

首次突破3000万标准箱

宁波舟山港迈上“新征程”

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 洪宇翔



宁波舟山港年集装箱吞吐量首次突破3000万标准箱起吊现场。林国平 摄

近日,随着浙江省海港集团、宁波舟山港集团党委书记、董事长毛剑宏的一声远程指令,位于宁波舟山港梅山港区7号泊位的一只“披红”的集装箱,在远控桥吊和智能集卡的配合下稳稳吊装至“中远海运双鱼座”轮。至此,宁波舟山港年集装箱吞吐量首破3000万标准箱,成为继上海港、新加坡港后,全球第三个跻身“超3000万箱俱乐部”港口。

首破“3000万箱”,实现“千万箱级”新跨越,彰显了宁波舟山港一体化发展加速度。

宁波舟山港集装箱运输业务起步于上个世纪八十年代。1984年7月22日,镇海港区起吊了宁波港的第一个集装箱,当年共完成323标准箱。1994年,箱量首破“10万”,成为区域大港。2001年首破“100万”,2005年首破“500万”,宁波港集装箱运输业务从无到有,从小到大,发展之快被业界誉为“宁波港速度”。

2005年12月20日,时任浙江省委书记习近平在宁波-舟山港管理委员会授牌仪式上指出,今后的大手笔建设一个浓墨重彩之处,将是在港口建设方面,港口建设的重点将是在宁波、舟山一体化之举。2006年,宁波舟山港实现一体化,推动集装箱运输业务进入黄金发展期。当年,时任浙江省委书记习近平按下宁波舟山港“700万箱”起吊按钮。2008年,全港箱量首破“1000万”,实现了从“百万级”到“千万级”的大跨越。

2015年,习近平总书记考察浙江时提出了“干在实处永无止境,走在前列要谋新篇”的新要求。之后,浙江省海港集团、宁波舟山港集团相继成立,宁波舟山港实现了以资产为纽带的实质性一体化,当年箱量首破“2000万”,实现了第二个“千万箱级”跨越。

2020年3月29日,习近平总书记在考察宁波舟山港时提出了“优异”“硬核”“强港”的殷切嘱托。宁波舟山港牢记嘱托、不负使命,在今年首破“3000万”,实现了第三个“千万箱级”新跨越。从一体化到实质性一体化,16年间,宁波舟山港沿着习近平总书记绘就的一体化蓝图坚定前行,年集装箱吞吐量连跨“千万箱级”三大步,全球排名从一体化前2005年的第十五位跃升至今前三强,创造了令全球航运界瞩目的“宁波舟山港加速度”。

数字化改革 创造高质量发展新业绩

今年初,《浙江省数字化改革总体方案》发布,提出要以数字化改革撬动各领域各方面改革,加快完善高质量发展体制机制,争创社会主义现代化先行省。宁波舟山港以数字化改革等为突破口,加快自主研发集装箱生产操作系统投用,加速梅山等集装箱码头全程智能化改造,推动高质量发展。

宁波舟山港自主研发的n-TOS 3.0系统(集装箱码头生产操作系统)在穿山、梅山、金塘等港

区大面积投用,结束了国内“千万级”集装箱码头依赖国外系统的历史。据测算,目前该系统作业的集装箱吞吐量达2300万标准箱,占宁波舟山港“3000万箱”近八成。

此次承担第“3000万箱”起吊任务的梅山港区是宁波舟山港推进数字化改革,建设智慧港口,打造世界一流强港的示范引擎之一,正致力于建设“三个一”全域智能化集装箱码头:一个“双芯”智能大脑——n-TOS 3.0系统+

iECS系统自主研发、高效可控;一条特色鲜明的“作业链”——远控桥吊、龙门吊设备规模居全国港口首位,智能集卡和人工集卡特定区域内规模化混线作业;一张港区“物联网”——“5G+北斗”应用设备数量位居全国集装箱码头前列,为智能大脑和作业链提供支撑……截至目前,该码头今年集装箱自动化作业箱量超260万箱,占其总箱量40%以上,进一步夯实

