

山东港口“七线一列”集中开通

海陆齐发力 谋篇“新棋局”

□ 全媒体记者 杨柳

8月8日,山东港口在青岛举行集装箱“七线一列”集中开通仪式。

据了解,7月份以来,山东港口携手达飞轮船、地中海航运、太平船务以及中谷海运等11家国内外知名船公司,布局5条直达东南亚等“一带一路”及RCEP航线和2条南北美远洋干线,并开通“山东港口青岛港—绥芬河”集装箱海铁联运班列,以海向陆向双向发力的实际行动,强力保障全球产业链供应链畅通稳定,体现了全球最大港口集群的担当作为。



山东港口青岛港。 本报资料室供图

扩航线让企业“搭船出海”

港口是基础性、枢纽性设施,是经济发展的重要支撑。山东港口地处“一带一路”海陆十字交汇点,东向日韩、西及欧亚、南抵东盟、北向蒙俄,是山东乃至黄河流域开放发展的重要“棋眼”,是RCEP面向日韩和东盟的桥头堡,也是服务“一带一路”的重要枢纽和双节点。

此次,山东港口携手多家船公司,相继开通达飞/太平/宏海泰越线、地中海航运东南亚线、海丰集运海防线、中谷海运东南亚线以及长锦/兴亚远东航

线等5条“一带一路”及RCEP优势航线。其中,中谷海运在山东港口实现了首条外贸航线新突破,新增航线重点服务越南、泰国、马来西亚等RCEP成员国,东南亚进口水果、冰鲜等冷链生活资料对接山东港口,构建起低成本、高效率的海上物流大通道。

同时,山东港口联手太平/万海/阳明、中联航运开通2条南北美远洋干线,将生活快消品以及化工品、机电产品等我国传统优势出口货种,源源不断运往美洲各国,加速实现山东港口

由“生产资料港”向“生产生活资料港”的转型升级,更好服务山东省及腹地企业出口。

上述新增航线针对北美及东南亚市场运输需求,将合计提供超1万标准箱的进出口舱位,全面增强山东港口“一带一路”及RCEP优势航线组群、南北美远洋直达干线布局优势,有效满足沿黄流域腹地广大出口客户对接东南亚、北美市场的运力及舱位需求,助力内地企业“搭船出海”,为确保产业链供应链稳定畅通提供有力支撑。

特别是此次新航线在山东港口“龙头”——青岛港集中开通,将进一步增强青岛港集装箱综合优势,进而加快构建山东港口对接东南亚等“一带一路”和RCEP沿线国家及南北美各国经贸往来的“海上黄金通道”。

有关人士表示,此次开通的3条到泰国林查班港的航线,将大大拓宽商品运输渠道,促进山东与泰国进出口额在今年上半年同比增长11%的基础上再次实现新突破,也将提高对航线上的新加坡、越南、韩国等国家的进出口额。

服务黄河流域高质量发展

作为黄河流域最便捷出海口,山东港口逐步构建起“航线+班列+内陆港”的服务网络,实现了航运物流网与陆域物流网的有效衔接,服务黄河流域生态保护和高质量发展,助力构建新发展格局,在陆海统筹、内外联动、东西互济中发挥积极作用。

此次,山东港口及时准确把握东南亚及南北美航线市场需求,将进一步发挥枢纽平台和供应链核心节点功

能,打通沿黄流域对接“一带一路”及RCEP沿线国家和美洲各国的海上贸易通道,推动沿黄流域腹地与东盟经贸合作实现高质量发展。

山东港口此次还开通了第80条集装箱海铁联运班列——“山东港口青岛港—绥芬河”班列。绥芬河口岸是西伯利亚大陆桥的重要节点,也是继二连浩特、满洲里等之后最新开通的第7个出境口岸。此次班列开通,将充

分发挥山东港口的货源集聚优势和绥芬河的地域节点优势,进一步挖掘“铁路+国际班列”发运潜力,稳定进出口企业的出货预期,缓解企业物流环节和经营资金占用压力,全面畅通“山东—绥芬河”至欧洲各国的物流大通道,为进出口企业打造“效率更高、成本更低、服务更优”的物流新通道和服务新模式,进一步保障区域经济链条稳定,服务“一带一路”倡议、“双循环”

