

跨区域整合 港产城联动

湄洲湾港全力打造区域大宗散货基地

□ 记者 陈勤思 通讯员 吴定量

9月9日,记者在湄洲湾港斗尾港区外走马埭作业区中化泉州100万吨/年乙烯及炼油改扩建项目施工现场看到,吊装班组在现场信号人员指挥下,一块块板梁有序安装,各工种、各专业班组高度协调、配合默契,项目建设有条不紊、进展顺利。目前,该项目已完成总体进度的81%,预计年初完成建设目标。湄洲湾港在井然有序的工作中度过了成立十周年的日子。

2009年8月2日,福建省湄洲湾港口管理局组建并正式对外公告挂牌运作;2014年4月26日,福建首个离岸深水码头,中化30万吨级原油泊位投入试生产;2014年12月底,湄洲湾港口吞吐能力突破亿吨;2016年6月13日,国投湄洲湾煤炭码头首靠重载试车,这也是国家“北煤南运”战略的重大支撑项目;2017年6月30日,福建首个内河港口合作项目——秀屿8号泊位投运;2018年7月18日,罗屿40万吨铁矿石码头开港试运营,该码头为东南沿海最大的铁矿石码头;2019年5月17日,湄洲湾30万吨级航道正式开通使用;2019年7月26日,东南地区港口首次向台湾中转铁矿石,罗屿码头铁矿石顺利对台首航。

砥砺前行,步履铿锵。十年来,湄洲湾港扬帆向海,在激流中掠出一抹蔚蓝色。



湄洲湾港秀屿港区 LNG 码头巨轮出港。 许师伟 摄

握指成拳 释放协同效应

发挥脱钩前福建港航建设公司、福建省湄洲湾港口开发公司的开发建设、岸线收储的投融资平台作用,启动东吴、罗屿、肖厝、莆田四大作业区整体连片开发,以不到30亿元的省级资本投入,带动央企、民企、外企共同投资。十年间累计完成投资377亿元,新增泊位34个,新增港口吞吐能力1.2亿吨,港口年吞吐量从2009年的2655万吨提升至2018年的8370万吨,年平均增幅12.16%。

如今,湄洲湾港的54个千吨级以上生产性泊位整齐划一的分布在各港区,货物年通过能力近1.5亿吨,形成了临港产业带动、码头整体连片开发和公共集疏运设施建设三轮齐驱、快速发展的局面。

此外,湄洲湾港还加快推进港口企业合理布局和功能优化整合,以资本为纽带,以市场为导向,以政府调控为手段,鼓励大型港航企业通过联营、参股、兼并等方式对其他港口码头资

产进行重组,统筹建设经营公共码头。

2014年12月25日,湄洲湾港口企业资源整合取得突破,拥有15个泊位、近50亿资产的新莆田港务集团挂牌成立,基本实现湄洲湾北岸公共码头统一协调分工、建设、经营。2015年12月,湾内联合石化、中化、中海油等6家港口企业的18艘拖轮实现整合利用集中调度,总拖力达83200马力,位居全国前十。2017年,湄洲湾港推进公专用航道集约化管理,完成福建联合石化和中化泉州石化公司45.8公里专用航道移交与公共航道的统一管养。

港产融合 集聚发展动能

工业区为两翼的石化产业链,成为福建主要的石化产业集聚区。以福建LNG及燃气电厂、国投云顶湄洲湾电厂及煤炭码头、鞍钢冷轧钢铁为代表的能源产业、国家级进口木材检验检疫处理及木材贸易加工产业相继形成,成为福建省中部沿海的重要战略

资源,被列入福建十大增长区域和河西制造业“三湾引领”的重要基地之一。2018年投用的湄洲湾港罗屿作业区40万吨级铁矿石码头作为东南沿海地区最大铁矿石专用码头,填补了福建建设有大型铁矿石专用码头的空白。2018年,湄洲湾港进口原油2148