了“千万箱”级智慧码头建设基础,同时为传统码头智能化改造提供了有效借鉴。

年集装箱吞吐量首破“3000万箱”,是宁波舟山港发展史上的一个里程碑,更是一个新起点。未来,浙江省海港集团、宁波舟山港集团将牢记嘱托,砥砺前行,铸“硬核”、建“强港”,创“优异”,为浙江省高质量发展建设共同富裕示范区作出新的更大贡献。

发挥“硬核”力量 凸显服务国家战略新作为

“宁波舟山港在共建‘一带一路’倡议、长江经济带发展、长三角一体化发展等国家战略中具有重要作用,是‘硬核力量’。”今年以来,宁波舟山港克服新冠肺炎疫情冲击、航运市场剧烈波动等不利影响,全面落实疫情防控工作,持续发挥“硬核”力量,服务国家战略、区域经济和全球客户,推进集装箱吞吐量取得新突破,助力新发展格局,全力保障全球物流链产业链畅通。

“3000万”为国家战略提供了更强支撑。自今年初以来,宁波舟山港持续织密海向集装箱航线网络,航线总数较2020年末净增27条,达287条,创历史新高,其中“一带一路”航线达117条。陆向方面,宁波舟山港围绕“千里国内线、万里甬甬班”目标,积极探索国际联运班列,“义新欧”中欧班列金华平台今年已累计开行中欧班列超600列。宁波舟山港与杭甬两关共同探索,大力推进义乌“第六港区”建设,成功开行义乌“第六港区”海铁联运专列,使

货物可在义乌西站完成宁波港集装箱码头的预放行、预配载等流程,经海关放行后“视同进港”,实现“一次申报、一次查验、一次放行”,助力港口服务、码头功能前移。

宁波舟山港将一条条海铁联运通道向内陆深处延展,辐射16个省(自治区、直辖市)61个地级市,截至目前已完成海铁联运业务量110万标准箱以上,超去年全年总量,成为名副其实的海陆“双枢纽”、开放“桥头堡”。

“3000万”为区域经济发展提供了更大保障。2021年,国内疫情依然复杂严峻,国内疫情虽有反复但总体平稳,海外对“中国制造”的需求量大增,区域出口企业频频面临航运市场“一箱难求”“一舱难求”状况。宁波舟山港结合党史学习教育“三为”专题实践活动,率先推出“空五条”,落实空箱船拖轮引航费用减免、空箱免堆期延长、管空服务等一系列补贴和服务举措,吸引海外空箱回流,缓解出口企业集装箱紧缺困局。据统计,1至11月,宁

波舟山港外贸进口空箱量达689万标准箱,同比增长24%,远超总箱量增幅。

“3000万”也为全球客户提供了更优服务。2021年,宁波舟山港陆续建成梅山港区集装箱码头9号泊位、金塘港区大埔口码头3号泊位,梅山港区集装箱码头8号泊位、金塘港区中澳现代产业园项目配套码头工程(一期)等多个码头相继投入试运营,提升了港口作业能力和服务潜力。

宁波舟山港积极配合地方口岸管理部门,尝试集装箱“抵港直装”“船边直提”等作业模式,免去港区堆存与多次装卸环节,大幅度地提升了进出口货物流转速度和效率。

面对全球港口普遍出现的拥堵现象,宁波舟山港依托全港船舶集中调度管理优势,提升港口运转效能,深入挖掘作业潜力,将集装箱干线船待泊时间控制在20小时左右,运行效率居国际、国内主要港口前列,让“3000万箱”货物进出宁波舟山港更便利、更快捷。

挖市场揽货源 生产亮点纷呈

今年以来,在大连本土新冠肺炎疫情影响下,大连口岸集装箱业务首当其冲,发展受阻。“为将疫情影响降至最低,大连港全面贯彻防疫要求,通过调动、协调港内外资源,迅速恢复、保障港口集装箱生产作业能力,动态跟踪航线变化、加强客户沟通,在稳定大连口岸航线运营的基础上,实现航线开发工作的逆势前行。”辽港集团大连港业务部门负责人介绍。前11个月,大连港累计新增5条外贸集装箱航线,为推进大连外贸集装箱枢纽建设提供重要支撑。

