

东莞“陆改水”见成效

为企业打通物流“大动脉”

□ 全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 叶家健 文/图

5月9日,在东莞港三期码头作业现场,拖车快速有序驶往码头,桥吊高效作业,数以万计的集装箱紧张有序地装载上船,发往全球各地。

“我们现在已经大规模转向水路运输,今天从香港提货,明晚或

后天早晨就可以到工厂车间。相比陆运,水运更安全,而且能保证货柜数量,所以企业也会把水运作为长期的外贸运输路线。”东莞联测优特半导体有限公司(简称“联测优特”)物流部经理卜京说。

据介绍,香港本轮疫情发生以

来,粤港跨境陆路运输受阻,不少东莞企业面临着“原料进不来,货物出不去”的困境。为解决企业的堵点和难点,东莞出台助企纾困政策,安排5000万元财政资金,对企业使用跨境运输“陆路改水运”方式的货物,给予每吨货物50元补

贴,积极支持企业开拓水运。

在政策扶持下,东莞日前已有1000多家企业成功“试水”。截至5月8日,2月开通的“莞港”水运专线共运行967个班次,进出口货物超42万吨,为畅通外贸企业物流“生命通道”提供了有力支撑。



“莞港”水运专线开通。

口岸单位提升通关效率

水路运输运量大,单位成本低,然而这种物流运输方式在疫情前并不是大多数企业的“首选”。随着越来越多的东莞企业选择“陆转水”,为了让水路运输模式运行顺畅,沙田海关出台多项措施,引导企业规范申报,减少因各环节磨合带来的不利影响。

“根据研判报告,海关在货物运到码头之前,会产生一个放行或查验的线上指令。如指令是放行,我们会直接秒放,让货物迅速出关,大

提高了通关效率。”沙田海关副关长廖智勇表示,企业可以在货物在运抵码头前提前向海关申报通关,对企业申报的信息进行分析研判后,海关会筛选出需要现场开箱查验的货物和可直接放行的货物。

沙田海关、东莞市商务局等部门,以及东莞港务集团积极倡导企业陆运转水运,加大政策宣传力度帮助企业尽快熟悉水运模式。

广东货多多供应链管理有限公司总经理刘吉峰介绍,今年2月份

该公司就启动了“陆转水”,作为东莞第一家测试“陆转水”的企业,得到了海关等相关部门的大力支持。“现在东莞港水运专线航班密集了,运输流程顺畅了,我们也充分享受到了水运带来的便利性。”

现如今,在沙田海关口岸申报进出口的企业已由原来的500多家增长到1200多家,报关企业由100多家增加至200多家,为疫情防控期间东莞企业打造了一条高效便捷的跨境物流水上生命线。

港口提供个性化服务

直航服务。

此外,该港还通过在东莞港建设空港中心,首创跨境海空联运模式,将香港国际机场安检、打板、集拼等核心环节前置至东莞港,通过一周两班常态化运作,为东莞先进制造业提供高效服务。

拓展水上航线只是疫情防控期间东莞港务集团为保障企业供应链顺畅提供的个性化服务之一。在东莞市场

主体中,中小微企业占大多数。针对中小微企业订单存在多批次、小批量的特点,该集团为有零散发货需要的企业提供拼柜服务,并探索在港区内建设专业拼柜中心,满足企业个性化发货需求。“现在约柜难、约柜慢、约柜贵的问题已不复存在,企业最关心的供应链稳定问题得到解决。”练泽开说。

得益于一系列个性化服务,今年

一季度东莞港外贸集装箱吞吐量同比增长60%。不少企业表示,即使陆路运输完全恢复,企业仍将保持水运路线以抵抗更多风险。

东莞港务集团相关负责人介绍,接下来,该集团还将根据东莞企业特点,拓展东盟直航线、推进长安镇跨境货运接驳点建设等多重路径,助力东莞实现疫情防控和经济发展两不误。

近日,“大庆455”号海轮满载3.89万吨原油靠泊南京港股份公司608号码头,这是该公司连续封闭运行48天迎来的第52艘海轮。封闭运行以来,该公司仪征港区共接卸船舶453艘次,其中作业国际航行船舶9艘次,保证了货运通畅。