万吨,占福建省全省的98.5%,LNG、LPG占97.5%,煤炭保持在福建全省1/3左右,大宗散货枢纽港的地位较为明显,运输集约化水平大幅提升。

全球一体化的背景下,扩大朋友圈,实现互联互通是大势所趋。目前,湄洲湾港已与世界43个国家和地区的53个港口通航。2018年,湄洲湾港与上述地区之间的石油、煤炭、LNG、木材等货物吞吐量达4774万吨。

提升服务 吸引多元投资主体

福建内陆地区以及江西、湖南等中西部地区的能力得到大幅提升。

为让港口服务保障体系的不断完善,福建省湄洲湾港口局持续深化“放管服”改革。“改革推进以来,福建省湄洲湾港口局进一步简化申请材料、优化审批流程,将办结时限压缩至50%,实现所有经营许可事项网上审批全流程监督。”叶祥辉介绍说。近年来,湄洲湾港已逐步形成具

有多元投资特色的港口经济发展格局,实现了以中化、中海油、联合石化为主体的货主码头公司;以罗屿港口公司、国投湄洲湾港口、泉州港务集团、福建省能源集团为主体的公共码头公司。

同时,大力引进民营企业和其他投融资主体参与公共码头建设,形成振戎石化、中原港务等多元化公共码头企业,目前辖区共有国有企业16家,

台港澳企业2家,合资企业3家,民营企业30家,极大地释放了港口发展潜力。

追梦新时代,奋斗新征程。作为福建沿海地区重要港口,湄洲湾港正按照建设交通强国的部署,以新发展理念指引高质量发展,全力融入国家“一带一路”倡议,围绕港口、产业、城市三群联动的发展格局,积极打造东南沿海及中西部地区大宗散货基地,服务泉州、莆田产业布局和经济发展,稳步推进建设现代化、多功能的综合性港口。

日前,九江市港口航运管理局披露,2019年1到7月,九江港集装箱吞吐量完成26.78万标箱,同比增长20.24%;完成货物吞吐量7284.88万吨,继续保持良好的增长态势。

九江市港口航运管理局局长曹俊良告诉记者,九江港货物吞吐量已连续4年超过亿吨。今年4月25日,九江市人民政府印发《关于以“直航”促“三同”做大外贸总量建设区域航运中心工作方案》(“三同”即货物进境与沿海同价到港、出境与沿海同价起运、通关与沿海同样效率),更是大大提高了九江港货物进出境的物流时效,九江港的辐射能力明显增强,迎来了发展新机遇。

激发市场潜能

“今年1-7月集装箱箱量大幅增长,与九江市港口航运管理局制定《九江市以“直航”促“三同”扶持政策实施细则》(下称《细则》)密不可分。”曹俊良说,市政府政策出台后,九江市港口航运管理局进行调查研究,借鉴外地经验,制定《细则》,对扶持种类、扶持金额及落实方法等做出了具体规定,让政策落地,红利惠及港口、航运和外贸企业。

曹俊良介绍,九江市政府计划每年筹措不少于1.1亿元的“三同”扶持资金支持《细则》的实施。《细则》规定,对九江口岸外贸直航业务、九江赴洋山和对外高桥航次、对南昌、樟树(赣江、信江沿岸)等港口往返九江港的集装箱班轮航线分别给予资金补贴;对重庆、岳阳等长江上游港口在九江港中转的集装箱,免收码头装卸费,实现零费用中转。

此外,在江西省政府现行优惠政策基础上,九江市对进出九江港集装箱卡车高速公路通行省外车辆减免50%,省内车辆全免;对江西省外到发九江港铁路站点的集装箱重箱,按照2000元/组(2标箱)予以扶持;对江西省内及周边铁路运距在500公里以内到发九江港的,按照1000元/组(2标箱)予以扶持。

曹俊良告诉记者,7月份,九江市港口航运管理局依托中国(九江)国际贸易“单一窗口”现有平台数据资源和业务功能,设计开发了集上报、审核、分析、统计和预警等功能的“三同”扶持政策审核系统,在技术层面上进一步确保政策落地的准确性和时效性。截至7月底,共审核“九江—上海”天天班94个航次、昌九小支线145个航次、进出九江港集装箱卡车高速公路通行费1.4万多次等。