在散杂货业务方面,大连港紧盯市场变化,持续丰富货源结构,稳步推进重点物流项目,实现多个货种增量。其中,钢材同比增幅超一成,外贸出口大米同比增幅近四成,矿建材料及水泥同比增幅分别超两成、六成。

加强外贸商品车市场开发,大连港陆续拓展华晨宝马出口、沃尔沃出口以及日本丰田过境运输、三菱平行进口等项目,带动外贸商品车同比增长超过200%。与此同时,稳步推进“渤海湾滚装枢纽港”建设,引入“吉龙岛”号等新客滚装运力,提高市场竞争力。

油化品业务上,大连港注重服务质量的提升,维护存量客户、挖掘潜在客户,抓住市场契机、利用码头优势,新增5家客户,带动油化品吞吐量增长超过120万吨。

创新业务模式 提升发展质效

在做大做强港口主营业务的同时,大连港推陈出新,加大业务模式创新力度,持续提升服务能级和品牌影响力,从而实现多货种的开源增量。

今年年初,大连港成功开辟了以大连为枢纽的我国首条东亚至中亚商品车多式联运通道。大连汽车码头公司总经理助力金兆星告诉记者,借助该通道,日本商品车发往中亚地区的在途时间被压缩为30天左右,与传统海运线路相比,可节省一半以上的运输时间,有效降低了客户的综合物流成本,从而提升了日本商品车在中亚市场的竞争力。

通过深化与力拓集团的合作,大连港开展了“保税筛分+国际中转”业务,成为继“保税混矿”后,又一全新的铁矿石业务模式。这也是力拓集团首次通过中国港口向韩国钢厂销售铁矿石产品。

大连港为腹地企业提供全新跨境货运模式,启动了国内首个“铁路敞顶箱甩挂滚装多式联运项目”。该项目采用敞顶箱“班列+班轮”甩挂滚装运输的模式,将东北优质商品运送到山东等华东地区的时间由过去的20天压缩到7天,进一步拓宽了东北至华东地区间的物流运输通道。

应对外部挑战 保障码头生产

疫情期间,大连港牢牢守住“港区零疫情、员工零感染”的底线,并通过科学谋划、周密部署,为客户提供高标准、高质量、高效率的个性化作业保障方案,为客户解决物流难题;出台集装箱业务减免政策,对库场使用费、码头服务费、非生产性停泊费等费用进行减免,通过建立“绿色运输通道”,保证疫情防控物资优先、优惠、零待时集疏港,与广大客户、伙伴共克时艰,经受住疫情“大考”。

为降低疫情对生产造成的不利影响,大连港持续优化集疏运体系,积极推进集疏港货物“公转铁”,通过海铁联运、商品车过境班列等多个项目,有效带动火车装卸车量增长。与此同时,加强内外部沟通协作,全力提升装卸作业效率:矿石码头创造单班754车铁矿石装车作业纪录,杂货码头年内多次打破单班大米卸车作业纪录,长兴岛码头月度吞吐量屡创新高,港口生产效率不断被改写。

此外,辽港集团大连港业务部门负责人还告诉记者,面对今年频发的恶劣天气,大连港未雨绸缪,科学编制生产作业计划,精心调配各项公共资源,有序做好设备加固、货物防水湿、船舶靠离泊等工作,全力减小恶劣天气对港口生产作业的影响。

融入国家倡议 拓宽开放窗口

作为东北地区唯一纳入国家“一带一路”总体规划的港口,大连港充分发挥“排头兵”和“主力军”的带动作用,以中欧班列为载体,深入融入“一带一路”倡议,打造我国向北开放的重要窗口。

大连港积极组织货源、优化运行线路,实现了中欧班列业务的高质量发展,陆续开行“大连—莫斯科科雷拉斯特”点对点直达班列、“大连—杜伊斯堡”公共班列、“新西伯利亚、上孔金斯基卡亚—大连”回程班列,并打通绥芬河、阿拉山口口岸通道。

