裁宁鸿鹏首先想到的是玉米。

他告诉记者,29年前,锦州港通航的第一艘船舶就是玉米船。近30年的深耕厚植,锦州港已成为“北粮南运”的风向标,并连续19年蝉联“中国内贸粮中转第一大港”地位。

据统计,19年来,经锦州港下海的散玉米累计已近2亿吨。“如果按一台L70型K车装玉米69吨,一节K车15米计算,那么可装载L70K车289万车,再将这些K车首尾相接,长度超4.3万公里,可绕地球一周。”宁鸿鹏说。

19年间,2亿吨的中转量几乎全部生成于“北粮南运”,成千上万艘载满黄澄澄玉米的船只,在“黄金水道”上闪耀着“黄金光芒”。数据显示,截至7月底,锦州港玉米吞吐量占辽宁港口总下海量的28%,同时,其97%的份额流向南方,“北粮南运”依然是主要流向。

## 产业联盟发力 服务农业增效乡村振兴

一蔬一饭、一鼎一镬,锦州港做大“北粮南运”的决心绝不止于此。2019年4月27日,锦州港牵头打造的“中国小康建设研究会暨现代农业产业化联盟”在京正式成立。该联盟的目标是以锦州港为纽带,把东北及内蒙古粮食生产区、中间运输区、南方粮食需求区等不同产业环节串联起来,整合各行业资源优势,最终实现农业增效、农民增收、企业增利,促进乡村振兴。

“从农联盟成立到前期培植再到初期发展,联盟领域相关条线业务迅速接洽、实施。”锦州港口国际贸易发展有限公司总经理纪国华告诉记者,5月17日,900节小高箱满载4.9万吨玉米,先跋山涉水抵运锦州港,然后再一路南下。“首票货源的成功引进,预示着整个农联盟体系已开始‘啖合’发力。”

今年以来,受非洲猪瘟的影响,玉米市场进入颓势。“但‘危机’与‘商机’总是并存的。”纪国华介绍,在东北其他港口粮食中转几乎停滞时,锦州港以农联盟为平台,以植入金融杠杆为优势,对接南方玉米贸易商,奋力抢占北方港口下海份额,捍卫“内贸粮中转第一大港”地位。

此外,1-7月,在深拓南北方“黄金水道”上,锦州港还开通了“锦州港—茂名广港”“锦州港—广州新港”两条粮食航线,带动粮食增量30万吨。

## 织密网络 粮食集装箱运量增速可观

据交通运输部发布的全国港口集装箱吞吐量数据显示,上半年我国集装箱吞吐量同比增长5.1%。而锦州港上半年集装箱吞吐量同比增幅12.2%,高于全国平均增幅水平。经统计,作为粮食运输的核心港口,1-7月,锦州港集装箱吞吐量中粮食货源的份额逾“半壁江山”。

锦州港副总裁刘福金对记者说:“能取得这样的成绩主要在于锦州港南拓北拓、开拓内贸版图,才能最终实现集装箱板块的逆势上扬。”

1月16日,锦州港受邀参加“博鳌论坛—海洋联盟会议”,首次在博鳌亚洲论坛海洋联盟作港口推介;3月5日,锦州港与东莞港签订战略合作框架协议,全年有望带动50万TEU中转量;5月22日,锦州港携手北部湾港召开推介会,强化未来两港合作密度,增开“锦州—海口”门点航线;5月29日,召开君安海运北方客户交流座谈会,扩大君安海运北方市场影响力,有效促成10余家核心客户签订;6月27日,举办第二届锦州港集装海运铁联运业务交流会,成功新增2条海铁班列,为港口增加年吞吐量近2万TEU;6月28日,召开上半年航运经理人交流会,新增“锦州—青岛”“锦州—海口”“锦州—南通”等航线;7月10日,举办扬州港集装业务推介会,全力保障锦州到扬州(长江内河)“集改集”业务延伸;7月17日,召开锦州港集装华南区推介会,深度对接华南地区客户,实现两地区客户有效联通,完善海上“穿梭巴士”运力问题……

