

未来五年，上海国际航运中心将这么干

□ 全媒记者 陆民敏



△ 洋山码头。

建设上海国际航运中心是党中央、国务院从我国经济社会发展全局出发作出的重大战略决策。未来五年，上海国际航运中心如何进一步提升能级和核心竞争力，促进城市及区域经济高质量发展？

“优化空间布局，发挥航运产业集聚辐射效应”“引领长三角，推动港航更高质量一体化发展”“打响服务品牌，强化全球航运资源配置能力”……近日发布的《上海国际航运中心建设“十四五”规划》（简称《规划》）描绘了未来五年上海国际航运中心建设的宏伟蓝图：2025 年基本建成便捷高效、功能完备、开放融合、绿色智慧、保障有力的世界一流国际航运中心。

推动长三角港航更高质量一体化发展 ▶▶▶▶

《规划》提出，上海国际航运中心要引领长三角，推动港航更高质量一体化发展。

那在这方面，上海具体有何布局？“‘十四五’期间，上海市各相关部门和口岸单位将充分利用上海国际航运中心的综合优势，以长三角更高质量一体化为导向，以提升区域港口群整体竞争力和影响力为根本遵循，积极推动长三角港政、航政、口岸管理协同，同时支持港航市场主体以资本为纽带进行业务协同，促进航运资源要素高效配置和便捷流动，与长三角港口共建辐射全球的航运枢纽。”上海市交通委主任董爱华介绍。

上海海事局副局长吴红兵表示，海事部门将通过一流的海事监管服务，为长三角港航一体化发展、为上海国际航

运中心能级提升提供良好的水上交通安全环境。

“目前，上海海事局正会同兄弟海事管理机构，试点建设东海水上交通管理协调中心，加强跨海区和中远海船舶动态管理，提升水上交通动态管控能力。”吴红兵说，此外，还试点长三角跨区域一体化交通管控，推行沪苏船舶进出长江一体化交通组织，推行交通管制协同、搜救指挥协同、执法监管互助、执法结果互认。

上港集团则会从市场合作层面考虑，加快长江业务转型创新的步伐，做实长江战略深化方案，突出新平台、新业务、新动能，推动该集团长江战略“抽新枝”、开新局。

上港集团副总张欣表示，上港集团与太仓等港、各支线公司达成战略合作，完

成上海、九江、太仓三地的服务中心筹建工作，促进长江港航企业依托长江服务平台，有效融入服务长三角更高质量一体化发展和长江经济带发展等国家战略，实现港航企业间的信息共享、业务互通、创新创效。将在原有的基础上新开通“申芜快航”“太申快航”等精品航线，以“点对点”航线为宗旨，实现“五定”运行，航线密度达到天天班，着力降低客户物流成本、提高货物运输效率。聚焦长江经济带、长三角一体化发展等国家战略，打造“江海河”互通互联、“公铁水”齐头并进的港口枢纽体系和高效的物流集疏运网络体系。同时，创新推出长江中转、陆改水、海铁联运、空箱中心、ICT 内陆集装箱码头项目（苏州、湖州）等多种业务模式，为长江腹地客户多元化的物流需求提供服务选择。

港口岸电实现全覆盖 ▶▶▶▶

加快推进港口岸电布局是提升港航绿色发展水平的重要举措之一。

2019 年，上海市交通委、市发改委、市财政局联合印发了《上海市港口岸电建设方案》，明确建设计划和鼓励政策。通过实施针对岸电建设和运营的扶持政策，规范岸电建设、验收、使用环节管理，上海港岸电推广取得积极成效：2020 年，上海港完成 22 套岸电设施、38 个岸电泊位的建设。目前全市已建成 68 个专业化岸电泊位，覆盖率达到 79%。

“接下来，上海将持续推进岸电泊位建设，并着力提高岸电使用率。”董爱华表示，上海将持续完善岸电设施布局，不断提高外港码头岸电泊位覆盖率，新建

码头同步配套建设岸电设施，继续推进在用泊位岸电改建，力争实现全覆盖（目前覆盖率已达到 79%）；加快推进内河岸电的标准化建设，规范内河岸电设施建设标准，推动标准化改造。

上海将推进船舶受电设施改造，2023 年底前，基本完成内河集装箱船、滚装船、1200 总吨及以上干散货船和多用途船，以及海进江船的改造工作。2025 年底前，基本完成 600 总吨及以上内河干散货船和多用途船的改造工作。

