

上半年净利同比增长13%

重庆港逆势而上拓市场

□ 全媒体记者 姚飞宇



俯瞰果园港。 本报资料室供图

近日,重庆港发布2022年半年报,今年1—6月实现营业收入25.77亿元,同比减少13.29%;归母净利润726.31万元,同比增长13.78%。上半年,重庆港完成货物吞吐量2692.2万吨,完成装卸2649.0万吨,分别同比增长3.6%、7.3%。

今年上半年,重庆港实现业务量、利润实现双增长,形势总体向好。

业务基建“两手抓”

今年上半年,受宏观经济下行、疫情反复等多重因素影响,重庆港务集团(简称“重庆港务”)发展面临诸多挑战。一季度,水上客运全面停运,总体货源不足,装卸自然吨和集装箱吞吐量等主要量能指标都有所下滑。二季度,在疫情稍加稳定、可控情况下,重庆港务不断强化联合调度统筹协调力度,加快推进国际物流通道建设,全程物流统筹策划,上半年主要生产指标中除集装箱吞吐量略有下降外,装卸自然吨和货物吞吐量均保持平稳增长。

根据重庆港2022半年度业绩公告显示,该港集装箱吞吐量虽下降,但业务亮点仍不少。铁水联运箱大幅增加,上半年铁水联运集装箱量同比大增52.3%,主要得益于国际班列大幅增加,并新增四川攀枝花钛矿业务。

物流通道高效畅通,长江黄金水道优势更加突出。上半年,沪渝集装箱直达快线运行595航次,同比增长3.7%,航道运行时间再压缩15%;国际班列开行密度持续加大,中欧班列(成渝)号开行280列,同比增长76%,运输集装箱量同比增长65%;西部陆海新通道开行班列172列,同比增长97%,运输集装箱量同比增长43%。

此外,重庆港务还持续统筹推进重点港区建设,果园港完成前沿码头1台岸桥、集装箱自动化堆场2台高速场桥安装;珞璜港3#4#泊位水工主体结构完成90%;江津兰家沱一期改建工程取得了安全评价批复以及初步设计批复;化工码头二期工程完成水工结构施工图设计及审查、专项施工方案专家评审。港口信息化建设稳步推进,化码公司新建智能卡口系统、码头生产管理系统上线运行;OA系统开通财务智能报账功能,实现智能化、移动化、电子化的一站式报销管理应用。

重庆港务下属4个铁水联运港区,拥有发达的集疏运体系。重庆港务为客户提供供应链上的服务延伸,形成了“港园一体”经营模式的拓展和延伸,以及全程物流的探索,使重庆港务综合物流规模效应得到了稳步发展。

近年来,通过对港口码头建设投资及改(扩)建,重庆港务已基本形成了集装箱、件杂散货、商品车和化工等专业化码头(群),港口货物通过能力和集装箱吞吐能力位居西南地区首位。

作为“一带一路”和长江经济带的物理联结的重要支点,果园港枢纽区设施完善,内通外畅,功能不

断提升,为重庆推动产业集聚,进一步强链补链延链扩链。

为提升川渝地区航运效率,果园港充分利用航道水深优势,发展水水中转,将上游货轮装载的货物,在果园港换装大船运往下游。此举得到上游地区所有港口积极响应。截至今年8月底,云南水富港,四川广元港、广安港100%的集装箱,宜宾港90%的集装箱都在果园港实现中转。

此外,重庆多港口“港园”建设齐头并进。珞璜临港产业城15个重点建设项目完成投资22.24亿元,占年度计划投资的65.71%,超序时进度7个百分点;新生港规划5000吨级泊

位14个,年吞吐量可达2500万吨,一期工程首批5个泊位,按照“前港中仓后园、铁公水联运”进行布置,已建成滚装泊位1个,多用途泊位4个,设计通过能力720万吨……

“公司以港口为依托,围绕铁、公、水多式联运,坚持大客户战略,充分整合仓储、航运、铁路、公路、口岸等物流要素资源,积极拓展贸易物流、供应链物流等业务。公司生产经营正逐步从传统单一的港口装卸模式向全程物流模式转变,服务价值链得到较大延伸,对港口物流市场的控制力明显增强,经营规模不断扩大,实现了港口经营模式的转型升级。”重庆港务相关人员告诉记者。

不断探索调整经营模式

主动作为提升服务能力

一港口,四向通道联通实现物畅其流,进一步助力重庆扩大对外开放。

去年年底,重庆港口岸扩大开放果园港区正式通过验收,进一步完善了果园港功能。今年2月,国务院办公厅正式批复同意重庆两路寸滩综合保税区调整并更名为重庆两江新区果园港综合保税区。这意味着原两路寸滩综合保税区水港功能区调整至果园港片区,进一步升级了果园港国家物流枢纽的功能配套。

