

山东港口交出优异年度答卷

□ 全媒体记者 杨柳

继集装箱吞吐量提前34天突破去年总量之后，日前，山东港口再传捷报，截至12月3日，今年货物吞吐量累计突破15.1亿吨，提前28天超越去年总量。

面对疫情“大考”，今年以来，山东港口坚持向海图强、陆海联动，大力发展新兴业务，推动模式创新，加快拓展政企携手、港产城融合的新路子，以一份优异“答卷”，助力推动海洋强省建设、加快建设世界一流海洋港口。



山东港口青岛港。本报资料室供图

聚焦转型 建设生活资料分拨中心

9月29日，山东港口与鲁商集团在济南签署战略合作协议。鲁商集团在零售业、医药产业、金融业务、教育产业等方面优势明显，根据协议，山东港口与鲁商集团将在改革创新经验、全程物流产业链、医养康产业、教育产业、金融服务等方面开展合作，共同打造北方生活消费品分拨中心，实现共赢发展。山东港口打造中国北方生活资料分拨中心再次取得实质性进展。

作为基础性、枢纽性设施，集聚商品、资金、信息等资源和海陆经济的重要接口，今年以来，山东港口紧紧把握世界消费趋势性新变化和拉动内需的国家政策机遇，抢抓国际产业链供应链重构的窗口期，积极对接腹地消费需求，构建以济南、青岛为“双中心”的中国北方生活资料分拨中心，一系列相关举措相继落地生根、开花结果——

聚势共赢 加强内部融合外部合作

积力之所举，则无不胜；众智之所为，则无不成。山东港口立足全面融合年，对内加强内部融合，凝聚一体化改革合力，对外敞开襟怀，促进合作和共生，取得了丰硕成果——

纵深推进港口间生产协同、错位发展，青岛港、日照港、烟台港加大向渤海湾港的转水力度；日照港、烟台港、渤海湾港以青岛港为中心枢纽，通过支线喂给箱量。港口与板块间协作发力、互助共荣。山东港口贸易集团在青岛港前湾港区实现首次LNG特种船舶保税船供油服务；山东港口航运集团“山港融合”轮已完成15次青岛港

董家口油港码头靠泊，为青岛港累计贡献年吞吐量88万吨；青岛港联合渤海湾港、航运集团共同打通为客户定制的“青岛—潍坊”海上原油新航线；青岛港、日照港、航运集团牵手船公司合作开通“宁波—日照—青岛”内贸集装箱航线，进一步完善内贸集装箱在闽浙沪区域的网络布局。

积极与外部伙伴强强联合。借助陆海联动研讨会、海铁联运推进委员会、港航合作交流等平台优势，与中远海运、马士基、中铁济南局等各方伙伴深化合作；协同沿黄流域海关、铁路、内陆港、自贸区（园区）等24家单位、企业，共同发

起“服务黄河流域生态保护和高质量发展”关港铁区大协作机制（青岛）倡议，联合中铁济南局共同向船公司、企业推出15项服务承诺，与沿黄流域600余家大型企业建立业务合作关系，实现美美与共。

11月23日8时30分，中远海运客运最新建造货滚船“畅龙海”轮停靠山东港口烟台港客滚码头，这是中远海运客运继“吉龙岛”“祥龙岛”之后，在烟台港客运投入的又一新增运力。至此，烟台港客滚公司“三地四站”的客、货滚运营船舶达到18艘，港航协同力和行业引领力进一步提升。

中远海运集团董事长、党组书记万敏介绍，目前，中远海运在山东的集装箱航线是所有船公司当中最多、最密、最齐全的，当前共有65条航线，将青岛、烟台、日照、威海等山东主要港口与全球紧密联系。今年上半年，面对全球供应链迟滞和有效运力的下降，中远海运在山东省集装箱吞吐量实现了同比20%的增长，海铁联运箱量实现了10%的增长，同时在件杂货、特种货领域更是获得90%的增幅，风电、纸浆、汽车等新一代货物贸易运输得以进一步增长，充分体现了中远海运与山东省港口集团深化港航合作、为广大客户提供稳定全球供应链服务的良好效果。

费（济南）分拨中心项目完成土地摘牌，项目进入建设“快车道”；8月，开通“济南—青岛”马士基海铁联运专列，济南及周边地区进出口企业物流运输时间缩短2—3天；

9月，举办“走进泰国”线上推介会，联合中远海运、马士基等全球知名船公司为广大泰国贸易商全面升级泰国直达冷链消费品精品快航，实现泰国优质水果等生活资料在海

12月6日，“恒兴达”轮顺利完成5.5万吨砂石卸船作业，缓缓驶离太仓万方国际码头有限公司（简称“太仓万方”）3号泊位，累计用时32小时，创下该公司自2021年10月转型以来的散货单船昼夜船时效率纪录。