“目前,大连港已实现主要中欧班列口岸的全开通,初步形成东、中、西‘三通道’多线路、多口岸发运和往返‘双向’开行模式。同时,大连港还积极开发定制化班列,为吉利、奇瑞、长城等国产品牌汽车企业整车及零部件出口,开辟了一条稳定、高效的运输通道。”大连集益物流公司国际联运事业部经理王霏说。

为满足企业外贸进出口需求、确保疫情期间中欧班列的平稳运行,大连港与铁路部门强化合作,及时调整班列计划,统筹制定疫情防控策略,优化班列开行方案,在特殊时期构建了一条联结欧、亚“绿色通道”,有力带动了大连及周边地区对外贸易发展。今年1—11月,大连港开行中欧班列110余列,完成箱量超1万TEU,总货值近2.8亿美元。

经营方略

BDI年均增长近两倍 BPI收市一举反超BCI

□ 俞鹤年

今年与去年终盘环比状况以收盘值论:BDI以2217点对1366点,高851点或62.30%;BCI以2312点对2006点,高306点或15.25%;BPI以2217点对1325点,高1248点或94.19%;BSI以2290点对1039点,高1251点或120.40%。可见,今年干散货运输市场增长总体情况为:小船领先,大船殿后。

总体状况: 2013年1月2日至本周共2250个交易日,BDI平均值为1286点,明显低于盈亏关口1500点,BDI大于2000点占263个交易日或11.69%,1987个交易日2000点(含)以下占

88.31%。 BDI从1985年1月4日设立1000点迄今36年,至本周收盘平均值为1544点,总体处于恢复期;本周收盘2217点,增长1217点或121.7%,较上周跌16.2%,年均增约34点或3.4%,势在小盈。本周为今年终盘收市时点,BDI年均值为2943点,较去年的1068点高1875点或175.56%。

BDI: 本周BDI续全五降,收盘值2217点,周均值为2226点,同比去年的1286点高940点。本周BDI四项指标(收盘值、平均值、最高值及最低值)仍全部低于上周。

BCI: 本周BCI一升四降,收盘值2312点,周均值2518点,同比去年的1648点高870点。

本周海岬型船运价日均获利收盘19171美元,周均值20880美元,较上周续跌8264美元,较上周减亏3540美元;与巴拿马型船相比,收盘值被反超3989美元或17.22%,较上周继续萎缩20.26%;周均值低972美元或4.45%,较上周缩差29.24%。

BPI: 本周BPI二降三,收盘值2573点,周均值2428点,同比去年的1455点高973点。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为23160美元,较上周转涨1166美元或5.31%,较上周扭亏转盈6782美元;周均值21852美元,较上周续跌2784美元或11.30%,较上周减亏1197美元或30.07%。

BSI: 本周BSI全五降,收盘值2290点,周均值2350点,同比去年1050点高1300点。

涨跌势: 本周BDI延续上周第九波跌势为12连降,累增-42.11%。本周BCI以开盘1升终止上周7连降第八波跌势。

本周BPI延续上周以10连降终结第九波跌势,累增-33.47%。

本周BSI延续上周形成9连降第六波跌势,累增-10.74%,与上一波跌势时隔22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66.79%,BCI续跌为58.32%,BPI转升为77.47%,BSI续跌为83.50%。去年同期依次为:42.09%、-1807.56%、32.38%和45.59%。(其中BCI或因疫情遭受重创)相比之

下,今年行情明显好过去年,特别是BCI可谓“咸鱼翻身”。

本周为年末收市周(波交所每年12月24日为收市日)有如下特点:从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看,海岬型船落差为0,较上周缩差0.73%,冲销了上周0.72%的扩差;巴拿马型船为5.47%对5.45%,落差为0.02%,较上周扩差0.01%,本周独行上升路,且因BCI波动,BPI下半周一举反超,遂成今年收市一亮点。(其中BCI或因疫情遭受重创)相比之