

果园港“三部曲”奏响发展强音

□ 全媒体记者 周佳玲



俯瞰果园港。 本报资料室供图

近日,随着集装箱班轮“冠荣668”最后一个集装箱在果园港集装箱码头装船启航,“中欧班列+江海联运”过境中转在重庆两江新区果园港首航成功。

到今年6月,内陆首个国家级开发开放新区——重庆两江新区已成立了十个年头。作为两江新区的核心区域,近年来,重庆两江新区以组建果园港物流枢纽为重点,奋力开放功能、建设智慧港口,着力绿色发展,认真谱写发展建设“三部曲”,为成渝地区双城经济圈建设提供强力支撑。

『开放协同』曲——加强多方合作联动

作为全国最大的内河水、铁、公联运枢纽港,2019年9月,果园港正式获批成为首批国家物流枢纽。这一重大利好让越来越多的投资者将目光投向了果园港。

鱼嘴铁路货运站扩建、果园保税物流中心(B型)一期项目封关运行、中新(重庆)多式联运示范基地加快建设……多个重大项目开始投用,果园港按下全面建设国家级物流枢纽的“加速键”。

截至目前,20平方公里规划范围内已实现城市规划和土地规划的全覆盖。东区核心是果园港,80%已建设完毕;西区主要包含鱼嘴铁路货运站、果园B保、中新(重庆)多式联运示范基地核心区等多个物流园区,还在完善建设中,已入驻17家企业。其中长安民生自运行以来,一期平均进出量已经达到8000吨左右;而果园B保一期到今年4月已经实现货值3.6亿元,整体出租率超过60%。

6月29日,重庆果园港鱼嘴铁路货运站集装箱首班列车在该货运站北货场成功发运,几天后将到达杭州、无锡等江浙地区。“鱼嘴货运站毗邻中新(重庆)多式联运示范基地、中新保税物流基地、民生物流等多个重点项目。其北货场集装箱到发功能的实现,能为上述项目提供便捷的集装箱货运功能服务,促进周边区域多式联运物流的发展。”重庆果园港国际物流枢纽建设发展有限公司副总经理汤卫东告诉记者。

“果园港已与长江上游攀枝花、西昌、南充多个城市签订了港口合作协议,目前正在构建和成都青白江铁路港两个国家级物流枢纽的合作联动,希望通过通江达海、机制协同互补等共同提高内联外通水平。”汤卫东介绍。除此之外,果园港也在着力推动与寸滩港、泸州港、宜宾港之间的四港联动,携手推进“一带一路”,发挥成渝两地成熟开行中欧班列、陆海贸易新通道等多条国际国内物流大通道的成功经验,加强协作互动,共同打造集运和分拨中心。

BDI架构总体继续在快车道上缓慢稳健,至本周已连涨26个交易日,为下半年开了个好头。本周BCI继续独占鳌头,和BDI一起已超过去年同期水平,而BPI、BSI仍然弱于去年同期。显然,发展是不平衡的,但总体是向好的。

总体状况:
BDI数值2013年1月2日至本周交易日1877个,高于2000点占64个交易日即3.41%,1813个交易日低于2000点占96.59%。本周继续行走在上行快车道。

BDI:本周BDI连续第五周全五升,收盘值1894点,环比上周涨45点或2.57%;周增幅8.07%,较上周低3.92%;年内净增续升为72.63%;周均值1823点环比上周高150点或8.97%;同比去年的1563点高260点

或16.63%,去年同周增幅25.92%,比本周高17.85%。本周BDI四项指标连续7周全部高于上周,上行在快车道春风得意。

BCI:本周BCI三升二降,收盘值4440点,环比上周涨221点或5.24%;周增幅5.23%,较上周低4.99%;年内净增续升为-1732.44%。周均值为4078点较上周高238点或5.84%;同比去年的2971点高1345点或45.27%,去年同周增幅30.88%比本周高25.65%。

BPI:本周BPI三升一平一降,收盘值1316点,环比上周涨80点或4.78%;周增幅4.77%,较上周低2.57%;年内净增续升为21.68%;周均值1268点较上周高32点或2.59%;同比去年的1471点低203点或13.80%;去年同周增幅26.64%,比本周高21.87%。本周均值同比BCI续低