国家战略。

上海中谷物流股份有限公司青岛分公司山东片区总经理隋青在接受采访时表示,山东港口青岛港是中国北方服务沿黄流域内陆腹地的重要出海口,中谷海运通过新增东南亚航线,进一步扩展了山东港口对接“一带一路”和RCEP沿线国家的箱量和贸易增长。“我们对山东港口发展有信心。”

提升航运枢纽竞争力

当前,全球经济增长动力减弱,贸易投资放缓,多重因素影响国内经济,给港航业发展带来了严峻挑战。面对压力,山东港口全力加快建设东北亚国际航运枢纽中心,提升港口能级跃升,服务贸易强国建设。

去年10月,由中国经济信息社编制、波罗的海交易所提供支持的《国际航运枢纽竞争力指数—东北亚报告(2021)》,首次以指数方式聚焦国际航

运枢纽竞争力,引发业内广泛关注。

在首期选择的中、日、韩和俄罗斯17个样本港口中,青岛港综合得分最高,釜山港次之,但双方在航运枢纽竞争中各有优势:釜山港聚焦集装箱中转和运输,是东北亚地区连通能力最强的港口,跨境便利化程度高;青岛港在枢纽基础设施、运营水平和智慧绿色港口发展方面优势突出,但网络连通能力、国际中转能力落后于釜山港。

对此,山东港口更加注重提升航运服务和综合环境,加快推进集装箱一体化协同发展、多式联运供应链服务、集装箱国际中转通道搭建,集中政策、统筹资源,发力提升服务质效和优化口岸环境,全力构建现代航运综合服务体系。

今年以来,得益于国家战略持续赋能带来的重大发展机遇,得益于山东经济的向好发展以及扎实的疫情防

控工作,山东港口实现逆势上扬,1—7月份货物吞吐量和集装箱分别同比增长6.4%和8.3%。

山东港口相关工作人员表示,山东港口此次把握RCEP协定生效的机遇,联手各大船公司增强优势航线组群密度,将进一步依托新增航线发力国际中转通道布局,打造贯通南北、连接东西的重要枢纽平台,进一步提升航运枢纽竞争力。



13套绿色岸电桩让港口告别柴油发电机的轰鸣,减少了港区噪声污染、空气和水污染;经过智能化升级改造后的卡口,一辆辆集装箱运输车辆快速通过;港口集装箱网络运输平台上,货代公司、拖车司机可预约提箱,船公司实现“一键放箱”;港区里来回穿梭的纯电动集卡车,车尾不再冒烟,有效降低能源消耗和废气排放,实现港口节能减排,这是记者8月5日在阳逻港看到的生产场景。

近几年来,阳逻港在绿色智慧港口建设方面取得了一系列成果。

岸电让码头更“绿”

船舶靠港使用岸电,是减少碳排放的重要举措。

在阳逻港三期码头,来自蚌埠港的“恒坤海阳”集装箱船停靠在港口,通过岸电提升系统,一根船用电缆连接到岸电桩,二维码扫一扫,电就通了,可满足船上生产作业、生活设施等电气设备的用电需求,整个过程不超过3分钟。

2013年以前,阳逻港无岸电设施,不具备向靠港船舶进行供电的能力,停靠在阳逻港的船舶,只能依靠柴油发电机发电。

2013年后,阳逻港逐步安装了有统一接口标准的岸电设施,并建立完善相应的管理制度、使用程序,逐步推广靠港船舶使用岸电。目前武港集团阳逻港区共建有13套绿色岸电桩,可同时为13艘靠港船舶提供清洁能源。

为提升靠港船舶岸电使用率,武港国际积极推广岸电使用政策并广泛宣传。据统计,今年1—7月,阳逻港区(一、二、三期)岸电接电艘次为153次,用电时长为1047.6小时,用电量31952.8度,与去年同期相比增长426.45%。

智能化为发展插上翅膀

在阳逻港三期码头卡口,集装箱运输车辆实现集装箱智能化无障碍通行,彻底告别人工操作,为提升港口集疏港效率提供了保障。

据卡口值班人员介绍:“卡口智能化升级改造之后,车辆平均过卡时间从以往的160秒缩短至30秒,全方位提速,集装箱车辆进出工作效率提高了2倍。”

卡口的智能化改造只是一个缩影,智能化建设已贯穿到阳逻港发展的各个环节中。

信息化一直是长江内河码头的软肋,不少码头还停留在使用纸质单据阶段。

据介绍,在纸质单据阶段,货代公司、拖车司机需拿着海关、检验检疫、船公司等多个部门、企业签发的放箱单,到码头服务大厅排队申请提箱。审核人员看过单据后,再交由内场操作部门调运集装箱。申请过程少则十几分钟,多则半小时,经常导致卡车排队堵塞交通、货代人员来回奔波。

