

1—7月集装箱吞吐量同比实现正增长

上海港“全面达产”

□ 全媒体记者 甘琛

8月12日,记者从上海国际港务集团(简称“上港集团”)获悉,上海港7月集装箱吞吐量完成超430万标准箱,创历史同期新高。日均吞吐量接近14万标准箱,基本实现全面达产。今年1—7月,上海港累计完成集装箱吞吐量同比实现正增长。

上海港是我国对外贸易的大通道,更是我国对外开放的重要标志。受新冠肺炎疫情影响,上海港集装箱吞吐量一度出现较大幅度下滑。短短几个月时间,上海港是如何逆势突围,成功实现集装箱吞吐量增速转正的?

持续发展新科技

今年以来,上港集团全面推进数字化转型发展,持续推动新科技赋能,积极推动实现“打造顶级枢纽港口、智慧绿色港口和安全韧性港口”提供有力支撑。疫情发生后,上港集团第一时间上线“电子防疫通行证”,该证集“EIR派单+健康码+核酸检测结果+抗原检测结果”四码于一屏,从测试到上线仅用12个小时。

目前,该证已累计发放超390万张,使用范围覆盖江、浙、沪、皖等全国各地,结合前期“无纸化”实践,最大程度地保障跨省陆路集卡运输的通畅,实现港口物流环节集卡运输的闭环管理、人员互不接触,确保码头生产作业的防疫安全性和道口通行效率。

上港集团在该“电子防疫通行证”广泛应用的基础上,升级实现了集卡派单到防疫通行证、进港流程的全程闭环监管,推出智能场所码解决方案,成为上海市第一家通过业务系统以数据接口方式体现场所码管理功能的企业。

借助智能场所码,集卡司机抵达码头道口时,OCR系统扫描车牌后自动匹配后台EIR数据,判断司机符合相关要求后,则自动写入场所码,推送至市大数据中心,让集卡驾驶员全程无感通行。

科技创新,在上海港是高频词。今年6月,上港集团再度牵头承担的国家重点研发任务“大型集装箱港口智能绿色交通系统关键技术研究与示范”项目,通过实施方案论证。

此外,“传统集装箱码头自动化改造创新性研究项目(二期)”以及“洋山智能重卡示范运营项目”等正在紧张有序开展中。有了新科技的保驾护航,上海港高质量发展如虎添翼。



洋山港。 本报资料室供图

优化绿色集疏运体系

疫情暴发后,陆路交通一度受阻。上港集团深入推动“公转水”“公转铁”业务发展,优化绿色集疏运体系,通力保障货物物流畅通高效。

该集团不断丰富和完善长江、沿海、内河(ICT)等水路集疏运体系,持续扩大海铁联运内陆新站

点,高效整合旗下物流资源,优化多式联运物流路径,并将港口服务前置至长三角区域港口和铁路场站,切实提高绿色物流服务水平,有力保障货物物流畅通。

据统计,今年1—7月,预计浙北内河区域安吉港完成外贸重箱

9.1万标准箱,同比增长23%;ICT项目水路累计完成5.7万标准箱,同比增长超135%;沿海区域独山港和大丰港合计完成外贸重箱13.16万标准箱,同比增长34.5%;芦潮港海铁联运完成超27.9万标准箱,同比增长38%。

探索港口服务新业态

今年发布的《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告(2022)》显示,上海国际航运中心再次排名前三,与新加坡和伦敦的差距继续收窄。上港集团积极探索港口服务新业态,巩固深化上海国际集装箱枢纽港地位,着力提升国际航运中心服务能级。

自2021年8月上海港东北亚空箱调运中心在上海自贸区临港新片区挂牌成立以来,上港集团全力推进堆场建设工程,目前已提前竣工。东北亚空箱调运中心的建设有助于缓解因进出口箱量不

平衡所导致季节性缺货问题,并通过水公铁等多种空箱调运路径辐射到长三角区域以及长江流域和其他沿海港口,有效降低综合物流成本,助力提升上海国际航运中心全球航运资源配置能力和港口航综综合服务水平。