3048点或70.62%,较上周扩差0.93%。

BSI:本周BSI连续第四周全五升,收盘值701点,环比上周涨23点或3.39%;周增幅为3.35%,较上周高0.19%;年内净增续升为2.83%;周均值672点,同比去年的805点低133点或16.52%;去年同周增幅4.14%,比本周高0.79%。

涨跌势:
本周BDI延续上周第4波涨势为26连升,累增142.18%。本周BCI延续上周形成5连升第五波涨势,累增13.46%,与上一波涨势时仅隔1个交易日。

本周BPI以13连升终结第4波涨势,累增47.01%。
本周BSI延续上周第3波涨势为22连升,累增35.44%。

“智慧升级”曲——构建多式联运共享服务平台

果园港地处“一带一路”和长江经济带的联结点,依托长江“黄金水道”,国家级新区、重庆自贸区核心片区、中新示范项目“三区叠加”的优势,近几年发展迅速。2019年,果园港区(含寸滩)货物吞吐量2044万吨,铁水联运量713.2万吨,集装箱吞吐量85.2万TEU。其中,集装箱多式联运箱量占总箱量33.6%。沪渝直达快线开行下水245艘次,上水70艘次。

但作为长江上游最大的内外贸内河港口,果园港枢纽物流功能也急需提档升级。“只有打破‘信息孤岛’,实现信息网络共建共享,才能促进成渝区域协同发展。”汤卫东表示。

记者了解到,果园港先后投用自动装车机、智能地磅系统、智能理货系统等多种智能设备,来提升港口管理运营智能化水平。

“绿色发展”曲——推动产城景高品质融合

物流产业集聚、国际贸易频繁……果园港的快速发展势必给环境保护带来极大挑战。

果园港的决策者们考虑到了这个问题。2018年,川渝就共同签订了《深化川渝合作深入推动长江经济带发展行动计划》,对生态环境联防联控;2019年,果园港率先完成了码头岸电改造,避免船舶在靠泊期间使用发电机,以减少燃油的使用,降低噪音污染和大气污染。

“我们不仅要经济发展‘高素质’,生态环境也要‘高颜值’。为了实现生态经济双赢,我们谋划推出一系列绿色发展措施,来推动产城景高品质融合发展。”两江投资集团副总裁、鱼复公司董事长唐峻告诉记者。

目前,鱼复园区已梳理出为果园港国家物流枢纽配套的“5个大通道、4个大立交、1个大配套”等十大工程项目,助力果园港国家物流枢纽加快打造内陆

同时,一套基于“智能中转设备”的多式联运信息系统研发也被提上国家物流枢纽的建设日程。

汤卫东介绍,多式联运信息平台主要包括6大模块,分别为集疏运信息交换、云数据信息服务、物流服务单一窗口、智慧型管控和资源统一配置、信息交互系统和全程可视化监控系统。

通过建设枢纽区多式联运智慧信息系统,不仅能够有效衔接区域内水运、铁路、公路等信息,还可以加强与市内其他物流枢纽的数据对接,实现市内信息共享,构建灵活高效的多式联运机制。“同时我们将逐渐接入国内国际平台,与上海、广州等具有代表性的沿江沿海枢纽港实现信息接入和信息共享,进一步为境内外企业提供可多样化选择的‘一站式、单式’定制化服务,大力推动成渝地区双城经济

开放门户,下一步,他们将依托果园港国家物流枢纽的开放优势和鱼复园区的产业优势,从“产”“城”“景”三方面入手,打造开放、智慧、生态城市。

“产”——通过规划建设无人化、智能化的果园港集装箱码头、鱼嘴铁路集装箱场站和中新(重庆)多式联运示范基地,设计新型的智能绿色集疏运系统,减少传统的公路集疏运产生的环境污染。同时物流基础设施要集中集约发展,发展金融、商业商贸、总部基地等产业,构建陆海相连的国际贸易生态圈。

“城”——利用已建成鱼嘴镇住宅及公共设施,完善交通配套、休闲娱乐、餐饮、商业配套等设施;打造国际物流商务小镇、物流产学研基地、综合信息服务中心等,为果园港国家物流枢纽的发展注入新动能,积极融入成渝城市群一体化发展。