刘福金告诉记者,锦州港就是通过这样不断推介自己,织就运输体系网以及内外联动扩大“朋友圈”,集装箱才保持了高速增长。目前,锦州港有13家班轮公司开设的26条集装箱班轮航线,已经构成贯通南北沿海主要港口、全面辐射珠江及长江水系的两个T形集装箱运输网络。

锦州港打造的集装箱“黄金水道”在航行的征程上,正耀射着“彩虹”一样的光芒。

“通过不断完善运输体系搭建、进行强而有力的行业推介等措施,锦州港集装箱行业2017年首次突破百万标箱,2018年飙升至162万标箱。我相信,2019年,锦州港应该能达到180万标箱。”望着吊机林立的码头,刘福金信心满满。

# 周均值六年来首超二千 BDI 构筑行稳致远走势

□ 俞鹤年

本周各指数上行减速,呈现行稳致远态势。尤其是BDI周均值自2013年10月初以来,首次冲超2000点。

## 总体状况:

BDI数值2013年1月2日至本周交易日共1663个,2000点以上占42个交易日即2.53%;2000-1000点区间占764个交易日即45.94%;1000点以下占857个交易日即51.53%,合计1621个交易日即97.47%在2000点以下。今年第29周至本周已累计14日超越2000点,本周全超2000点,表明市场在上行路上企稳。

## BDI:

本周BDI二降三升,收盘值2168点,周增幅3.83%,较上周低14.31%;周均值2095点,同比去年的1721点高374点或21.73%。本周BDI四项指标继续全部高于上周,其中最高值高80点或3.83%,最低值高285点或15.78%;本周四项指标连续第八周全部高于去年同期。

## BCI:

本周BCI亦二降三升,收盘值

3991点,周增幅4.44%,较上周低13.13%;周均值为3777点,同比去年的3323点高454点或13.66%。

## BPI:

本周BPI一降四升,收盘值为2196点,周均值2175点,同比去年的1567点高608点或38.80%。本周均值同比BCI低1602点或42.41%,较上周微扩0.06%的差距。

## BSI:

本周BSI续全五升,收盘值为1249点,周均值1192点,同比去年的1078点高114点或0.58%。

## 涨跌势:

BDI与BCI本周均无5+连升(降)涨(跌)势。BPI延续上周以10连升结束第六波涨势,累增21.87%,本周占0.23%。BSI延续上周第六波涨势为12连升,累增27.25%,本周占11.21%。

## 营运状况:

本周主型船运价日均获利:海岬型船净增813美元,较上周的5602美元锐减4789美元或85.49%;年内净增续升至14494美元。周均值较上

周增1825美元或6.67%,为29166美元。巴拿马型船净增224美元,环比上周高低1966美元或89.77%,年内净增续升至5843美元。周均值较上周高872美元或5.27%,为17410美元,同比海岬型船低11756美元或40.31%,较上周略扩0.80%的负差。

超灵便型船净增1360美元,环比上周低319美元或19.00%,年内净增续升至1898美元;年内净增续升至26.60%;周均值较上周高1709美元或14.45%,为13532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30437美元,较上周高813美元或2.74%;去年同周为23555美元,比本周低6882美元或22.61%。

巴拿马型船收盘为17583美元,较上周高224美元或1.29%;去年同周为13055美元,比本周低4528美元或25.75%。

超灵便型船收盘为14113美元,较上周高

1360美元或10.66%;去年同周为12102美元,比本周低2011美元或16.25%

按收盘值粗略估算,海岬型船营运续盈24.8成,较上周减盈1.0成;巴拿马型船续盈13.7成,较上周增盈0.3成;超灵便型船续盈20.0成,较上周增盈2.9成。

## 走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI续升至59.39%,BCI续升至177.35%,BPI续升为50.28%,BSI续升为27.44%。

本周大盘在上行路上稳速前进,BDI架构从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以2.86%对4.44%,落差为1.58%,较上周的3.95%缩小了2.37%的差距,缓速企稳;巴拿马型船是BPI为0.06%落差,较上周微缩0.07%的差距,超灵便型船与BSI落差为0.98%,较上周扩0.90%的差距。总体来看,各型船营运在构筑行稳致远走势。