

从“物理整合”到“化学反应”

湖北港口焕发勃勃生机

□ 全媒记者 周佳玲 记者 马日福

近日,湖北省港口集团有限公司(以下简称“湖北省港口集团”)旗下的武港集团正式接管金控集团旗下的武汉金控港口。接管后,武港集团将加大粮食散改集、陆改水、“北粮南运”等工作推进力度,打造中部地区最大的粮食运输集散中心。

记者了解到,今年6月30日,湖北省港口集团正式揭牌成立,负责落实港口资源整合相关工作。而武港集团接管武汉金控港口,正是湖北省港口集团推进港口资源整合的一个缩影。湖北省港口集团相关负责人介绍,通过整合,湖北港口基本实现了由

小变大、从散到合,并同时实现了四大“化学效应”,即统筹优化全省集装箱航线;打通省外港口高效便捷的物流通道;盘活沿江码头存量资源,强化中欧班列(武汉)与各地市州的联动;促进港口资源配置更加合理,构建业务发展新格局。



俯瞰阳逻港。本报资料室供图

港口整合基本到位

口企业实力增强、运营能力提升。

记者了解到,目前湖北国有港口整合已基本到位,资产移交基本完成。截至8月27日,划转资产规模和职工人数均超过目标的95%,剩余企业也正在进行划转,拟于9月份全面完成。

通过资产整合,湖北省港口集团资产规模实现了“三个倍增”:港口货物吞吐能力从1亿吨增加至2.05亿吨,码头泊位数从68个增加至179个,码头覆盖的通航里程从720公里增加至1545公里。

目前,湖北省港口集团总资产规模约

全省航线统筹优化

——武汉”直航航线,正是优化升级省内集装箱航线的重要举措之一。

此外,今年6月以来,荆州松滋车阳河港积极优化港口航线运力,强化市县港口资源共享,推出“荆江速递”(车阳河港—盐卡港)集装箱班轮“升级版”。升级后的“荆江速递”先期投入54标箱班轮1艘,确保每天一个单向航次,在车阳河、盐卡港间快速完成集装箱中转集并,以尽快批量搭载长江骨干班轮运抵海港外运。同时利用“车阳河港—宜昌白洋港”航线,加速集装箱转运,扩大中转箱运量,该港区

与省外港口合作加快

运效能。

9月12日,“中鑫98”轮满载湖北货物2758件、5287吨纸浆顺利靠泊山东港口潍坊港,这已经是9月份以后第2船纸浆从湖北抵达山东。这标志着“长江—潍坊”纸浆班轮航线常态化运行,湖北至山东的江海联运通道正式打通。

该航线是湖北港口集团首次打通湖北至山东水运航线和江海联运大通道。解决了黄冈晨鸣的纸浆到山东寿光工厂的运输问题。黄冈晨鸣每年调拨到寿光

多式联运通道更畅通

地资源、枢纽资源及通道资源,巩固提升内陆开放型现代化多式联运体系。

8月29日,“荆门—阳逻港—日本”海铁联运班列正式开行,满载来自荆门的无纺布、纤维板等出口货物的集装箱在阳逻国际港集装箱铁水联运示范基地完成“交接棒”,由省内铁路班列登上“汉亚二号”江海直达船舶,5天后抵达日本。

“今年以来,受新冠肺炎疫情影响,集装箱运输市场缺箱少柜、舱位短缺情况严重。‘荆门—阳逻港—日本’海铁联运班列开通后,全程运输时效可控、成本低,很大程度上缓解了生产企业用箱难、订舱难、成本高等问题。”湖北省港口集团相关负责人介绍。

与此同时,湖北省港口集团积极强化中欧班列(武汉)与各地市州的联动。如汉欧国际物流公司坚定不移落实全省港

8月,江苏省港口集团集装箱板块完成吞吐量68.9万TEU,再创单月历史新高。其中,太仓正和国际码头单月突破18万TEU,镇江港国际集装箱码头单月突破4万TEU,徐州国际集装箱码头单月完成0.9万TEU,各自创造本单位的吞吐量新纪录。