港口集装箱网络运输平台上线后,船公司、货代、船代、拖车公司及码头等主体在该平台实现信息共享。现在,不限时间地点,货代公司操作人员、拖车司机手指轻轻一按,即可预约码头业务,极大的节约了客户办单成本和时间的。

新能源助力减碳

走在阳逻港三期港区,记者看到,有些集装箱卡车变成了新能源电车,车尾不再冒烟了。

原来,围绕“双碳”目标,阳逻港不断探索新能源在港区的应用,逐步购置电动集卡替代柴油集卡,先破后立,有序推进港区用能结构调整优化。目前,阳逻港共投入纯电动集卡车20辆。

从节能方面来看,单台电动集卡每月能够减少10吨的碳排放量、节约近1万元的能耗费用,实现了环保与效益的双赢。这是阳逻港为打造低碳、绿色港口进行的又一次突破,充分体现了阳逻港不断将绿色设备和新型技术应用在港口生产中的先进管理理念。

武港国际集装箱有限公司董事长李小明说:“阳逻港区原来的内燃机械设备占比超过50%,如今,电动集卡占比36%,今后争取达到100%。”

不止集装箱卡车,港区的灯具等也都进行了节能化的升级改造。目前港区所有岸桥吊、门座式起重机、龙门吊100%实现电气化,港口绿色电动机械占比从10%提高到50%。

加快推进码头岸电使用、智能化系统改造和新能源应用,一系列的举措全面推动港口实现绿色转型发展,阳逻港在绿色智慧港口建设路上不断前行。

阳逻港的绿色智慧之变

□ 全媒体记者 赵珊 通讯员 胡玲玲

周线全部负增长 BDI收盘值创二月来新低

□ 俞鹤年

本周BDI架构出现今年第11次周线全部负增长,且收盘全部跌落2000点以下。非市场因素负面影响的叠加,造成了今年最糟糕的走势。本周BDI收盘值1560点,创下了今年2月9日以来的最低纪录,比1985年设立至今37年的平均值1577点还低17点或1.08%。

全球供应链走势波诡云谲,令后市堪忧。

总体状况:
2013年1月2日至本周共2399个交易日,BDI平均值为1347点,较

上周升1点或0.07%,离盈亏节点1500点尚差153点或10.20%。

BDI大于2000点占378个交易日或15.76%,2021个交易日在2000点(含)以下,占84.24%。

2008年9月15日至本周BDI平均值为1375点,总体继续下滑。

BDI:
本周BDI续全五降,收盘值1560点,环比上周续低335点。周均值为1717点,同比去年的3326点续低1609点或48.38%。本周BDI四项指标继续全部低于上周。

BCI:
本周BCI亦续全五降,收盘值为1411点,环比上周续低670点。周均值为1743点,同比去年的4319点续低2576点或59.64%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为11700美元,较上周续低5555美元或32.19%;周均值14452美元,较上周增亏1098美元或29.43%;同比巴拿马型船,收盘值续低5999美元或33.89%。

BPI:
本周BPI亦全五降,收盘值1963

点,环比上周续低84点或4.10%。周均值2005点,同比去年的3364点续低1359点或40.40%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为17699美元,较上周续低764美元或4.14%;周均值18056美元,较上周增亏1533美元或169.21%。

BSI:
本周BSI续全五降,收盘值为1700点。周均值1809点,同比去年的2983点续低1174点或39.36%。
涨跌势:
本周BDI延续上周第五波跌势

为10连降,累增-31.23%。

本周BCI延续上周第五波跌势,为10连降,累增-61.70%。
BPI本周延续上周形成9连降第七波跌势,累增-6.52%,与上一波跌势时隔5个交易日。

本周BSI延续上周第五波跌势为10连降,累增-19.91%。
走势看点:
本周BDI架构各指数年内净增率如下:
BDI续跌至-25.50%,
BCI续跌至17.74%,BPI续

跌至-20.73%,BSI续跌至-27.11%;

去年同期依次为:100.03%、104.59%、103.21%和108.69%。可见今年走势惨不忍睹。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看,海岬型船为负36.48%对负36.48%,与上周持平;巴拿马型船为-4.20%对-4.17%,落差为0.03%,较上周扩差0.02%,连连小跌。