

连云港港出口滚装车辆设备同比增八成

高速增长背后的“源动力”

□ 全媒体记者 陆民敏 通讯员 杨开林 文/图

“今年1—11月，连云港港累计出口滚装车辆设备142515台，同比大幅增长81%，预计全年有望冲刺15万台大关。这是我们港口今年最亮眼的货源增长点。”12月7日，连云港港有关负责人告诉记者。

在新冠肺炎疫情冲击下，连云港港滚装业务还能在“高基数、高增长”的前提下，依然保持“加速跑”，实属不易。



商品车等待出运。

多路出击 出口车数量连年翻番

连云港港地处中国沿海东部，是大陆桥走廊的东端起点，拥有铁路、公路、水路等集疏运条件，并且陇海沿线及其辐射带汽车主机厂密布。如何将资源和优势有机结合起来？

自2019年开始，连云港港便利用陇海兰新铁路直通进港的优势条件，与中铁特货合作开展火车汽车运输集港服务，进一步吸引了商品车货源在连云港聚集。

“用火车来运汽车，不仅减少了运输时间，也带来了运价上的优势，对港口车辆出口主体货源的稳定起到了至关重要的作用。”连云港港东方港务分公司市场营销中心件杂滚装部经理孙东介绍，该公司现有专用卸车铁路线1条，每条每天最

高可装卸35节JSQ6型运输车3列，日均卸载小汽车达1050台，今后还将改造一条卸车线，能力将进一步提升。

此外，连云港港在连云港区墟沟西作业区共有9个顺岸式泊位，均可作为滚装泊位靠泊，与其他滚装港口相比，有着泊位数量上的优势，在船舶集中到达时，可以增加靠泊艘次，减少滚装船滞留时间，对很多滚装港口都具有吸引力。

“航线扩张带动货源增长，货源增长推动航线开发”，这是连云港港开启滚装业务高速增长“密码”。通过主动对接腹地车企，了解客户运输需求，并与各大滚装船东公司保持密切沟通，推动“船、港、货”三方合作，使连云港港在滚装航线布

局、港企合作等方面取得了巨大突破。短短几年间，连云港港已与华轮威尔森、日本川崎、安吉物流、商船三井、日本东车等10多家世界著名滚装船公司达成合作，开辟了欧洲、中东、非洲、澳洲、南亚、东南亚、北美洲、南美洲、远东、韩国等16条滚装航线，与上汽集团、中国重汽、卡特彼勒等全国近百家多车辆和工程机械生产企业建立了长期稳定的合作关系。

在“稳基础、增航线、广揽货、质取胜”的战略引领下，连云港港出口车数量一路“加速狂奔”，2018年到2020年车辆出口年均增幅100%以上，几乎每年都要翻一倍，在中国主要汽车滚装出口港中名列前三。

“三心服务”磨砺专业品牌

“虽然这些年取得了一定成绩，但与上海港相比，我们在码头硬件、场地面积、人员配备等方面还存在不少差距。”彭桥表示，让客户“放心、省心、开心”，才是连云港港的独特优势，也是客户能够坚定选择连云港港的原因。

如今，从车辆集港到装船运输，连云港港整个环节具备完善的安全监管体系，设立专门点检人员、重新规划场地使用，划定专门场地和备用场地，优先保证滚装车辆装卸，让客户放心。同时，通过合理安排作业衔接，提供人防、技防等措施，千方百计为客户节约时间和成本，并且在拥有滚装场地、发达航运网络条件支撑性下，

全方位提供车辆点检、洗车、拆装、加油、帮电、充气等配套服务，让客户省心、开心。

在2020年首届全国“辽宁港口杯”滚装技能大赛上，连云港港的滚装司机荣获了团体第二名，在全国的竞技舞台上大放异彩。该港滚装装船作业效率如今可以达到每小时300台，单船装船量最高达到4562台。