仅在上海设立空箱中心还不够,今年5月7日,上海港空箱中心太仓港分中心也揭牌成立,解决了苏州本地及长江沿线企业空箱用箱需求。

中国太仓外轮代理有限公司总经理张德俊算了一笔账:对比一个

40英尺集装箱,从洋山港提空箱,到苏州园区装货进洋山港,运输成本约2100元,而从太仓港提空箱,到苏州园区装货进太仓港,预计运输成本1100元,两种方式对比,后者可以节约近1000元人民币,全程物流运输时间也节约一半。

除了发展空箱中心这一新业态外,今年3月,上海港还完成了国际航班轮保税LNG加注服务“中国首单”。截至7月底,上海港已开展LNG船加注同步作业9次,合计加注53964.8立方米,同步完成30654TEU集装箱装卸。

加强区域联动合作

上港集团始终高度重视加强与长三角区域港口之间的联动合作,积极主动服务长三角一体化发展战略。

去年,上海港“太仓服务中心”“芜湖服务中心”先后揭牌,建立了线上线下的协同联动的服务机制,掀开了长三角区域港口合作的新篇章。

今年跨省跨港合作再发力——2月,随着“连申快航”开启加密进程,上海港与连云港港迈出战

略合作新步伐,双方将共同致力于提升沪连同港化效应,促推形成“东西双轴联动、沿海南北联通”的长三角港口物流新格局;

4月份,上港集团联合太仓港管委会发布《沪太两港关于合力提升水路保供保畅能力的通告》,切实履行保供保畅重任;

5月份,上海港东北亚空箱调运中心太仓分中心揭牌成立,为长三角区域城市以及长江沿岸其他地区企业持续输送空箱资源;

6月份,沪浙两地正式签署进一步深化小洋山区域合作开发框架协议,上港集团携手浙江海港集团共同研究推进小洋山北作业区项目开发,共同努力打造全球港口新标杆。

炎炎夏日生产忙。上港集团表示,将把上海港生产恢复进一步推入加速档,持续推动新科技、新业态发展,优化绿色集疏运体系,加强区域联动合作,全力保障上海国际航运中心核心功能稳定运转和全球产业链供应链畅通。

淮安港口建设风生水起

□ 全媒体记者 陈琛

淮安,自古以来便是“南船北马”的交汇集散之地,河湖交错、水网纵横,水运条件显著,加之地处长三角一体化、大运河文化带、淮生生态经济带等国家重大战略交汇叠加区,具有和合南北、连接东西的独特区位优势。

今年以来,淮安市委市政府围绕枢纽港建设总要求,根据“一城一港一中心”定位,以及与上海港、江苏省港口集团合作契机,提出“力争40万箱、冲刺50万箱”的发展目标。截至7月,淮安港口已累计完成集装箱吞吐量26.38万标箱,同比增长42.64%。

近日,记者站在淮安新港的货物集散码头上远眺,只见数艘千吨级船舶停在岸边等待卸货,京杭大运河、里运河在不远处交汇贯通,与铁路新长线及周边高速路网构成一幅“铁、水、公”联运的宏伟蓝图。

全力打造内河枢纽港

目前,淮安市拥有航道1483公里,其中等级航道527公里;码头岸线28公里,港区7个、码头116座、泊位389个,其中5个码头达到500万吨级以上吞吐能力,千吨级以上泊位达到92个,全市港口年设计吞吐能力1.1亿吨,其中集装箱码头吞吐能力50万标箱。

2007年底,淮安在苏北运河率先开通集装箱运输;2012年,淮安港完成港口货物吞吐量5697万吨,完成内河集装箱吞吐量55173标箱;2017年淮安新港二类水路开放口岸正式运行,2019年铁水联运开通。

“2017年我市港口吞吐量实现‘亿吨大港’目标。2021年集装箱吞吐量达到31.1万标箱,在全省内河港口中排名第一。可以说,内河集装箱运输已成为全省乃至全国内河航运的亮点。”淮安市港航事业发展中心运行调度科科长王业建对记者介绍。