据悉,南京港积极贯彻江苏省多措并举保障供应链稳定畅通工作视频会议精神,落实“一断三不断”要求,坚持疫情防控与生产经营两手抓、两不误,统筹做好疫情防控与物流保畅保通,在保障货运物流畅通高效,保障产业链供应链稳定畅通,维护人民群众正常生产生活秩序中展现“硬核”担当,发挥积极作用。

守望相助 星夜驰援保畅通

共担风雨,共克时艰。在江苏省港口集团的统一部署下,南京港落实守“沪”行动,统筹最强大力量、发挥最快速度、采取最实举措全力以赴驰援上海港。

针对上海洋山港疫情防控工作吃紧,南京港迅速行动,后勤、调度、运输、安全等部门连夜高效协同,第一时间开通“绿色通道”,制定采购和运输方案,将大米、蔬菜、水果、肉类等20余吨抗疫物资以最快速度发往目的地。

在太仓港疫情防控的关键时刻,南京港成立“太仓抗疫物资保障小组”,白天黑夜连轴转,全程协调卸货、转运、装船各个环节,仅用十余小时就将物资顺利发运。

举措升级 全力以赴保运行

本轮疫情暴发后,根据属地疫情防控风险预警,南京港迅速安排部署,升级防控措施,落实国际航行船舶风险管控,收紧梯口防疫,强化专班“五固定关爱”管理,加强港区人员进出管理,严格做到内外兼顾、人物同防,牢牢筑起疫情防控的“钢铁长城”,确保港口稳定运行。

在仪征港区,股份公司巧用信息化手段,运用二维码小程序,将危化品槽车司机线下证件查验变为线上审核,以“零接触”方式实现“审核+预约”,有效提升了车辆通行效率,保障了货物疏运畅通。

在新生圩港区为保障生产正常运转,新生圩公司加强与国铁、淮南煤矿货主的沟通协调,科学合理调度机车使用,提高机车昼夜有效作业时间;积极组织铁路运输生产,全力保障供暖、供电等民生物资水铁中转。

在龙潭港区,龙集公司一方面按照上级要求,严格执行进口非冷链货物全流程闭环操作,最大限度提升班作业效率,稳步推进海关查验场地、835D物流仓库、轨道吊智能远控改造等重大项目,把疫情对生产经营、项目建设的影响降到最低;另一方面,采购分发日用物资3000余件,并围绕人员管理、外部采购、内部协调、餐食供应、物资配发“五条”主线,加强后勤保障工作,积极储备物资,为疫情防控和生产保供提供坚实保障。

优化供给 多方联动保通道

南京港创新运输组织模式,进一步释放运输潜力,提升运输供给能力,着力在多式联运、航线运维、箱源保障等方面下功夫、出实招,切实保障港口货运物流、产业链供应链畅通。

该港大力发展和推介多式联运,紧抓货源集聚和线路运营,先后开通蚌埠、贵溪、合肥、鱼嘴、乌鲁木齐等铁路班列,顺利运行南京龙潭港至上海芦潮港集装箱铁路货运专线。与其他运输方式相比,铁路周转效率较水运提高近2倍,物流成本较公路降低近1倍。

同时,南京港积极开发中欧、中亚国际班列业务,一季度参与完成中欧(包括中亚)班列双向开行339列、13895车的货物发运工作,打造出外贸出运“黄金通道”。

南京港加强对日韩近洋航线的管控举措,优先编排计划、优先装卸作业,确保《公铁水空物流主要通道清单》中的近洋航线、外贸内支线、内贸航线开航准点率维持在95%以上,全力畅通港口运行“主动脉”;统筹龙潭港区和江北集港区资源,加快推动江北集外发展,为城市货物出运打造新通道,提供新方案;新增和加密长江中上游调头航线,进一步丰富中转航线网络,疏通运输“毛细血管”。

此外,在服务举措上,南京港时刻关注市场动向,与集装箱厂家对接联系,重新规划整合龙潭港区堆场资源,充分开发港区堆存能力,利用剩余空间调入空箱1.2万标准箱,满足了周边企业用箱需求,缓解了企业“箱愁”难题。

