

集装箱吞吐量同比增长11.6% 营业收入同比增长18.6%

青岛港业绩增势强劲

□ 全媒体记者 杨柳



山东港口青岛港全自动化集装箱码头。 青岛港供图

完成货物吞吐量3.15亿吨,同比增长9.7%;完成集装箱吞吐量1301万标准箱,同比增长11.6%;实现营业收入99.46亿元,同比增长18.6%……8月30日,青岛港发布2022年半年度报。2022年上半年,青岛港业务量、经营业绩实现双增长;净资产收益率6.34%,连续六年在全国港口行业名列前茅。

亮点纷呈 枢纽地位持续强化

青岛港中期业绩公告显示,上半年,青岛港的集装箱业务板块、干散货业务板块均在市场开拓方面取得新突破,海向新增航线15条,陆向新增4个内陆港,发挥海陆联动优势,推进货源腹地公路转铁路、公路转水路等“门到门”服务,增加加班船超过400余艘次;累计开发干散货新客户19家,货

源增量超百万吨。

与此同时,“一带一路”建设、山东自贸区、上合示范区、RCEP等政策叠加赋能,为青岛港持续发展注入强劲动能,使得青岛港作为沿黄流域“出海口”和对外开放“桥头堡”的作用持续释放。今年上半年,青岛对“一带一路”沿线国家、上合组织其他成员国进

出口分别增长4.2%、13.7%,彰显了政策赋能对区域经济的影响和对港口发展的利好。

山东省港口集团也对发展“龙头”青岛港给予大力支持,主动融入“一带一路”建设,积极争取航线补贴,持续海向增航线、扩舱容、拓中转,陆向开班列、建陆港、拓货源,中转箱量同比

增长18.9%,全力提速“东北亚国际航运枢纽中心”建设,有力提升了整体市场竞争力。

2022年上半年,青岛港口货物吞吐量位居全国沿海港口第三位,集装箱吞吐量保持全国沿海港口第四位,外贸吞吐量保持全国沿海港口第二位、北方港口第一位。

创新不断 转型升级纵深推进

自山东港口一体化改革发展以来,在各方大力推动下,青岛“区关港”联合研究中心常态化创新成效显著,2022年上半年,青岛港落地集装箱“进口‘船边直提’、出口‘抵港直装’”等创新举措30余项。

良好的营商环境,为青岛港业态创新提供了发展壮大的“沃土”。中期业绩公告中,青岛港各业务板块业态创新可圈可点:

干散货方面以客户需求为导向,创新重点矿山客户混矿业态,增加新型矿石品种,实现增量超50万吨;液体散货方面,中国北方唯一低硫燃料油期货指定交割库投入运行,入库交割量全国占比达50%,并成功开启保税燃料油混兑业务;借助自贸区等国家政策赋能优势,青岛船供油市场服务能力进一步提升,2022年上半年船供油完成213.5万吨,同比增长10.5%。

同时,山东港口融合发展的深入推进,也为转型升级提供新的助力。在RCEP协定生效、黄河流域生态保护和高质量发展等政策赋能下,青岛港与山东港口各板块集团相互助力、相辅相成,“码头+物流”深度融合。

2022年上半年,青岛港班轮代理业务量同比增长11.0%;散货代理业务量同比增长6.2%,操作量同比增长2.2%,新兴主业发展已引发倍增效应,

成为助推传统装卸主业高位发展的关键。

“得益于山东省港口集团及下属港口、板块公司的大力支持,青岛港不断延伸服务链、产业链,码头装卸、运输、场站、代理、保税、仓储、查验等一体化增值服务体系加快构建,现代物流产业集群不断扩大,有力促进港口实现更高质量发展。”青岛港相关工作人员介绍说。

“软硬”齐抓 可持续发展动能充足

6#泊位、北二突堤3-4#泊位等陆续投产,码头服务能力进一步提升。

与此同时,青岛港持续加大科技研发力度,进一步提升服务效率,增强核心竞争力和可持续发展能力。6月28日,在“德翔许明”轮作业中,青岛港自动化码头桥吊最高单机作业效率达到67.76自然箱/小时,平均单机作业效率达到了60.18自然箱/小时,效率一举提升14.2%,第九次刷新自动化码头装卸效率世界纪录。

在不断增强硬实力的基础上,山东港口的融合发展使得资源优势进

一步放大。山东省港口集团瞄准一体化融合发展格局,强化资源统筹调度,青岛港发展“如虎添翼”。2月26日,原本计划在日照港卸货的“荣誉”轮,在尊重客户选择、客户体验的基础上,经过山港融公司宏观调配,靠泊董家口港区董矿公司D4泊位,这正是立足全面融合,更好地匹配两港资源、为客户提供更加高效便捷服务的典型案例。