今年上半年，面临疫情形势严峻、砂石市场低迷和同质竞争激烈等困境，太仓万方“外拓市场、内强管理”，向着打造长三角地区最大的现代化砂石集散交易中心“开足马力”。

优质服务 客户订单“翻一番”

上半年疫情形势严峻，加之砂石码头改造后刚刚投产，一个个难题压在了太仓万方人肩上。于是，他们在困境中摸索，组成业务揽货团队，积极“走出去、引进来”，用最省物流方案、最优服务吸引更多客户到港。

“叮叮！”“我的货临时需要进进场，快帮我协调解决。”深夜23时，福清豪嘉晟客户群出现了一条“紧急需求”。“您放心，5分钟内帮您协调。”太仓万方客户经理薛诚雨不到1分钟就在群里回复。

为了给客户提供最优质的服务，打响“万方装卸”服务品牌，太仓万方持续走深“做大散货，做精件杂，做优质服务”的企业发展路线，实行“一企一策”的揽货策略，推出“1VN”专属客户群（即1个团队定制化服务1位客户），做到24小时待命，解决客户的需求。同时，该公司在微信公众号平台开辟了砂石业务车提的专属预约平台，客户只需提前提交进场材料，就可快速进场提货，畅通无阻。

据介绍，10月份，太仓万方共完成砂石等货物吞吐量185万吨，创历史新高。

精准调度 驳船有序“排一排”

散货不同于件杂货，同样一艘5万吨的到港船舶，件杂货要求在72小时内接卸完成，而散货“水水过驳”作业方式要求在24小时内接卸完成，长江流域的转泊船舶又都是500吨、1000吨的小船舶，5万吨砂石海轮24小时作业转驳的江船数量平均在40艘左右，这对太仓万方的作业计划提出了更高要求。

“又快又密是现状，高效安全完成作业是任务。”太仓万方董事长董建忠在“伊鹏3”轮生产组织会上强调。在太仓万方内港池，总能看到多条小船有序排队进港装卸的场景。

11月21日20时，“伊鹏3”轮已靠泊太仓万方3号泊位。“调度调度，后续小船因天气原因无法按时来港。”灯火通明的调度楼四楼控制中心里，华杰正在接听电话。一个晚上这样的电话有100多个，每个都是紧急情况，每个都是临时状况。“马上安排后料斗作业，车辆准备，及时跟进船舶到港情况。”太仓万方在生产组织方面总备有“PlanB”“PlanC”，精准应对突发情况。

12月11日，随着满载5.6万吨砂石的“潭福明盛”轮缓缓驶离太仓万方码头3号泊位，该公司年散货吞吐量首次突破1000万吨，跨入“千万吨级”散货码头行列。

创新创效 安全设备“连轴转”

“切换内外档作业模式，整条皮带机需要停工半小时，太影响效率了。”太仓万方营运营操作部负责人在创新攻关会提出生产“痛点”。下半年，砂石市场慢慢复苏，船舶到港计划排得密密麻麻，在每个环节上节约时间都很关键，船期不等人，时间紧、任务重。

“创新是第一生产力。”太仓万方工程技术部立即成立攻关小组，现场研究设备结构，大到悬臂旋转角度，小到设备零部件。经过2天2夜的反复研究，上设备看图纸，大胆创新提出在装船机上增加一个旋钮开关，实现一键切换作业模式，从“装卸模式”切换到“换船模式”，如此创新，就连厂家都向技术人员竖起了“大拇指”。

设备改造完成，作业准备时间从30分钟缩短至10分钟，同时也减少了频繁关停皮带机，而带来缩短寿命30%的影响，节约能耗约10%，实现了流程设备安全高效地“连轴转”。

今年，是太仓万方转型升级后的第一个完整运营年，该公司提出“以客户为中心，以员工为本，长期坚持‘老码头精神’”的企业核心价值观，用实际行动奏响了奋斗强音。



太仓万方码头作业现场。本报资料室供图

聚力挖潜 航线增密服务升级

今年以来，山东港口直面疫情反复、航运市场变化带来的冲击与挑战，海向以集装箱为突破口和发力点，积极对接船公司，充分发挥枢纽平台作用和航线组群密度优势，7月份携手达飞轮船、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，单月实现新增7条国际航线。今年1—11月，共新增集装箱航线35条，航线总数达320余条。

陆向上，山东港口与海关、铁路、船公司等各方联合发力，今年累计启动5个内陆港，内陆港总数达31个，开通5条新班列，海铁联运班列数达81条，进一步织密了综合物流网络。