有了政策和资金支持,市场彻底被激活,货源不断向九江港聚集。7月份,九江港中转重箱完成1.8万TEU,同比增长111.76%;6月份,省内港口在九江港中转的集装箱有7261标箱,同比增长65.66%。

强化基础支撑

九江港要发展,有了政策支持,但硬件建设也不可或缺。曹俊良介绍,围绕构建港口集疏运体系的发展目标,九江市正大力推进九江港的基础设施建设。

目前,码头建设中,总投资11.89亿元的红光码头、总投资7.5亿元的上港二期多用途码头项目、总投资2.5亿元的汽车滚装码头项目等大型公用码头建设积极推进。同时,在江西省政府启动港口资源整合改革的背景下,九江市已争取江西省政府及交通厅支持,推进重大招商引资金项目配套码头建设。

“在疏港公路方面,彭泽港区彭浪矶作业区、矾山作业区、星子港区神灵湖作业区等3条疏港公路已在建设中。同时,湖口港区银砂湾作业区、湖口屏峰作业区、彭泽红光港区、都昌港区城区作业区等4条疏港公路也将年内开工建设。”曹俊良说,“在疏港铁路专用线方面,城西港区铁路专用线项目已在8月31日上午正式开工。”

加强口岸建设

口岸持续扩大开放无疑将有助于港口的发展。曹俊良告诉记者,在口岸建设方面,九江市多路出击、加速前进。一方面,粮食口岸运营良好,进口肉类指定监管场地项目在7月正式通过海关总署验收;另一方面,九江积极申报整车进口口岸和水果指定口岸,瑞昌港区和彭泽港区口岸开放项目已获国家部委支持性意见,国家口岸办正在审理。此外,2018年9月经国务院批准设立的九江综合保税区刚刚于8月29日通过海关总署验收,即将封关运行。

此外,2018年6月,九江市提出打造江海直达、服务全省、辐射周边的区域性航运中心。曹俊良介绍,目前,航运服务中心项目已于6月28日完成主体工程封顶,信息化平台项目已立项,航运中心的规划和运营方案编制工作都已完成,九江将打造集政府服务、航运交易、船货代理、信息交流、航运融资、航运保险等功能于一体的“互联网+物流+金融”综合性航运服务平台。“口岸环境的不断改善和航运中心建设,将为九江港的发展注入新的动力。”曹俊良说。

据悉,九江市将按照“一港五区、三核多点、江湖联动”的总体布局,重点开发城西、红光、瑞昌三大枢纽港,打造以集装箱为主的核港区,力争通过3至5年,城西港集装箱吞吐量达到60至80万标箱,红光港达到40万至60万标箱,瑞昌港达到20万至30万标箱;未来,将推动“互联网+航运”发展,加快“智慧港口”“单一窗口”和“大通关”体系建设,建立与国际投资、贸易通行规则相衔接的制度机制,推动口岸监管模式和服务方式创新,进一步完善服务功能,提高通关效率,促进金融、贸易、物流、信息等各种要素高效流动,建设高度开放、高效便捷的一流口岸。同时,加快临港产业升级、聚焦“5+1”特色千亿产业,促进临港工业发展壮大。

寻尸启事

2019年7月14日,根据群众报警在湖北省黄石市鄂黄长江大桥下游200米长江边发现一具男尸,尸长约1.60米,足长约21厘米,年龄约40至60岁。上身穿蓝黑色保安制服,下身穿黑色裤子,脚穿蓝黑色休闲鞋。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

2019年7月21日,根据群众报警在湖北省鄂州市杨叶镇长江边发现一具男尸,尸长约1.70米,足长约23厘米,年龄约30至40岁,上身穿黑色短袖T恤,下身穿黑色牛仔褲。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。

大盘继续上行 市场保持走强势头

□ 俞鹤年

本周,BCI平均值自2017年底以来,继今年第29周之后,第3次超越4000点;BDI单日值从7月16日以来一个半月内,已累计23个交易日超过2000点,其中周均值有5次高于2000点(首次是第29周,上周是第4次)。而在2013年开盘以来的六年半里,仅28个单日值在2000点以上。本周干散运输市场继续保持好于业界预期的走强势头。

