

港区口岸扩大开放获批

果园港助力重庆建设内陆开放高地

□ 全媒记者 周佳玲



俯瞰果园港。 本报资料室供图

多重优势夯实开放基础

位于两江新区核心区域的果园港,区位优势明显。自2008年以来的不断投入,让果园港基础设施日渐完善,功能日渐全面,资源优势也越来越集中,是长江上游航运中心标志性工程,也是长江上游最大的集装箱枢纽中心和件散货集散中心,为口岸的开放获批添加了重要砝码。

记者了解到,截至目前,果园港累计完成项目投资近90亿元,港区规划的16个5000吨级泊位已经全部建成,设计年通过能力3000万吨,其中集装箱200万TEU,件散货900万吨,商品滚装车100万辆。后方仓储功能区也已投入使用,初步形成了集装箱120万TEU、件散货600万

吨、滚装商品车100万辆吞吐能力和铁路1000万吨通过能力。

果园港岸线总长2.8公里,本次开放的港区范围包括其2800米岸线,共16个泊位。

除了完善的基础设施条件外,区位优势也是此次果园港口岸开放获批的一个重要因素。牛贤丹介

多式联运为开放加码

“重庆市打造的东、西、南、北四条国际物流通道自2017年12月以来,先后在果园港成功开行,现逐渐形成常态化运行。”重庆港务物流集团有限公司港航经营部副部长张水平向记者介绍,2019年中欧回程班列首次实现了铁水联运方式,回程班列的电解铜、木材抵达果园港后,原箱在果园港中转,再经长江黄金水道船运至江苏、上海地区。至此,中欧班列(重庆)、渝满俄中亚班列、国际陆海贸易新通道与长江黄金水道实现了真正意义上的无缝贯通。

近年来,重庆港持续推进所属4

个铁水联运港区进港铁路扩能改造,搭建铁水联运互联互通信息平台,稳定开通重庆至成都、贵阳等多趟铁水联运集装箱班列,使得西部等地的货源选择到果园港中转。如陕西钢铁集团,过去,进口的铁矿石抵达沿海港口后直接转铁路到陕西汉中。现在,货物到达沿海港口后,溯流而上直达果园港,再转铁路到汉中。据相关负责人透露,“中转后,物流成本每吨降低40元以上。”

果园港一直探索创新多式联运组织模式。2019年1月7日,依托果

开放之路越走越宽

目前,重庆已建成覆盖水陆空等多种运输方式的开放口岸体系,现有国家级开放口岸4个,分别为重庆港水运口岸、重庆江北国际机场航空口岸、重庆铁路口岸和万州机场;并拥有进口汽车整车、药品、肉类、粮食等9类进口特殊商品海关指定监管场地功能。

其中,在果园港口岸开放获批之前,重庆港水运口岸主要是寸滩港

区。寸滩水运口岸已具备进口肉类、水果、粮食、冰鲜水产品、疫苗5个国家级指定作业场所资质。“从更为宏观的层面来说,果园港口岸开放的获批,将有利于重庆港水运口岸形成‘果园港+寸滩港’双枢纽驱动的对开放新局面。”牛贤丹介绍,口岸开放后,果园港的口岸服务能力、口岸运营能力都将得到极大增强和完善,能满足区内企业急迫外贸需求,降低

企业成本、促进企业发展。

与此同时,果园港区作为西部唯一的港口型国家物流枢纽,扩大开放获批后,将加速建成吞吐量大、转运效率高、联运价格低的口岸作业区,长江中上游部分货物也能以“水铁无缝联运”的方式经果园港口岸作业区转运欧洲和东盟国家,促进“一带一路”与长江经济带有机融合。

目前,果园港铁路专用线海关

“船、港、货”江海联运物流数据等公共信息交换共享,最大限度地集并和调配资源。2019年5月29日,重庆港携手上海港、各支线船公司共同推出“渝申集装箱直达快线”,使得重庆至上海船运时间节省30%以上。

数据显示,2019年1-11月,果园港完成货物吞吐量1261万吨,同比增长34%;铁水联运和水中中转的集装箱量增幅均在40%以上。

“随着中欧班列(重庆)、陆海贸易新通道班列与长江水运等在果园港实现无缝衔接,完善的多式联运体系使得四川、云南、青海、甘肃等西部省份更多货源可便捷地通过果园港中转,也为果园港口岸开放获批增添了筹码。”牛贤丹表示。

监管设施改造工程已完成,铁路专用线已与码头前沿监管区域形成智能卡口联动,可在果园港铁路专用线发运外贸班列,铁水联运口岸功能基本完善,丰富了重庆开辟新国际贸易通道的能力。

不仅如此,2019年9月,果园保税物流中心(B型)通过海关等4部门验收,目前正封关运营。这也标志着,果园港的口岸开放功能将与果园B保的保税功能形成融合互动,进一步完善两江新区的开放体系,深入推进重庆建设内陆开放高地。