守护万家,“疫”往无前;畅通物流,“疫”路平安。在疫情防控的关键时刻,接下来,南京港将严格落实应急运输“三保障一畅通”政策,全力确保全港上下高效运转,落地落实各项保通保畅工作机制,夜以继日跑出保通保畅“加速度”。

2022年BDI第18周报(5月3-6日)

BCI与BPI联袂上行 大盘面整合供需抗压

□ 俞鹤年

本周BCI、BPI联袂攀升,两者差距大幅缩小,表明大中散货运输正在整合供需,以应对市场危机。

总体状况:
2013年1月2日至本周共2336个交易日,BDI平均值为1319点,较上周续增3点或0.23%,离盈亏节点1500点尚有181点或12.07%之遥。BDI大于2000点占322个交易日或13.78%,1000点至2000点区间占1043个交易日或44.65%,小于1000点占971个交易日或41.57%,合计2014个交易日2000点(含)以下,占86.22%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今37年,至本周收盘平均值为1561点,本周收盘值为2718点,增长

1718点或171.8%,较上周增31.4%,年均增约46点或4.6%。

2008年9月15日至本周BDI平均值为1354点,总体处于微复苏状态。

BDI:
本周因周一波交所假日休市,故为四个交易日。BDI全四升,收盘值为2718点,环比上周续涨314点或13.06%,较上周转高8.86%;周增幅12.56%,较上周转高8.40%;年内净增续升至26.71%;周均值为2565点,环比上周续高167点或6.96%,较上周回升2.05%;同比去年的3205点续低640点或19.97%,去年同周增幅4.31%,比本周低8.25%。

本周BDI四项指标(收盘值、平均值、最高值及最低值)连续第三周

全部高于上周。

BCI:
本周BCI亦全四升,收盘值2894点,环比上周续高758点或35.49%,较上周增长19.72%;较BPI续低281点,较上周续大幅缩差18.45%;周增幅32.22%,较上周转高16.80%;年内净增续升至62.65%。周均值为2520点,较上周续高383点或17.92%,较上周减增207点;较BPI续低552点或17.97%,较上周续缩差9.05%;同比去年的5189点续低2669点,去年同周增幅2.61%,比本周低29.61%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为24002美元,较上周续高6289美元或35.50%,较上周增盈3875美元;周均值为20903美元,较上周续高3184美元或17.97%,较上周减盈

1709美元或34.93%;与巴拿马型船相比,收盘值低4570美元或15.99%,较上周续缩差17.02%;周均值低6663美元或24.17%,较上周续缩差8.84%。

BPI:
本周BPI亦全四升,收盘值3175点,环比上周转高237点,较上周回升10.27%;周增幅7.84%,较上周转高10.04%;年内净增续升至25.78%;周均值为3072点,较上周转高144点,冲销了上周的-4.13%;同比去年的2859点高213点;去年同周增幅10.22%,比本周高2.38%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为28572美元,较上周转高2129美元或8.05%,较上周扭亏转盈额达2725美元或457.21%;周均值为27566

美元,较上周转高1209美元或4.59%,冲销了上周的-1131美元,较上周扭亏增盈额达2340美元或206.90%。

BSI:
本周BSI三升一平,收盘值2729点,环比上周转跌5点或0.18%;周增幅-0.19%,较上周回落2.27%;年内净增转跌至19.73%,周均值为2732点,较上周续高.26%;同比去年的2155点高577点或26.77%。去年同周增幅为2.42%,比本周高2.61%。

涨跌势:
本周BDI延续上周形成5连升第四波涨势,累增12.60%,与上一波涨势时隔仅1个交易日。

本周BCI、BSI无5+连升(降)成波涨(跌)势。

本周BPI延续上周形成6连升第五波涨势,与上一波涨势时隔5个交易日。

走势看点:
本周BDI架构各指数年内净增率如下:

BDI续升至26.71%,BCI续升至62.65%,BPI转升至25.78%,BSI转跌至19.73%。去年同期依次为:92.60%、110.73%、86.54%和76.89%,今年增速同比去年相去甚远。

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32.23%对32.22%,落差为0.01%,较上周扩差0.01%;巴拿马型船为7.83%对7.84%,落差亦为0.01%,较上周,扩差0.01%,两者双飞,以增市场总体抗压能力。

□ 通讯员 戚龙飞