近年来,淮安立足全国内河主要港口定位,围绕打造“淮安内河航运中心”,以内河港口集装箱多式联运为抓手,积极推动“公转水”“散改集”运输结构调整以及多式联运示范工程项目建设,高标准规划建设内河航运枢纽和多式联运物流中心;开通运行上海、太仓、宿迁、徐州、蚌埠、周口、宁波等内河集装箱航线18条,形成“一核心、两中转、三配套”的互联航线布局,支撑淮安打造以新港作业区为核心,沿淮河、沿运河为腹地的长三角北翼内河集装箱运输枢纽。

2021年,淮安港被交通运输部确立为全国内河主要港口,内河枢纽港地位初步确立。

多措并举提高集装箱增量

“依托港口,我市已形成了冶金、化工、电力、建材等沿河产业集群(带)。”淮安市港航事业发展中心港口管理科科长吴毅表示,近年来淮安市港口基础设施建设投入加大,与之同频发力的是,集装箱航线体系日趋完善,集装箱增量不断突破。

这背后,是淮安港进一步提升港口规模和枢纽能力,强化中转运输功能,加快国家重大战略在淮安深度融合、互相促进、精准落地的默默发力。

——长外贸。

淮安市较大的外贸企业约150家,其中重点大型外贸企业30家。据淮安市商务局统计,全市各县区具有代表性的规模企业外贸进出口集装箱生成量约10万标箱,约占全市总量的60%。

2022年,淮安新港将紧抓新契机以及淮安海关新港监管中心落成新机遇,加快推进合资公司成立,联合淮安海关、商务局(口岸办),全面提升口岸服务能力,进一步打通外贸出口通道阻碍。重点围绕“ICT项目”“外贸陆改水”等业务新模式推动外贸箱量增长。

——挖内贸。

淮安港集聚港、航、货一体化优势和主观能动性,深耕内贸市场,聚拢周边货源,与船公司、货主企业加强联系,增进合作。紧扣运输结构调整契机,推进大宗物资散改集、公转水增量转化。

外部地区主要利用区间航线延伸货源,凤阳地区重点开发石英砂、白云石、玻璃、板材、粮食等货种业务;武汉方向延伸至九江、重庆、泸州方向货源有海晶盐、高岭土、石材、石英砂、纸张、石子等;交叉腹地主要宿迁、连云港、宝应,货源集中在大木、马口铁、玻璃等。

通过对区域重要货源的控制,以控货主导市场,使箱量形成有效集并。

——促中转。

淮安新港将充分利用区位优势,将苏北运河沿线及鲁西南港口集装箱航线串珠成链,并全力推动“淮河战略”,以中转航线为依托,沿淮河而上开拓市场,进一步深挖运河、淮河沿线内外贸货源市场,打通河南、安徽等内陆地区沿淮河—运河—通江达海的新通道,扩大中转航线延伸辐射区域市场生成量,变市场存量为箱量增量。

拓展现代物流服务

“到2025年,港口吞吐量达1.5亿吨,集装箱吞吐量突破50万标箱,中转比例达到30%,力争实现淮安港总吞吐量和集装箱吞吐量均位于全国前列,打造区域性内河航运中心。至2035年,全面建成全国内河航运新中心,港口吞吐量超2亿吨,集装箱吞吐量突破200万标箱,中转比例达到40%,外贸箱比例超过20%。”未来已来,淮安港的发展目标也已敲定。

“十四五”期,淮安港将高质高效建设现代化作业区。

重点推进市区港区黄码作业区、淮安新港作业区三期工程建设,建成服务区域经济和物资运输的大型综合性作业区和集装箱专业化作业区。重点推进季桥作业区建设,依托新长铁路打造铁水联运作业区,建成煤炭等大宗散货的物资集散中心。重点推进苏淮高新区危化品码头工程建设,通过建设专用千吨级危化品泊位,有力承担区域危化品的物资运输。