“景”——构建区域内的绿

色慢行系统,以及多主题、多类型的绿地开放空间,打造物流枢纽智慧公园、高品质修复长江沿岸生态,守护长江岸线“绿色走廊”。

发展与民生并驾齐驱,生态与产业完美结合。未来,重庆果园港国家物流枢纽将实现绿色物流、绿色港口、绿色厂房、绿色交通……

“在倡导低碳环保的同时,我们将以方便群众生产生活为着力点,把经济繁荣与生态保护、城市配套、高品质生活有机结合,提升城市发展能级,营造良好的生态环境。”唐峻说。

如今,“东西南北”四个方向开放通道在果园港贯通,“铁水空”四种联运模式在果园港联通,“人财物数”四种要素在果园港汇聚。长江经济带、一带一路、双城经济圈建设等利好要素已经在川渝大地汇集,果园港乘此东风,正在由一个散杂货码头向着“世界中转站”奋力进发。

市场观潮

无纸化结算让厦门港更「聪明」

□ 全媒体记者 王有哲 通讯员 郭曼

近日,厦门港“结算直通车”——港口使费无纸化结算平台发布会在厦门港口管理局召开。该平台在全国范围内第一次实现了航商企业和船舶协作服务企业之间港口使费无纸化结算,进一步完善厦门港乃至全国港口的结算功能和服务。

“该平台项目是一项提高效率、降成本的好举措,也标志着厦门港在智能化创新方面又迈出了新的一步。”厦门港口管理局副局长洪里专表示。

工作效率提升超50%

“在2019年6月,厦门港引航站和厦门外轮理货有限公司就完成了使费票据电子化以及双方系统对接,实现使费电子票据的无纸化对接传递。这也标志着厦门外代港口使费无纸化结算平台项目正式启动。”平台开发参与方、厦门港引航站站长陈伯雄说,以引航费为例,以前引航员填好纸质签单后,要将单据带给财务,经过人工计算后,再发给船公司收费。如今,引航员只要轻点移动设备,电子化平台就能完成电子签单、实时计费、自动开票等全流程。

随着现代网络和大数据技术的不断发展,现有传统的港口使费结算方式存在流转环节多、传递时间长、票据易丢失、整理难度大、耗材成本高等诸多弊端,影响口岸相关单位之间的结算效率。

“港口使费无纸化结算平台的一大特点就是打破传统,创新财务结算电子化操作服务流程,实现了信息的高速传递和最大程度的共享。”平台牵头搭建单位、中国厦门外轮代理有限公司财务部总经理助理郭方毅表示,该平台运行后,每个月可节约纸质票据超过一万张,港口使费账单结算时间可从21天缩短至7天,财务开票工作效率提升超过50%,票据交接频率实现实时交接,且票据准确率大幅提升。

郭方毅还介绍,该平台的另一大特点就是集成创新。港口使费无纸化结算平台项目将聚集更多应用角色,促进航商、船舶代理、码头、引航站、理货、拖轮、船供等港航企业多种角色协作,并将各自的业务信息流进行整合归并,形成一体化的集成解决方案。

项目分三阶段完成

郭方毅告诉记者,港口使费无纸化结算平台项目历时1年,分为三个阶段完成。第一阶段为2019年6月25日至2019年8月31日,厦门外代公司完成了厦门港引航站和厦门外轮理货有限公司使费票据的电子化以及双方系统的对接,实现使费电子票据的无纸化对接传递。

第二阶段为2019年9月1日至2019年12月31日,该阶段厦门外代公司对涉及港口使费的主要船舶协作服务企业逐家登门进行推介,促使厦门港船务公司、厦门中联理货有限公司、厦门集装箱码头集团有限公司海天分公司、厦门和健卫生技术服务有限公司、厦门外代报关行有限公司、厦门外代航运发展有限公司等主要船舶协作服务企业实现票据的电子化。

第三阶段为2020年1月1日至2020年5月31日,这段时间里,厦门外代公司完成与所有主要船舶协作服务企业系统的对接,使费电子票据全程无纸化进行传递交接。至此,项目实现完美收官。