“金秋时节是收获的季节,我们也取得了防疫与生产的‘双胜利’。”9月10日,江苏省港口集团党委委员、副总经理谭瑞兵有感而发。

为筑牢抗疫水上防线,江苏省港口集团立足疫情防控常态化,严格对照上级防控工作的各项规程,坚持科技大数据管理系统和装备平台“软硬件”两手抓,用科技手段管好人员健康、行程轨迹、船岸梯口、港区卡口,重点发挥好集团自主研发的安健环管理信息系统。

他们启用集团生产应急指挥中心,实现“一网整合数据、一屏能观全局、一体应急联动”。同时,实行舷梯口采用人员自动消毒门、船岸无纸化单证交接、船员违章上岸红外线报警、24小时全覆盖不间断监控等技术创新措施,做到随时可回放、可查阅、可追溯,切实守牢“第一道关”。

江苏省港口集团下属各码头公司也积极行动,用科技构筑防控堡垒。

集装箱“不停车”消杀助力“人货同防”。南京港龙集公司推出江苏省首个集装箱自动消杀系统,自今年8月16日起,所有外贸直航航线进口的集装箱在进入码头前,都必须在此全面消杀。该系统配置下、侧、顶多点喷口,在集装箱车辆进入消毒区域时形成“消杀雾墙”,对集装箱实现全方位动态消毒。同时,该装置可通过地感设备,自动启动和停止喷淋消毒系统,全程实现“不停车”消杀。

“疫卡通”管理平台做好“健康预警”。苏州港开发“疫卡通”全员健康大数据管理平台,员工每日打卡上报身体健康状况、行程轨迹等信息,实现精准分析及异常情况预警,实现信息链条完善、信息精准对接,掌握防疫“主动权”。张家港自主设计的江苏省内沿江港口首个外贸船“船岸通道移动式消杀平台”,实现了船岸消杀标准化、流程化、规范化。苏州港还建立了门卫卡口智能管理系统,通过PDA扫码枪二次开发逐步实现门卫卡口智能化管理,自动识别录入信息、汇总电子档案,增加门卫登记审核效率,减少人员接触。

测温监控探头强化防疫查违纠偏。镇江港金港分公司在该司12号泊位后沿生产楼严格落实执行一个通道进出,并在通道内

『硬核科技』筑防线 上下齐心夺高产

□ 全媒记者 张亚蓓 通讯员 张越

安装测温监控探头,对所有进出人员实时体温测量和口罩佩戴不规范抓拍。

“齐祥泰管家”让集卡司机“少跑腿”。太仓港正和兴港码头在“齐祥泰管家”小程序中开发了“疫情防控”专项功能模块,集卡司机根据流程提前申报健康信息,码头公司前置审核,闸口安排专人督查即可,大大缩短了手工登记集卡司机基本情况和健康信息的采集时间。

通过科技赋能、精细治理,依托多种“硬核”科技,江苏省港口集团构筑起了立体化防控格局。截至目前,江苏省港口集团实现“零感染、零疑似、零扩散”。

“科技手段是精准防疫的硬核保障。我们将不断强化常态化疫情防控能力建设,全面系统研判各类疫情信息,为科学防控、智慧防控提供有效依据,筑牢阻隔疫情传播的‘防火墙’。”谭瑞兵介绍,水上“战疫”的高效推进为8月生产经营捷报频传筑牢了屏障。

“9月4日夜班,完成集装箱吞吐量3998TEU,打破今年3月12日夜班创下的历史纪录;9月5日白班,完成集装箱吞吐量2734TEU,昼夜工班吞吐量完成6732TEU,突破3月中旬创下的历史纪录。”这是江苏省港口集团集装箱公司正和兴港码头工作日志内的文字,也是江苏省港口集团历史纪录一次次被刷新的写照。

在南京港,南京港股份公司强化生产协调组织,克服生产资源不足、通行不畅等困难,港口生产经营经受住考验。8月,该公司自然吨完成105.68万吨,为2021年度第二高产月,原油中转量达到52.4万吨,创仪征港区后管道油时代新高。8月8日,南京港股份公司建港以来首次4艘外轮同时在港作业,创造历史。8月15日,单日作业量达8.83万吨。