在加快提升港口一体化发展水平方面,将积极推行港口一体化改革,并通过构建发展联盟、企业参股、合资等多种合作模式,积极与周口港、蚌埠港、徐州港、济宁港等上游港口,以及上海港、太仓港等沿江沿海港口形成战略合作,支撑淮安打造成长三角北部新的水运经济增长极。

在提升内河集装箱发展水平方面,则重点建设淮安新港作业区,形成淮安市域资源整合、集中集散的內河集装箱核心作业区,支撑淮安打造以新港作业区为核心、沿淮河、沿运河为腹地的长三角北翼内河集装箱运输枢纽。

尤为值得一提的是,拓展港口现代物流是“十四五”期的发展重点。

淮安港将加快形成以港口为龙头、园区为载体、城市为核心、集疏运通道为辐射线的物流体系,形成港口、物流园区、城市互为依托、互融共生的发展格局。加快集装箱场站和临港物流园区建设,重点推进黄码港产业园、金湖港口物流园、盱眙港口产业园、季桥物流园、头溪河综合物流园等建设,逐步推进“一县(区)一港一园”的港口物流(产业)园布局。

同时,增强以港口为主体的物流衍生服务和增值服务。利用淮安港规模经营、海河联运和专业技术优势,保证原料供应、扩大盈利空间。大力拓展加工、交易、配载配送、包装分拣等物流增值服务,从传统的装卸、仓储业务向加工、贸易延伸,拓展船舶代理、货运代理、船舶维修、船员管理等基础性航运服务功能,以及航运保险、金融等高端服务产业,进一步提升航运服务能力。

BDI架构难遏跌势 后市状态更不确定

□ 俞鹤年

本周BDI架构出现今年第12次周线全部负增长。去年同期,BCI超越4000点,最高达4766点;BDI、BPI、BSI都在3000点以上,BDI收盘达3566点,比本周高2089点或141.44%。

本周开盘BCI带动BDI反弹,旋即昙花一现。由此可见今年非市场因素的严重影响,后市状态尤为不确定。

总体状况:

2013年1月2日至本周共2404个交易日,BDI平均值为1348点,较上周又升1点或0.07%,离盈亏节点1500点尚差152点或10.13%。

BDI大于2000点占378个交易日或15.72%,2026个交易日2000点(含)以下,占84.28%。

BDI2008年9月15日至本周BDI

平均值为1376点,总体难遏下行。

BDI:

本周BDI二升三降,收盘值1477点;周均值为1551点,同比去年的3445点续低1894点。本周BDI四项指标连续第三周全部低于上周。

BCI:

本周BCI三升二降,收盘值为1314点;周均值1490点,同比去年的4486点续低2996点或66.79%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为10898美元,较上周减亏4753美元或85.56%;周均值12377美元,较上周减亏2804美元或57.47%;同比巴拿马型船,收盘值续低6261美元或36.49%,周均值低5013美元。

BPI:

本周BPI续全五降,收盘值1907

点;周均值1932点,同比去年的3513点续低1581点或45.00%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为17159美元,较上周续低540美元或3.05%,较上周减亏224美元或29.32%;周均值17390美元,较上周续低666美元或3.69%,较上周增亏39美元或0.22%。

BSI:

本周BSI连续第三周五降,收盘值为1566点;周均值1616点,同比去年低1440点或47.12%。

涨跌势:

本周BDI、BCI无5+连升(降)成波涨(跌)势。

BPI本周延续上周第七波跌势为14连降,累增-9.61%。

本周BSI延

续上周第五波跌势为15连降,累增-28.05%。

走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率如下:

BDI续跌至-30.80%,BCI续跌至12.32%,BPI续跌至-23.82%,BSI续跌至-35.25%;相比去年同期,今年走势一蹶不振。

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-5.40%对-5.42%,落差为0.02%,较上周缩差0.01%,反弹乏力;

巴拿马型船为-3.08%对-3.09%,落差为0.01%,较上周缩差0.02%,跌势难遏。