“作为全国港口首创,该项目的顺利运行将有利于船舶协作服务企业、航商企业等数据标准的统一和互联互通。”厦门港务控股集团有限公司副总经理蔡立群表示,项目的实施有利于促进港航企业电子商务标准体系的再提升,对推动国家标准体系的建立、完善电子有重要作用,从而进一步促进我国与国际的接轨、提高我国国家竞争力。

结算平台功能还将延伸

航运企业对港口使费无纸化结算平台的便利化深有体会。在发布会上,马士基(中国)航运有限公司厦门驻港代表谢志超感慨地说,“以前,相关港口使费的单据非常多,业务量大的时候,单据可以从地板堆到天花板。无纸化结算平台彻底改变了这一切,尤其适合新冠肺炎疫情常态化防控的当下。”他认为,该平台不仅绿色低碳环保,也将为企业运营增效降本,还为打造国际一流营商环境、建设世界一流港口,促进厦门港及厦门市的高质量发展贡献了新力量。

郭方毅表示,由于港口使费无纸化结算项目具有很好的系统开放性、经验可拓展性、系统模块可复制性,未来可考虑在福建沿海港口、甚至全国沿海港口推广落地,进一步助推打造服务高效、开放融合现代化水运体系,助推港口航运经济向电子化、信息化、智能化高质量发展,为现代航运服务体系作出新的贡献。

“以港口使费无纸化结算平台项目建设为契机,下一步,厦门港进一步完善财务结算的功能和服务,依托强大的财务结算能力,将结算平台的功能延伸至厦门港各港航单位,实现各单位之间的系统对接与业务协同,打造厦门港航运物流的单一结算窗口。”蔡立群说,通过船舶协作服务企业、航商企业之间的协调与信息共享,助力企业业财融合,实现以低成本为客户高效提供优质、增值服务的目标。

洪里专告诉记者,放眼未来,厦门港口管理局将继续与港航界和相关部门凝聚合力,持续推动5G技术、大数据、云计算、区块链等新型信息技术与港口行业深度融合,争取在全国沿海港口智能化运用上产生更多的“厦门样本”。

BCI雄风独秀扛鼎撑大盘 BDI为今年下半场开好球

□ 俞鹤年

营运状况:
本周主型船运价日均获利:海岬型船净增3041美元,较上周低1089美元或26.37%;年内净增续升为18345美元;周增幅为9.95%,环比低5.49%,年内净增亦续升为162.55%。周均值较上周高3381美元或12.10%,为31327美元。

巴拿马型船净增534美元,环比上周低159美元或24.04%,年内净增续升为1587美元;周增幅5.35%,较上周低2.03%;年内净增续升为31.33%。周均值较上周高291美元或2.97%,为10079美元,同比海岬型船续低21248美元或67.83%,较上周的92.73%缩24.90%。

超灵便型船净增256美元,环比上周高26美元或11.30%,年内净增续升为107美元;周增幅为3.39%,较上

周高0.26%,年内净增续升为-11.68%;周均值较上周高183美元或2.48%,为7575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32682美元,较上周续涨3041美元或10.26%,遥遥领先各型船,同比去年的26444美元高16238美元或23.59%。

巴拿马型船收盘为10504美元,较上周续升534美元或5.36%,同比去年的13295美元低2791美元或20.99%。

超灵便型船收盘7575美元,较上周增256美元或3.43%,忝列末位,同比去年的9435美元低1719元或18.22%。

按收盘值粗略估算,海岬型船营运续盈23.9成,较上周增盈3.1成;巴

拿马型船盈2.9成,较上周增盈0.7成;超灵便型船盈4.7成,较上周增盈0.3成。

走势看点:
本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI续升为72.63%,BCI续升为-1732.44%,BPI续升为21.68%,BSI续升为2.83%。

本周从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以9.95%对5.23%,落差4.72%,较上周的5.22%缩0.50%差距,表明回调力度减弱,运价日均获利超3万美元,保持去年9月底以来的最高水平。

巴拿马型船对BPI为0.58%落差,较上周0.04%扩0.54%差距,出现微波动;超灵便型船与BSI落差为0.04%,较上周微扩0.01%,风平浪静。BDI总体在上行快车道继续减速。