总体状况: BDI数值2013年1月2日至本周交易日1672个,2000点占51个交易日即3.05%,2000-1000点区间占764个交易日即45.69%,1000点占857个交易日即51.26%,合计1621个交易日即96.95%低于2000点。目前,今年1月23日至5月9日累计71日跌破千点,5月10日至本周已累计82日超越千点,其中第29周至本周已累计23日超越2000点,本周继续全超2000点,表明市场行稳致远在路上。

BDI:本周BDI三升二降,收盘值2462点,周增幅3.56%,较上周低5.84%;周均值2484点环比上周高200点或8.76%,同比去年的1504点高980点或65.16%。本周BDI四项指标连续第四周全部高于上周,其中最高值高84点或3.53%,最低值高29点或1.31%;本周四项指标连续第十周全

部高于去年终期。 BCI:本周BCI亦三升二降,收盘值4949点,周增幅10.51%,较上周低1.02%,周均值为4910点较上周高668点或15.75%,同比去年的2490高2420点或97.19%。

BPI:本周BPI一升四降,收盘值为2216点,周增幅-1.96%,较上周低4.85%;周均值2245点较上周稍高4点或0.18%,同比去年的1521点高724点或47.60%。本周均值同比BCI低2665点或54.28%,较上周又扩7.11%的差距。

BSI:本周BSI亦三升二降,收盘值为1338点,周增幅为0.16%,较上周低6.64%;周均值1347点,较上周高32点或2.43%,同比去年的1134点高213点或18.78%。

涨跌势: BDI延续上周以10连升终结第十波涨势,累增20.42%,本周占5.79%。BCI本周无5+连升(降)涨(跌)势。BPI延续上周以8连升结束第七波涨势,累增4.59%,本周占0.09%。BSI延续上周以19连升结束第六波涨势,累增34.05%,本周占1.12%。

营运状况: 本周主型船运价日均获利:海岬型船净增2338美元,周增幅为6.75%,环比低6.37%,年内净增续

升至115.58%。周均值较上周增4722美元或14.52%,为37240美元。

巴拿马型船净增-343美元,周增幅为-1.91%,较上周低4.81%;年内净增转跌为50.21%。周均值较上周高40美元或0.22%,为17982美元,同比海岬型船低19258美元或51.71%,较上周续扩6.89%的负差。

超灵便型船净增43美元,环比上周低整整900美元或95.44%,年内净增续升至2884美元;周增幅为0.29%,较上周低6.24%,年内净增续升至33.42%;周均值较上周高358美元或2.42%,为15181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36921美元,较上周高2338美元或6.72%;去年同期为18676美元,比本周低18245美元或97.69%。

巴拿马型船收盘为17755美元,较上周低343美元或1.90%;去年同期为12249美元,比本周低5506美元或31.01%。

超灵便型船收盘为15099美元,较上周高43美元或0.29%;去年同期为12514美元,比本周低2585美元或17.13%。

按收盘值粗略估算,海岬型

船营运续盈32.2成,较上周增盈2.7成;巴拿马型船续盈13.9成,较上周减盈0.5成;超灵便型船续盈22.1成,较上周增盈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72.35%,BCI续升至199.39%,BPI转跌为51.21%,BSI续升为34.40%。

本周大盘在行稳致远路上上行,BDI架构出现如下特点:

本周二、三BCI单日值自2009年以来首度超越5000点,而在今年第14周(4月2日)竟惨跌至92点,仅在5个月内铁矿石运贸市场的跌宕起伏,简直“神乎其神”。

从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以6.75%对10.51%,落差为3.76%,较上周的1.59%扩2.17%的差距,折射上行动量涌现。

巴拿马型船是BPI为0.05%落差,较上周扩0.04%的差距,超灵便型船与BSI落差为0.13%,较上周缩0.14%的差距。总体来看,各型船营运或已走上行稳致远的轨道,干散运市场复苏不再是梦。