“我们还将贯彻实施《长江保护法》，加强执法监管，对符合条件的船舶靠港期间岸电设施使用做到应用尽用。研究制定新一轮鼓励岸电使用的扶持办法，

提高岸电使用率。”董爱华说，将加强岸电使用管理，进一步完善岸电使用在线监测平台，保障岸电设施安全，并监测、统计岸电运行情况。

于福林表示，“十四五”时期将是上海国际航运中心从“基本建成”迈向“全面建成”的历史新阶段。

打通集疏运体系“堵点” ▶▶▶▶

“‘十三五’时期上海已基本建成航运资源要素集聚、航运服务功能完善、航运市场环境优良、航运物流服务高效的国际航运中心，初步具备全球航运资源配置能力。”《规划》给过去五年上海国际航运中心的“成绩单”打了个高分。

但《规划》也指出，目前上海国际航运中心的枢纽港建设需要突破资源瓶颈，提升服务水平。其中，上海港码头结构性矛盾突出，铁路与港区、内河港区与海港衔接不畅，高等级内河航道、公路集疏运网络部分区段瓶颈影响整体效益发挥。

上海市交通委主任于福林在 7 月 8 日上海市政府举行的新闻发布会上表示，上海港作为世界最大的集装箱港口，集疏运体系对港口的支撑作用十分关键。针对目前存在的短板，上海市交通主管部门将在“十四五”期间重点推动以下两方面工作：

一方面，促进内河水运发展，发挥其运能大、污染小、能耗低等优势。截至“十三五”末，全市高等级内河航道达标里程已超过 280 公里，基本形成“连接江浙、对接海港”的高等级内河航道网架构。“十四五”期间，上海市交通委将继续促进内河水运发展，发挥其运能大、污染小、能耗低等优势，减少陆路交通压力。除了推进建设苏申内港线、油墩港航道整治工程外，还计划打通大芦线东延伸河海直达航道，使洋山深水港区与内陆集装箱货源地之间的往来更加高效、可靠。该项目在临港新片区打通了一条分

流区域集卡通行压力的高标准、高水平“水上高速”，每年可分流 400—600 万 TEU 的集疏运量，减小东海大桥及城市道路交通压力，有效提升集装箱内河运输的时效性与可靠性，对推动集装箱运输“公转水”具有积极的推动作用。

另一方面，推动优化陆路集疏运网络，着力解决陆路运输瓶颈问题。首先，规划建设临港新片区集疏运中心。东海大桥作为洋山港连接上海市域的唯一通道，交通流量的不平衡导致其承载能力难以充分释放。为此，上海市交通委将在新片区查验区南侧选址建设集疏运中心，同时在东海大桥应用人工智能、北斗导航、智能集卡等新技术，调蓄大桥交通流量，削峰填谷提高其服务能力。集疏运中心和东海大桥智能集卡专用道之间，将通过东海大桥高架连接道工程连接。

远期，上海市交通委还计划将集疏运中心、芦潮港铁路中心站、南港码头等设施连接起来，充分发挥多式联运优势，缓解陆路交通压力，进一步推动海铁联运业务发展。结合沪通铁路二期工程，建设外高桥港区进港专用线，解决当前港区 and 铁路衔接不畅问题。目前，沪通铁路二期项目已完成专项规划调整审批，交通委正在协调项目初步设计审批，争取尽早开工。同时，还将积极拓展海铁联运市场，充分发挥芦潮港铁路中心站作用，提升信息互通共享水平，完善内陆地区对接上海港的海铁联运通道。

打造航运服务功能创新高地 ▶▶▶▶

《规划》还指出，现代航运服务需要推动政策创新，集聚要素资源。与成熟的国际航运服务要素市场相比，上海在航运发展软环境方面尚有差距，在一定程度上制约了航运要素集聚和服务水平提升。现代航运服务业仍存在市场主体规模小、分散度高的情况，国际市场辐射能力相对较弱，航运创新生态尚待培育形成。

对此，临港新片区将从吸引船舶登记，集聚船舶要素和扩大国际中转集拼业务规模两方面入手，打造航运服务功能创新高地、促进航运要素集聚。

“‘中国洋山港’籍船舶登记注册，对集聚高端航运资源要素资源具有积极意义。”临港新片区管委会专职副主任赵义怀介绍，为此，海事部门出台《中国洋山

港籍船舶登记管理办法》，推动总体方案中明确的各项制度创新。未来，临港新片区管委会将以船舶登记注册为载体，促进船舶管理、船舶检验、海事法律、航运咨询、海事教育培训等航运产业链集群发展，吸引各类海事服务机构落户。

赵义怀还表示，在各部门的共同努力下，临港新片区已完成多票国内跨口岸国际中转集拼业务试单，并对相关业务流程进行固化、优化。2020 年，洋山深水港区国际中转集拼箱量 346.6 万标箱，占比达 17%。接下来，临港新片区将搭建国际中转集拼服务中心，实现出口拼箱、国际中转拆拼箱等多业态同场作业，支持对拆拼箱货物进行简单加工、包装组装，延伸物流增值服务，进一步提升洋山深水港枢纽功能。