随着全面融合发展深入推进,青岛港与山东省港口集团下属港口、板块公司“你中有我、我中有你”,资源

共享、作业共享、信息共享,实现物流通道更畅通,更能满足腹地客户的个性化需求。依托服务优势,上半年青岛港在河南、山西地区市场实现新突破,铝矾土进口量同比增长34.3%,铝矾土业务净增量超百万吨。

成绩不易,未来可期。青岛港相关负责人表示,面向未来,青岛港将借助山东港口一体化改革发展的时代机遇,以“东北亚国际航运枢纽中心”为目标,抢抓政策红利,持续深化改革,坚持业绩为王,加快建设世界一流的海洋港口。

今年以来,面对新冠肺炎疫情反复给港口物流运输带来的影响,营口港大件设备业务逆势突围,1—7月,营口港累计作业大件设备类货物船舶194艘次,同比增加108艘次,增幅达125.6%。完成设备吞吐量同比增长163.5%,其中,外贸货物增幅218.3%。外贸货源的大幅增加,在为港口带来经济效益的同时,也为“一带一路”物流项目注入强劲动力。

确定思路 争揽货源

营口港大件码头配备全国沿海港口最大的600吨门机,可通过带载行走完成装卸作业,重吊轨道延长线配有2万平方米的组装场地,可以满足大件设备因超限而进行的分段运输和现场组装,实现整体交付。该码头主要服务于腹地装备制造企业的海上运输,为东北地区大件外运搭建了一条便捷高效的海运通道。

秉承“做大设备货存量,稳住优势货源;做大设备货增量,开发边际货源”的原则,今年,营口港依托大件码头完善的功能和软硬件优势,加大腹地设备类货源揽取力度,接洽相关生产厂商、物流商等企业,了解客户需求,与客户建立常态化沟通联系机制。

同时,营口港拓宽揽货思路,将触角从东北腹地向北乃至更远的地区延伸,通过持续跟进大件设备市场动态,及时了解已启动和预启动的项目信息,推进高质量物流合作项目落地。

营口港还以航线带货源,以货源保航线,进一步加强港航联动、优势互补,打造港口、航运公司、生产企业、物流商多方合作新模式,成功运作东北装备制造业优质货源“通海达陆”,积极融入“一带一路”倡议。

借势发力 扩大增量

1月25日,新加坡地铁项目12节地铁车厢安全吊装至“莲花松”轮。时隔两年半,营口港再次作业地铁车厢设备,该项目预计3—5年内完成,可带来近20万吨吞吐量;

5月18日,江西凯马百路佳客车有限公司制造的12辆新能源大巴搭乘“海澜之衡”轮驶向迪拜;

6月13日,“莲花松”轮再靠鲅鱼圈港区,一次性装载2.3万吨地铁、钻探机、矿卡车等多种类设备,创下营口港单船设备类货物装船量及收入历史新高。

据统计,营口港上半年累计发运工程车350台,同比增幅218%,新货种新能源大巴和重型卡车还填补了营口港大件设备类货物空白。

但由于地理位置原因,多数外贸船公司不以营口港为北方地区基本挂靠港,外贸设备出口逐渐形成短板。为扭转不利局面,营口港加强与船东、货主的合作,从根本上解决港口业务存在的难点、痛点。除联合中远海运特运争取到新加坡地铁项目外,还以该项目为契机,吸引“一带一路”物流项目货源。

上半年,成功运作中车长春轨道客车车厢和三一重装等企业工程车经营营口港发运至“一带一路”沿线国家和地区,累计作业船舶8艘次,贡献吞吐量10万吨。

多管齐下 提升服务

为了给客户更好的体验,提升设备作业服务水平,营口港结合物流项目需求,想客户所想,急客户所急,完善物流方案,开通“绿色通道”,优化工艺流程及吊装规范,总结作业经验,制定了具有指导性、可操作性强的“专项新加坡坡道车吊工艺流程及吊装规范”“车辆类作业吊装规范”,确保各环节无缝衔接,为安全优质开展吊装作业打下坚实基础。

为提高生产效率,补齐专用工具短板,营口港积极探索专项设备类货物工艺革新,通过专项工具研发、应用,推进高质量专业化吊装服务。对超高、超宽、超长的设备类货物“量体裁衣”,结合中车轨道车厢接卸中不同规格轮距、轴距工程车吊装,制作了适用范围广且长度和宽度方向可选择的多吊点新型框架梁吊具,以及宽体工程车吊架网兜吊具,在提高吊装效率的同时,也为设备作业增加了一道安全锁。