今年以来，连云港港还推出了海铁联运集港新模式，实现欧洲中转业务零突破，首次尝试精密仪器设备滚装进出口业务，新增建设停车场地，设施条件实现完善升级。今年9月，该港出口车辆高达2.3万台，再次刷新港口单月最高出口纪录。

品牌引领，多点突破，连云

港“三心服务”持续吸引货源集聚，不断扩大市场影响力，出口车辆已经涵盖了大小客车、小型轿车、电动车和汽车吊、搅拌车、打桩机、装载机、半挂车等工程机械40余种，车辆品牌多达100余个。

“我们将充分发挥陆海交汇和货物集散优势，进一步加强港口功能、完善物流网络、强化通关便利，创新多式联运方式，为客户提供更加便捷、经济、优质的服务。”连云港港口控股集团董事长朱向阳在滚装出口量突破10万台时表示，要加快整车进口口岸资质申报，力争早日实现车辆双向对流，争取把连云港打造成国内外进出口车辆基地和集散中心。

近日，首船装载来自双星、昊华、金宇、永盛、中一、远兴等6家山东大型轮胎企业共3万方优质轮胎及胶合板产品的“卓远海昇”轮，从山东港口码头启航，驶向山东港口位于阿联酋阿布扎比港的海外仓，运费比传统的集装箱运输模式降低40%左右，成为后疫情时代中国港口助力实体经济、推动“一带一路”市场高质量发展的生动案例。

今年是我国提出共建“一带一路”倡议八周年。山东港口积极响应“一带一路”倡议，与国内外港航伙伴、广大客户携手同行，合力维护“一带一路”贸易链、供应链稳定，以港口高质量发展不断激发外向型经济新活力，共同为“一带一路”沿线国家乃至全球经济发展提供更强助力。

自成立以来，山东港口就主动把港口一体化改革、高质量发展的逻辑原点归集到国家战略大格局中，与国家战略深度互动，通过主动融入“一带一路”倡议和新发展格局，站在了国家新一轮对外开放最前沿。

山东港口坚持“东西双向互济，陆海内外联动”，不遗余力构建“西连中亚欧洲，东接日韩亚太，南通东盟南亚，北达蒙俄大陆”的多式联运物流大通道，为“一带一路”产业链、供应链畅通提供有力支撑。

海上增航线、扩舱容、拓中转。山东港口不断加密与“一带一路”沿线港口的航线密度，航线总数达317条，数量和密度稳居中国北方首位，其中，直达“一带一路”沿线国家、地区的航线总数已达到87条，与国外37个港口缔结友好港关系，成为联通“一带一路”的重要枢纽，构筑起了联通“海上丝绸之路”沿线国家和地区的强大海上贸易航线网络，为贸易往来提供便利与支持。2020年，山东港口完成集装箱吞吐量3147万标箱，其中，青岛港集装箱吞吐量首次超越釜山港、跃居全球第六、东北亚第一。

陆上开班列、建陆港、拓货源。面对中国北方缺少有力内河联运支撑的现状，山东港口大力发展海铁联运，在内陆重要物流节点城市开通海铁联运班列72条、开发建设内陆港22个，注册成立区域物流公司4家，将一个物流实体项目布点连成线，通过阿拉山口、霍尔果斯等口岸打通了国际过境运输通道，形成“立足山东、贯通沿黄、辐射全国、联通世界”的物流网络。目前，山东港口海铁联运量已连续六年全国第一。今年1—10月，“齐鲁号”欧亚班列共开行1456列，同比增长14.9%。

除了来自航线、班列等领域的“硬联通”，山东港口还积极推进资金、合作等“软联通”。山东港口连续三年承办“一带一路”陆海联动高峰论坛，今年，新华社在该论坛上发布了国际航运枢纽竞争力指数、新华·山东港口大宗商品指数体系、RCEP成员国贸易互通指数三大重磅指数。山东港口成立“一带一路”陆海联动发展联盟，设立百亿级产业母基金，签署系列战略合作协议，搭建与行业、政府合作共赢平台。通过资本赋能与资源整合，山东港口释放出更多重磅利好，为“一带一路”沿线贸易互联互通贡献了港口力量。