△ 东海大桥。 本版图片均来源于本报资料室

2021 年 BDI 第 27 周报（7 月 5—9 日）

BCI 与 BPI 换位涨跌 BDI 呈维持微升走势

□ 俞鹤年

本周大船争流，中小船收涨，维持大局平衡，支撑 BDI 以微弱涨幅于不倒，市场出现微调局面。BCI 因前期亏重，周环比虽收盘胜出，但均值仍落后；反之，BPI 前期劲升，故收盘落而均值升。这是市场小幅波动的表现。

总体状况：

2013 年 1 月 2 日至本周共 2131 个交易日，BDI 平均值为 1156 点，BDI 大于 2000 点占 144 个交易日或 6.76%；1000 点至 2000 点区间占 1016 个交易日或 47.68%；小于 1000 点占 971 个交易日或 45.56%，合计 1987 个交易日 2000 点（含）以下占 93.24%。BDI 从 1985 年 1 月 4 日设立 1000 点迄今 36 年至本周收盘 3300 点，增长 2300 点或 230.0%，年均增约 64 点或 6.4%，可见干散货航运总体维

持稳固复苏。

BDI：

本周 BDI 二降三升，收盘值 3300 点，环比上周续升 15 点或 0.46%；周增幅 0.50%，较上周收缩 0.51%；年内净增续升至 97.68%；周均值 3245 点，环比上周转低 105 点或 3.13%；同比去年的 1823 点高 1422 点或 78.00%，去年同周增幅 8.07%，比本周高 7.57%。本周 BDI 四项指标仅收盘值高于上周，表明市场在稳中调整。

BCI：

本周 BCI 亦二降三升，收盘值 3725 点，环比上周转高 225 点或 6.41%，较 BPI 续低 366 点或 8.92%，较上周缩小 8.86%；周增幅 6.65%，较上周扩幅 18.91%；年内净增转升至 88.23%。周均值 3505 点较上周续低 353

点或 9.15%，较 BPI 续低 651 点或 15.66%，较上周扩大 9.94% 差距；同比去年的 4316 点高低 811 点或 18.79%，去年同周增幅 5.23%，比本周低 1.42%。本周海岬型船运价日均获利收盘跌重返 3 万为 30972 美元，较上周增 1866 美元或 6.41%，周均值 29066 美元较上周续低 2925 美元或 9.14%，分别落后巴拿马型船 5940 美元和 8338 美元，或 16.09% 和 22.29%。

BPI：

本周 BPI 全五降，收盘值 4101 点，环比上周转低 168 点或 3.94%；周增幅-3.99%，较上周大缩 20.25%，冲销了上周 13.34% 扩幅；年内净增转跌至 120.27%；周均值 4156 点，较上周续高 64 点或 1.56%；同比去年的 1258 点高 2898 点或 230.37%，去年同周增幅

4.77%，比本周高 8.76%。本周均值同比 BCI 续反超 651 点或 18.57%。本周巴拿马型船运价日均获利收盘为 36912 美元，较上周转低 1510 美元 3.93%，周均值 37404 美元较上周续高 571 美元或 1.55%。

BSI：

本周 BSI 一平四降，收盘值 2891 点，环比上周转低 44 点或 1.50%；周增幅-1.51%，较上周低 3.51%；年内净增转跌至 104.59%；周均值 2910 点，较上周转低 15 点或 0.51%，同比去年的 688 点高 2222 点或 322.97%，去年同周增幅 3.35%，比本周高 4.86%。

涨跌势：

本周 BDI 延续上周形成 5 连降第四波跌势，累增-7.20%，与上一波跌势时隔 15 个交易日。

本周 BCI 延续上周形成 5 连降第五波跌势，累增-22.23%，与上一波跌势时隔 15 个交易日。

本周 BPI 出现 5 连降第四波跌势，累增-3.99%，与上一波跌势久隔 32 个交易日

本周 BSI 无 5+ 连升（降）成波涨（跌）势。

走势看点：

本周 BDI 架构各指数年内净增率如下：BDI 续升为 97.68%，BCI 转升为 88.23%，BPI 转跌为 120.27%，BSI 转跌为 104.59%。

本周 BDI 架构呈对冲制衡走势，从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船为 6.64% 对 6.65%，落差为 0.01%，较上周缩差 0.01%；巴拿马型船为-3.99% 对-3.99%，落差为 0，较上周缩差 0.01%，两者换位起伏，或为不平衡的前兆。