7月9日,营口港创下同时在泊5艘设备船和单船作业125台工程车两项单日生产纪录。

同时,营口港还与大型设备生产商建立常态化沟通机制,确定发运计划,确保大型设备特种运输车辆进港畅通无阻,对船公司进行定期询班询航,并提供零散货源整合服务,让往来设备船舶能够满载来、满载去,降低空载成本。特色突出的定制服务受到各方赞誉,设备类货物作业品牌价值明显提升。

自承接大件设备以来,营口港作业的设备种类不断增加,大件设备重量和长度纪录屡屡刷新,市场份额进一步巩固。下一步,营口港将大力弘扬新时期“辽港精神”,牢记“传承百年积淀、助力东北振兴”的企业使命,加大与腹地装备制造企业的合作,通过“融战略、扩增量、补短板、强服务”,打造专业化队伍,提高大件设备类货物作业能力,塑造辽港大件设备作业品牌,更好地服务东北振兴。

□ 全媒体记者 魏巍 通讯员 宁勇

『大家伙』的逆袭

BDI八月均值1415点 同比锐减2108点

□ 俞鹤年

八月份是今年各种非市场因素多重影响叠加最严重的一个月。BDI八月平均值为1415点,为今年以来月均值最低纪录,较上月的2077点差31.87%,同比去年的3523点骤跌2108点。

本周BCI周增幅冲高达83.20%,创下2020年第7周以来的最高周线纪录,显触底反弹之力。但因前期积压过甚,BDI整体走势仍难确定。

总体状况: 2013年1月2日至本周共2418个交易日,其中,BDI大于2000点占378个交易日或15.63%,2040个交易日在2000点(含)以下,占84.37%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今37年,至本周收盘值为1086点,增86点或0.86%,年均增约2点或0.2%。总体接近触底。

BDI: 本周波交所周一休市,为四个交易日。BDI二降二升,收盘值1086点,环比上周转高4点或0.37%;周均值为1018点,环比上周续低186点或15.45%,同比去年的4023点续低3005点或74.70%。

本周BDI四项指标(收盘值、平均值、最高值及最低值)以收盘值环比高出4点,一举结束连续五周全部低于上周的局面。

BCI: 本周BCI亦二降二升,收盘值为733点,较上周续低667点;周均值420点,较上周续低32.48%;同比BPI逆差791点,扩差4.67%;同比去年的5732点续低91.97%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为6076美元,较上周转高2663美元或78.03%;周均值3815美元,较上周续低1342美元或26.02%;同比巴拿马型船,收盘值续低5366美元或46.90%,周均值续低7441美元或66.11%。

BPI: 本周BPI结束连续四周全降,亦为二降二升,收盘值1271点,环比上周续跌101点或7.36%,较上周转高215点或68.04%;周均值1251点,较上周续低250点或16.66%;同比去年的3685点续低2434点或66.05%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为11442美元,较上周续低7.31%;周均值11256美元,较上周续低2252美元或16.67%,较上周减亏398美元或15.02%。

BSI: 本周BSI全四跌,收盘值为1514点,环比上周转低230点或13.19%;周增幅-13.89%,较上周回落14.42%;周均值1598点,较上周转低161点或

9.15%;同比去年的3470点续低1872点或53.95%。去年同周增幅比本周高10.00%。

涨跌势: 本周BDI延续上周形成5连降第六波跌势,累增-26.57%,与上一波跌势时隔12个交易日。

本周BCI延续上周形成5连降第六波跌势,累增-86.65%,与上一波跌势时隔12个交易日。

本周BPI延续上周以26连降终结第七波跌势,累增-53.55%。本周BSI延续上周形成6连降第六波跌势,累增-15.35%,与上一波跌势时隔8个交易日。

走势看点: 本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI转升至-59.85%,BCI转升至-7.20%,BPI续跌至-63.36%,BSI转跌至-38.25%;

去年同期依次为:116.02%、131.23%、107.77%和119.37%,同比之下,今年走势负累累。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83.01%对83.20%,落差为0.19%,较上周扩差0.06%;周线从上周的-52.63%反弹至83.01%,猛增135.64%,仍属异常;巴拿马型船为-7.17%对-7.23%,落差为0.06,较上周扩差0.06%,跌势大减。

2022年BDI第35周报(8月30日—9月2日)