山东港口深刻理解“一带一路”倡议的主旨要义，联手中远海运等伙伴组团发展，借船出海，以港为媒，全球落子，从亚洲、欧洲到非洲大陆，一步一个脚印，为共建“一带一路”成为机遇之路、繁荣之路贡献了山东港口新动能。

在中东，山东港口青岛港与中远海运集团、阿联酋阿布扎比港务局合资建设运营了阿联酋阿布扎比码头。截至2021年11月23日，中远海运阿布扎比码头二期集装箱码头项目累计装卸543艘次，完成装卸量617585.5TEU。山东省政府驻西亚非洲代表处处长郭明慧说：“两年来，面临全球疫情和企业订舱难、运费高等困难，山东港口阿布扎比码头运营团队始终奋战在一线，及时调整市场战略，为企业寻求最佳解决方案。山东代表处将竭力为在阿和西亚非洲区域企业做好相关服务。”

在巴基斯坦，山东港口与中电建合作，成功承揽了卡西姆港运营项目，取得了良好的经济效益和社会效益，成为“一带一路”标杆性项目。

山东港口还把目光投向遥远的非洲大陆。山东港口携手魏桥、中铝、韦立共同成立“赢联盟”，在几内亚成功运营管理赢联盟、金波、博法、维嘉四个铝土矿码头项目，搭建起“几内亚—中国”铝土矿全程物流链条，在全球首次实现使用大型散货船回程批量运输件杂货，航线双向发力实现“重来重回”，成功打造“中非杂货班轮”服务品牌，同时带动了中国特色装备一同出海，为推进“中非黄金通道”建设和中非经贸交流作出了贡献。

此外，山东港口还参与建设运营了意大利瓦多港，成为连接中欧、中意的“一带一路”“门户港”；携手中石油打造国家重要的能源进口大通道，委派运营管理骨干全面参与缅甸马德岛30万吨级原油码头的船舶引航、原油装卸、拖轮驾驶维修等工作。

志合者，不以山海为远。面向未来，山东港口将继续以港口基础设施互联互通和国际融合物流合作为重要切入点，打造国际领先的智慧绿色港、物流枢纽港、产城融合港、金融贸易港、邮轮文旅港，加快建设“港通四海、陆联八方、口碑天下、辉映全球”的世界一流海洋港口，为推动共建“一带一路”高质量发展蓝图增添山东港口色彩。

『一带一路』蓝图上的山港亮彩

□ 全媒体记者 杨柳

噢准商机 争揽货源打基础

2005年，189台挖掘机被装上“泰耀”号轮，顺利开启了连云港滚装出口业务第一单。自此，连云港港一直将该货种作为新兴货源之一，不断培育市场、挖潜上量，客户也开始慢慢了解连云港港。

“相较于大连、天津、上海等大型专业汽车滚装专用码头，我们的滚装业务起步较晚、规模小、货源相对不足。”在连云港港东方港务分公司副总经理彭桥的印象里，最初他们主要出口重卡、工程机械、大型客车等产品，也没有定期班轮，每年出口量大约在6000—7000台，2017年首次突破1万台。

2018年4月1日，连云港港首次与上汽集团开展合作，430台上汽乘用车从连云港港68号泊位装船出口沙特，这成为连云港滚装业务发展关键转折点。

近年来，上汽集团不断加大海外市场布局，仅2020年就实现整车出口和海外销售39万辆，同比增长11.3%。数据显示，连云港港近几年的滚装业务出口增长主要在于小汽车业的出口强劲拉动，而这其中有70%的比例都来自上汽乘用车，其产品主要通过连云港港出口至欧洲、沙特、东南亚、南美、澳大利亚等地区。

事实上，随着中国国产品牌目前在自主研发、产品制造、设计等方面的快速发展，上汽乘用车、江淮汽车等国产品牌“走出去”已成为一种趋势。而连云港港恰恰是敏锐地“嗅到”了机会，抓住了行业外扩机遇，加大了对商品车滚装出口货源的争揽，逐步奠定了业务发展基础。