其中，在积极落实黄河战略上，山东港口依托港口航线、内陆港、内贸及海运箱资源，为企业设计“沿黄地区—山东港口—华南地区”的新通道，实现“门到门”全程服务。

同时，山东港口还创新“陆海

联动、港铁直运”“船边直提、抵港直装”的便捷通关模式，加速推进资源融合；实施“套泊热接”作业模式，今年前11月完成集装箱“套泊热接”504组，节约靠泊时间超638小时；依托“陆海通”“云港通”“山港易付”“港e链”开发建设，构建“互联网+港口+物流”的供应链公共服务平台，全面赋能产业发展。

作为全国首个交通强国“智慧港口建设试点单位”，青岛港自动化码头在首创“氢动力+5G技术”、

自主研发A-TOS系统（全自动化集装箱码头智能管控系统），实现关键技术完全自主可控。《立体互联港口智能空轨疏运系统》《“陆海通”数字智慧物流平台》项目入选“2022物流与供应链（中国）解决方案TOP50”榜单，成为唯一上榜港口企业。

据介绍，下一步，山东港口将再接再厉，向全面完成全年任务目标加速前进，为2023年高质量发展奠定更加坚实的基础。

2022年BDI第50周报（12月12—16日）

总体状况：

2013年1月2日至本周共2492个交易日，其中BDI大于2000点占378个交易日或15.17%；1000点至2000点区间占1143个交易日或45.87%；小于1000点占971个交易日或38.96%，合计2114个交易日或56.0%，年均增约15点或1.5%。总体走势本周有所回升。

BDI：

本周BDI二降三升，收盘值1560点，环比增174点或12.55%；周增幅12.30%，较上周续增7.70%；年内净增续升至-16.48%；周均值为

1441点，环比续高80点或5.88%，较上周增高57点或247.83%；同比去年的2738点续低1297点或47.37%，去年同周增幅为-30.69%，比本周低42.99%。本周BDI四项指标（最高值、收盘值、最低值、平均值）自第40周以来，再度全部高于上周。

BCI：

本周BCI亦二降三升，收盘值自第42周以来，再次突破2000点，为2208点，环比猛涨524点或31.13%，增长360点或219.51%；同比BPI续顺差556点或33.66%；周增幅29.69%，较上周高19.18%；年内净增续升至139.30%。周均值1859点，较上周续高252点或15.68%，增长243

BCI因需求异动劲升 BDI仍处年内低位区

□ 俞鹤年

点或2700.00%；同比BPI反转顺差213点或12.94%，冲销了上周2.90%的逆差；同比去年3474点续低1615点或46.49%，去年同周增幅-53.77%，比本周低83.46%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为18312美元，较上周续涨4355美元或31.20%，增盈3039美元或223.29%；周均值15336美元，较上周续高2009美元或15.07%，减盈66美元或3.18%；同比巴拿马型船，收盘值转顺差3443美元或23.16%；周均

值转高522美元或3.52%。

BPI：

本周BPI三降二升，收盘值1652点，环比转低7点或0.42%，较上周止涨增跌48点或117.07%；周增幅-0.41%，较上周续低2.93%；年内净增转跌至-33.71%；周均值1646点，较上周转跌9点或0.54%；同比去年的2738点续低1092点或39.88%；去年同周增幅-22.17%，比本周低21.76%。

本周巴拿马型船运价日均获利

收盘为14869美元，较上周转跌58美元或0.39%，止盈增亏426美元或115.76%；周均值14814美元，较上周转低79美元或0.53%，止盈增亏915美元或109.45%

BSI：

本周BSI三升二降，收盘值为1157点，环比转高5点或0.43%；周增幅0.44%，较上周续高1.30%；年内净增转升至-63.00%，周均值1163点，较上周转高7点或0.61%；同比去年的2525点续低1362点或53.94%。去年同周增幅-3.24%，比本周低3.68%。

涨跌势：

本周BDI架构各个指数全部无5+连升（降）或波涨（跌）势，呈偃旗息鼓之状，实为多年来年末周线罕见走势。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增

率如下：

BDI续升至-16.48%，BCI续升至139.30%，BPI转跌至-33.71%，BSI转升至-63.00%；去年同期依次为：73.75%、74.23%、72.02%和90.96%。去年同周大跌，其中反映了今年疫情对航运市场的影响正在逐步收敛。

本周BCI出现需求异动劲升，显露大宗商品市场冲击疫情困境的势头，由此推升了BDI。就周线低于1500点而论，BDI仅回复到了八、九月份的水平，仍未跳出年内走势的低位区。

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29.70%对29.69%，落差为0.01%，与上周持平，周线继续劲升；巴拿马型船为-0.37%对-0.41%，落差为0.04%，较上周扩差0.03%；周线由微涨转为弱跌。