市场环境变数频显 BDI开局跌破千点

□ 俞鹤年

本周系2020年第1周,开市不利,BDI延续去年收市跌势,不进则退,跌破1000点。

总体状况:

BDI数值2013年1月2日至本周交易日1751点,高于2000点占64个交易日即3.66%,2000-1000点区间占828个交易日即47.28%;低于1000点占859个交易日或49.06%。

2019年1月23日至5月9日跌破千点,5月10日至年底累计149日超越千点,其中第29周至39周累计36日超越2000点,第39周周四失守2000点,迄今已连续15周末收复,第45周周四又失守1500点。2020年开市第1周跌破1000点。

BDI:本周因逢假日仅开市两个交易日,BDI全二跌,收盘值907点,周均值942点,同比去年的1270点低328点或25.83%。本周BDI四项指标全部续低于上周即去年终期,年度开市延续上年收市跌势。

BCI:本周BCI亦全二跌,收盘值1507点,周均值为1577点,同比去年

的1991点低414点或20.79%。

BPI:本周BPI亦全二跌,收盘值为902点,周均值934点,同比去年的1362点低428点或31.42%。本周均值同比BCI低643点或40.77%,较上周缩1.03%的差距。(注:本周BPI系预估值)

BSI:本周BSI亦全二跌,收盘值为662点,周均值674点,同比去年的957点低283点或29.57%去年同期增幅-3.00%,比本周高4.96%。

涨跌势:

本周仅2个交易日不足以形成5+连降(升)的波段跌(涨)势。

营运状况:

本周主型船运价日均获利:

海岬型船净增-3512美元,较上周低3398美元;年内净增为-3512美元;周均值较上周低2971美元或20.67%,为11401美元。

巴拿马型船净增-1722美元,环比上周低1033美元或149.93%;年内净增为-1722美元;周均值较上周低1928美元或20.56%,为7448美元,同

比海岬型船低3953美元或34.67%,较上周微缩0.09%的负差。

超灵便型船净增-1018美元,环比上周低749美元或278.44%,年内净增为-1018美元;周增幅为-12.09%,较上周低8.92%,年内净增为-12.59%;周均值较上周低939美元或11.25%,为7408美元。

由上可知,今年开局三型船日均获利年内净增值全部低于去年,表明干散运市场环境持续不佳,开市不利,后市充满不确定因素。

本周运价日均获利收盘值与上周环比:

海岬型船收盘为10825美元,较上周大挫3512美元或24.50%,同比去年的15341美元低4516美元或29.44%。

巴拿马型船收盘为7201美元,较上周低1722美元或19.30%,同比去年的10677美元低3476美元或32.56%。

超灵便型船

收盘为7277美元,较上周低

1018美元或12.27%,同比去年的10874美元低3597美元或33.08%。

经济不景气,营运成本上升,按收盘值粗略估算,海岬型船营运盈1.2成;巴拿马型船亏1.1成;超灵便型船微盈0.04成。

走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI为-17.53%,BCI为24.03%,BPI为-20.15%,BSI为-7.76%。

本周BDI架构依然全跌,黯淡开市。从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以-26.08%对-24.03%,落差2.05%,较上周的0.39%扩1.66%的差距;巴拿马型船对BPI为0.03%落差,较上周的0.19%缩0.16%的差距;超灵便型船与BSI落差为4.81%,较上周的0.22%扩4.44%的差距。本周总体营运如坠迷雾之中,干散运市场在诡谲多变的经贸风云中寻觅自己的坐标。

2020年BDI第1周报(1月2-3日)



生产播报

2019年底,在武汉经济技术开发区武汉江盛汽车码头有限公司(以下简称“武汉江盛公司”)沌口港区,随着22台来自重庆的捷达汽车缓缓驶下滚装船,武汉港发集团旗下的武汉港务集团(以下简称“武港集团”)商品车吞吐量达到103.15万辆,2019年实现圆满收官,成为中国内河首个商品车吞吐量突破百万的港口企业。这让武汉港逐渐成为中国内河最大的商品车运输公用平台和长江流域商品车多式联运的重要枢纽,也为武汉打造长江流域重要的汽车物流集散分拨中心提供了有力支撑。

多年深耕 两大港区错位发展

“为服务武汉‘大车都’产业板块,助力城市经济发展,武港集团投资建设的沌口滚装码头于2005年12月8日投入运行。”武港集团有关人士介绍,这是一个以滚装商品汽车为主,兼顾件杂货装卸为辅的通用性现代化码头,常年水深4.1米,配套5万平方米陆域堆场,具有全天候进行生产作业能力,有铁路专用线贯通港区,铁、公、水路物流疏运条件极为优越,成为武汉经济技术开发区原材料和产品进出口的最便利的水上通道,投产当年商品车运输量完成2万辆。