8月31日17时50分,在苏州港8号泊位,“中海昌运1”轮装卸完毕,港盛分公司以完成煤炭自然吨196万吨、吞吐量501万吨的成绩为8月画上圆满句号,刷新了月度自然吨、月度吞吐量两项历史纪录。记者了解到,港盛分公司强化“水水中转示范区”综合服务能力,8月份煤炭直取比例达87%;CAPE船流程直取首次投入试运行,直取比例达到23%。

据悉,江苏港口集团集装箱公司立足区域货源出口需求,与船公司、物流公司和太仓各码头共同协调,开发了“集件”不定期航线,累计完成10艘船、共6139TEU吞吐量。此外,太仓港正和兴港码头还于8月增加了2台场桥,缓解堆场作业压力。

践行“两在两同”,凝聚奋进力量。面对突如其来的新冠肺炎疫情,江苏省港口集团坚决守住政治红线、生命底线、生产经营存亡线“三道防线”,奏起了疫情防控与安全生产的激昂“交响曲”。

2021年BDI第36周报(9月6-10日)

BCI收盘高升奇峰突起 BDI走势换挡启动加速

□ 俞鹤年

本周BDI架构主干指数收盘大涨,BCI收盘创下6月以来的最高纪录;周线跌幅骤缩,尤其是BCI仅-0.01%,预示反弹在即。唯BSI连跌加剧,作为对前几周30连升的“回报”,可见市场是公平的。

总体状况:

2013年1月2日至本周共2175个交易日,BDI平均值为1204点, BDI大于2000点占188个交易日或8.64%;1000点至2000点区间占1016个交易日或46.72%;小于1000点占971个交易日或44.64%,合计1987个交易日2000点(含)以下占91.36%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今36年(平均值为1488点)。至本周收盘3864点,增长2864点或28.64%,较上周收缩0.80%,年均增约80点或8.0%,干散货航运总体走势减速换挡加速。

BDI:

本周BDI三降二升,收盘值3864点,周均值3731点,环比上周续跌202点或7.26%;同比去年的1418点高2313点或163.12%,去年同周增幅-8.74%,比本周低7.00%。

本周BDI四项指标连续第二周全低于上周,其中收盘差距最小,显露市场反弹苗头。

BCI:

本周BCI亦三降二升,收盘值5567点,周均值5173点,较上周续跌559点或9.75%,较BPI高1649点或46.79%;同比去年的2071点高3102点或149.78%,去年同周增幅比本周低12.13%。

本周海岬型船运价日均获利收盘46172美元,较上周续跌481美元或0.10%,周均值42905美元,较上周续跌5079美元或10.58%,与巴拿马型船相比,收盘值高13816美元或42.70%,周均值高11191美元或35.29%。

BPI:

本周BPI亦三降二升,收盘值3595点,周均值3524点,较上周续跌161点或4.37%;同比去年的1539点高1985点或128.98%,去年同周增幅-9.46%,比本周低9.25%。本周均值同比BCI续低2047点或35.71%。本周巴拿马型船运价日均获利收盘为32356美元,较上周续跌94美元0.29%,周均值31714美元较上周续跌1456美元或4.65%,较上周回升0.26%。

BSI:

本周BSI全五降,收盘值3170点,周均值3222点,较上周转跌191点或5.60%,同比去年的957点高2265点或236.68%,去年同周增幅-0.52%,比本周高4.90%。

涨跌势:

本周BDI延续上周形成7连降第五波跌势,累增-15.53%,与上一波跌势时隔38个交易日。

本周BCI继续无5+连升(降)成波涨(跌)势。

本周BPI延续上周以8连降终止第五波跌势,累增-21.84%,本周占-13.76%。

本周BSI延续上周形成8连降第四波跌势,累增-9.18%。与上一波跌势时隔31个交易日。

走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI续跌为114.28%,BCI续跌为131.22%,BPI续跌为107.56%,BSI续跌为113.95%。

本周BDI走势减速换挡加速,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-0.01%对-0.01%,落差为0,较上周缩量0.02%;巴拿马型船为-0.23%对-0.21%,落差为0.02%,较上周缩量0.02%。总体继续减速回调,海岬型船收盘一举投中“三分球”。