目前,重庆港务通过果园港建

设投用智能闸口、智能理货、无纸化平台等系统,实现与重庆市口岸物流办、重庆海关等187个数据接口互联互通,港区整体作业效率提升30%以上。

重庆港务相关负责人表示,“重庆港务未来将把握成渝地区双城经济圈建设契机,在稳定开行的集装箱铁水联运班列基础上,深化与四川省港投等在港口投资建设、市场拓展、无水港等方面合作,共建长江上游航运中心,增强重庆在推进新时代西部大开发中的支撑作用。”

9月9日,盐城港至武汉航线正式开通,标志着盐城港集装箱航线延伸至长江中游城市;9月17日,盐城港首条远洋航线开航,进一步提升了盐城港的服务能力和水平……今年以来,盐城港集团坚持稳字当头、稳中求进,全力放大海河联运一体化优势,在绿色低碳发展新赛道上找准定位,加快推进绿色港口建设,为高质量发展夯实了基础。

海河联运
助力区域经济发展

盐城是淮河生态经济带出海门户。盐城港围绕“海上联结南北、内陆贯通东西、向海融入中日韩”双循环新格局构建要求,加大航线开辟力度,截至目前,已形成26条航线的对外开放格局,沪盐专线实现每周9班,日本航线完成试航。

上半年,盐城港港口公司货物吞吐量超4300万吨,同比增长45%;营收37517万元,占年度指标的51.14%,圆满完成生产经营“双过半”目标任务。

今年以来,盐城港保税物流中心持续发力,捷报频传,1—5月保税区内进出口货值达1.03亿美元,实现近三年来首次货值破亿。同时,新增铬铁、风电设备、卡纸等货种,其中铬铁货种成为客户在华东地区的分拨集散中心。

今年,盐城港跨境电商园建设项目正式获批,盐城港保税物流中心仓储(二期)项目获批立项。项目建成后预计每年可带来400万吨货物吞吐量,12亿美元进出口货值,实现主营业务收入2亿元,将进一步强化保税中心金融、物流、仓储、贸易及简单加工等功能。

绿色转型
打造低碳生态港口

绿水青山就是金山银山。盐城港致力于生态和谐、资源节约、环境友好的绿色生态港口建设,走出了一条港口发展与自然和谐共生的发展道路。

发展新能源,优化港口能源结构。盐城港加快推进清洁能源体系建设,不断扩大电能、太阳能、LNG等清洁能源和新能源的研究、应用,加快淘汰老旧、高排放港口大型作业机械和传统柴油动力集卡,持续推进皮带机、龙门吊等港机设备改造,大幅提升了港口清洁能源使用比例。大丰港区26台门座式起重机和18条带式输送机变频节能技术使用率达100%,除皮带机外的39套大型机械中,采用势能回收技术的达59%,同时在港区大力推广LNG车辆,并配套建设有2座LNG加气站。

盐城港集团各海港目前已拥有20套岸电系统,后期将投入更多。岸电技术的应用,可使船舶靠港期间的碳排放量减少40%至70%,大幅消除船舶靠泊产生的大气污染,为改善港区生态环境提供重要支撑。

大丰港区自动化集装箱项目现场建设如火如荼。该工程围绕港口装卸生产核心业务,通过信息化、数字化、智能化技术应用,可实现“设备自动化、生产一体化、服务便利化”。

为有效降低港口作业过程中的污染,盐城港集团各港区建有粉尘检测系统、污水处理系统、堆场喷淋系统、门机作业雾炮系统、料斗喷淋系统、雾炮车等环境保护设施设备系统,在保障港区生产运营的同时,保护港区生态环境。

打通航道
直通黄海畅行无阻

7月30日,淮入海水道二期工程开工建设。该项目建成后,淮入海水道将满足Ⅱ级航道通航要求,成为长江以北东向入海的全新快速通道,实现淮河流域27万平方公里内河航道网与海洋运输直接贯通,2000吨级船舶直通黄海,畅行无阻。到那时,上游地区货物可直接通过淮河从盐城港滨海港区出海,极大释放航运优势和潜力。

与此同时,该项目还可让盐城境内内河航运与淮河上游航运形成无缝对接,并同通榆河、大运河等水系航道形成互通,进一步打通淮入海的双向通道,为“盐城货”通达全国主要港口、加强盐城港货物集聚效应打下基础。此外,还畅通了面向淮河中上游地区的交通运输大通道,加快沿线地区的商品流通,届时安徽、河南的煤炭等大宗能源货物可通过入海水道直接出海,大大节约运输成本,提高运输能力。