2014年10月,武港集团与上汽安吉物流股份有限公司合资,成立武汉江盛公司,为武港集团旗下的专业滚装码头公司。2015年,武港集团又与安吉物流共同投资新建了金口滚装码头,归于武汉江盛公司经营。金口滚装码头一期工程建设有1个3000GT(江轮)商品汽车滚装码头,码头后方陆域面积共350亩,设计吞吐量为12万辆/年。这一年,武港集团商品车运输量完成42万辆。2016年3月,沌口铁路滚装业务项目正式启动,标志着武汉江盛公司铁、水、公多式联运方式正式形成。

“2017年11月,武港集团进一步引进战略投资者东风车城物流股份有限公司,实现滚装业务产业链上下游进一步延伸。”武港集团有关人士告诉记者,经过多年发展,武汉江盛公司目前拥有沌口和金口两大港区,3个铁路商品车装卸作业平台,78万平方米的商品车仓储库场,可同时停放3万辆商品车。两大港区南北遥相呼应、业务错位发展,沌口港主要服务于“东风系”,神龙、东本、风神轿车经此运往重庆、上海等长江流域城市;金口码头服务上汽通用武汉基地,该工厂生产的轿车可走水路至江浙沪一带。

2019年以来,武港集团还按计划推进金口码头二期、金口商品车物流中心建设、沌口立体库改造等重点项目,为该公司未来发展储备生产能力,同时推进港口环保设施建设,完成岸电改造项目,绿色智能港口建设步伐加快。

铁水齐发 业务量显著提高

“2019年汽车产业进入寒冬期,行业预期普遍下调;但武港集团巩固和壮大现有客户和业务,对已运营的线路进行丰富。加强重点客户、大客户的走访、沟通,形成水路和铁路的稳定增量。”武港集团相关人士告诉记者。

据了解,武港集团牢牢把握公路治超机遇,制定“大力开发水路和铁路商品车业务”的战略。该集团在水路先后开辟“苏中如皋线”“苏北常熟线”“汉宜翻坝线”“湘江干支线”等4条新航线,并逐步走向成熟;铁路方面新增“武汉—新疆”“武汉—甘肃”“武汉—河北”等7个新流向。武港集团还引进长城、现代、马自达、捷豹、路虎、观致、东南汽车、江铃、起亚、东风新能源等10余个新品牌,使得滚装业务的水、铁作业量大大提高。2019年1-11月,该公司水路作业量68.42万辆,同比增长32.5%,在武汉地区市场占有率由75%上升到82%;铁路作业量完成6.1万辆,同比增长6.8%;完成多式联运14万辆,同比增长87.17%。

武港集团还推进“长江—湘江”干支联动,并对该线路进行延伸,优化资源配置,以实力稳定“武汉—常熟”业务,形成对流,大大降低物流成本。在汽车销售市场不景气,国五、国六车辆切换的背景下,设置在武汉江盛公司码头的四个通用临时库业务量增加3.22万辆。

寻求突破 锁定中高端市场

为拓展商品车种类,武港集团并没有满足于普通商品车运输,而是把目光锁定在了产业链的中高端市场。

2018年5月,华中地区首个进口商品汽车物流中心在金口港区投入使用,当年完成进口车作业量6536辆。武汉港目前尚未开通整车进口口岸功能,以前所有进口车都是先坐海轮到上海后进行报关、预检,再通过公路运输至武汉。物流中心建成后,进口车在上海报关完,可直接乘坐滚装轮船通过长江水运直达武汉。武港集团相关负责人给记者算了一笔账,一艘轮船一次可装载800辆汽车,而一辆公路货车一次只能运6至10台,800辆车算下来运费节省一半以上,还避免了长途公路运输有可能导致的车辆损伤,节约了2次检查的时间。

2019年以来,武港集团除了采取多种措施积极应对中美贸易摩擦给港口带来的不利影响,保证进出口商品车基本业务稳定,还引进高端品牌商品车业务,开拓商品车配送市场,新发展“武汉—广西”“武汉—安徽”等7条线路,多条供应链业务线并驾齐驱。多路出击,成效明显,武汉港汽车外贸物流中心的集聚效应进一步增强,进出口车业务扩大,实现出口车装卸11599辆,进口车3015辆。

“武港集团从2006年实现商品车运输‘零的突破’,到2015年完成年吞吐量42万辆,用了10年时间。而从42万辆到商品车年运输量首次‘突破100万辆’,只用了4年。这既是数的跨越,也是质的提升。”武港集团相关负责人自豪地说,“未来,我们的滚装业务还将不断实现突破。”

武港集团相关负责人介绍,武汉港发集团正与长安民生物流公司、一汽物流等大型企业携手合作,加快推进长江智联智慧汽车物流产业园项目在汉南港落地。未来,武港集团汽车滚装水运业务将在沌口、金口、汉南三大港区齐头并进,迎来更大发展空间。



商品车在武汉江盛公司卸车。 武港集团供图

商品车年吞吐量突破百万

武汉港务集团滚装业务赢佳绩

□ 全媒记者 罗强 记者 马日福