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数周报

集中补库运量回弹 运价波动指数下行

本期武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI)为457.98点，较上期下跌6.87%。本月钢铁行业淡季特征明显，铁矿石及钢材价格回调，市场供需偏弱，钢厂以满足当前生产来进行集中补库，运量较上周上涨22.61%。供应方面，本周各航线的报价涨跌不一，整体航线运价呈上涨趋势。典型航线方面，江阴/靖江-鄂州、镇江/南京-武汉航线运价下跌较为明显。因部分航线本周无发运量，影响铁矿石综合运价指数下跌。

Table with 3 columns: 上期, 本期, 环比涨跌幅(%)

Table with 3 columns: 航线, 运价(元/吨), 与上期涨跌幅(元/吨)



中国长江煤炭运输综合运价指数周报

煤源紧张运量续减 运价指数波动上行

本期中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为648.96点，较上期上涨8.37%。由于限产控价政策及冬储保供持续影响煤炭市场，入冬后工业、民用用电增加，电厂采购需求调整转旺，但本周长江煤炭资源仍偏紧张，到达运量较上周环比减少13.86%。本周各航线运价涨跌不一，长江中上游航线运价上涨，下游航线运价相对较稳定。典型航线方面，各航线运价波动明显，振幅扩大，涨跌幅度均超过1元/吨。

Table with 3 columns: 上期, 本期, 环比涨跌幅(%)

Table with 3 columns: 航线, 运价(元/吨), 与上期涨跌幅(元/吨)



中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周报

货源回升运量增长 运价指数止跌微涨

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为995.49点，较上期上涨0.73%。近期国内疫情防控常态化条件下的个性化出行需求，带动了商品车市场消费增长。同时，部分主机厂月初下单量有所增长，滚装运输资源稳中有升。本周长江整体商品车滚装运量环比上升8.71%。其中，上水航线运量增长10.36%，下水航线运量增长8.01%。运量增长带动综合指数小幅上扬。

Table with 3 columns: 上期, 本期, 环比涨跌幅(%)

Table with 3 columns: 上期, 本期, 环比涨跌幅(%)



武汉航运中心出口集装箱运价指数周报

航线运价涨跌互现 运价指数止涨回落

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为5121.24点，较上期下跌0.15%。本周出口集装箱市场总体稳定，航线运价涨跌幅度不大。12条主要航线中9条航线运价下跌，3条航线运价下跌。其中，波斯湾/红海市场供需平稳，运价上涨0.66%；欧洲、地中海地区港口加强对新一轮疫情管控，市场运输需求及航线运价出现波动，欧洲航线运价下调1.37%、地中海航线运价上涨0.47%；南美西航线市场供求关系良好，运价上调0.46%；美东、美西市场临近传统运输旺季尾声，船舶舱位满载，运价高位企稳，美东航线运价下跌0.65%，美西航线运价微涨0.02%；南非(德班)航线市场受疫情影响，运价下跌0.21%；东南亚随着生产和出口的复苏，运价总体向好，继续上涨4.16%；日本关东、中国台湾、韩国(釜山)航线运价分别上涨0.29%、0.21%和1.92%。澳新航线市场需求稳定，运价上涨0.39%。

Table with 3 columns: 上期, 本期, 与上期涨跌幅

Table with 5 columns: 航线, 单位, 权重, 上期, 本期, 与上期涨跌幅

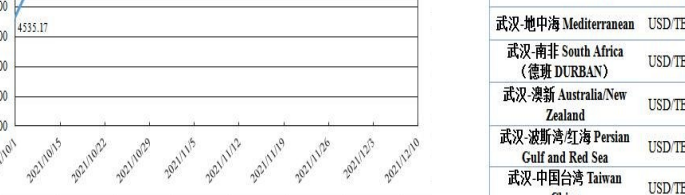


Table with 5 columns: 航线, 单位, 权重, 上期, 本期, 与上期涨跌幅