作为盐城向海东进的排头兵,如何用好即将到来的航运优势?今年上半年,盐城港集团组织超百人规模的12路“战队”,对淮河流域规上企业和外资企业进行逐一拜访,深入安徽、河南调研市场、广揽货源。该集团将坚持“一盘棋”理念,整体规划、系统运行,推动协调联动、加强战略合作,通过航道“金腰带”实现真正海河联运,助推淮河流域沿线经济社会发展。

□ 全媒体记者 唐益志 通讯员 吴昊

盐城港向海向绿逐未来

BCI收盘环比猛增15倍 BDI架构周线“满堂红”

□ 俞鹤年

本周BDI架构自第20周以来再现周线“满堂红”,集体反弹。BCI尤为异峰突起,周增幅继第35周之后,再创2020年第7周以来的新高,周线增长点数环比上周大增15倍;但周均值同比去年仍低5099点或79.55%。

去年同期,BDI创下逾12年来的最高值,市场呈现后危恢复期的最好状态。

相比之下,目前行情虽有反弹,业者依然不可掉以轻心。

总体状况:
2013年1月2日至本周共2428个交易日,其中,BDI大于2000点占378个交易日或15.57%,1000点至2000点区间占1079个交易日或44.44%,小于1000点占971个交易日或39.99%,合计2050个交易日2000点(含)以下,占84.43%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今37年,至本周收盘值为1553点,增340点或28.03%,年均增约9点或0.9%,总体回升。

BDI:
本周BDI续四升一降,收盘值1553点,环比上周续高340点或28.03%;周增幅26.33%,较上周续高15.03%;年内净增续升至-22.22%;周均值为1485点,环比上周续高331点或28.68%,较上周增长213点或167.72%;同比去年的4221点续低2736点或64.82%,去年同周增幅10.40%,比本周低15.93%。

本周BDI四项指标(收盘值、平均值、最高值及最低值)自第20周以来连续第二周全部高于上周。

BCI:
本周BCI亦四升一降,收盘值为1519点,环比上周猛转高847点或

126.04%,较上周高1488.52%;同比BPI逆差缩至471点或23.67%;周增幅97.65%,较上周骤高103.54%;年内净增转升至84.06%。

周均值1311点,较上周续高601点或84.65%;同比BPI逆差733点或35.86%,扩差81.72%;同比去年的6410点续低5099点或79.55%,去年同周增幅15.26%,比本周低82.39%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为12599美元,较上周转高7025美元或126.03%,较上周清亏增盈7527美元或1499.40%,净增达15倍;周均值10876美元,较上周续高4984美元或84.59%,较上周增盈2907美元或139.96%;同比巴拿马型船,收盘值续低缩至5714美元或29.67%,周均值续低7525美元或40.89%。

BPI:
本周BPI三升二降,收盘值1990点,环比上周续高125点或6.70%,较上周减增469点或78.96%;周增幅7.05%,较上周转低33.01%;年内净增续升至-16.25%;周均值2044点,较上周续高456点或28.72%;同比去年的3801点续低1757点或46.22%;去年同周增幅8.32%,比本周高1.27%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为17913美元,较上周续高1127美元或6.71%,较上周减盈4217美元或78.91%;周均值18401美元,较上周续高4110美元或28.76%,较上周增盈1075美元或35.42%。

BSI:
本周BSI一降四升,收盘值为1551点,环比上周转高5.15%;周增幅5.06%,较上周回升7.67%;年内净

增转升至-35.80%,周均值1508点,较上周转高24点或1.62%;同比去年的3245点续低1737点或53.53%。去年同周增幅为4.25%,比本周低0.81%。

涨跌势:
本周BDI延续上周形成7连升第七波涨势,累增38.64%,与上一波涨势时隔55个交易日。

本周BCI延续上周形成5连升第六波涨势,累增107.93%,与上一波涨势时隔58个交易日。

本周BPI延续上周以10连升终结第八波涨势,累增58.85%,本周占14.39%。

本周BSI延续上周以12连降阻断第六波跌势,累增-18.28%,本周

占-0.14%。

走势看点:
本周BDI架构各指数年内净增率如下:

BDI续升至-22.22%,BCI转升至84.06%,BPI转升至-16.25%,BSI转升至-35.80%;去年同期各指数年内净增依次为124.68%、146.48%、115.88%和118.20%,同比之下,今年走势在下坡路上迂回。

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97.66%对97.65%,落差为0.01%,较上周缩差0.06%;周线猛增103.62%,从暴跌反弹至暴涨;巴拿马型船为7.04%对7.05%,落差为0.01%,较上周缩差0.02%,涨势骤然收缩。