

# 山东港口领跑七年的“通关秘籍”

□ 全媒体记者 马榕蔚



2月4日，在“马士基萨琳娜”轮作业中，山东港口青岛港前湾集装箱码头（简称“QQCT”）以422.38自然箱/小时的高效作业，刷新了马士基中南美航线全球船时效率纪录，这是QQCT今年以来第二次打破全球航线纪录。

作为“一带一路”海陆十字交汇点、新发展格局的“双节点”、RCEP协定中面向日韩和东盟的“桥头堡”，山东港口主动服务融入“一带一路”倡议，海向增航线、扩舱容、拓中转，陆向开班列、建陆港、拓货源，助力更多“中国制造”销往全球市场。据悉，截至2022年，山东港口青岛港已连续七年保持马士基全球集装箱码头泊位效率第一，并形成了标准化服务模式。



山东港口青岛港。本报资料室供图

## 精细化管理 码头作业提效

2月10日上午10时，在QQCT中控会议室，计划主管助理黄超和计划员董涛、王璐正与马士基船公司青岛驻港代表就1月份操作中存在的甲板货高度较高、船舶信息不准等问题进行沟通和探讨。

“船公司就关心效率和时间，而我们反馈的问题涉及方方面面，大部分需要船公司协调解决。”会后黄超表示，山东港口每月都会举行类

似的港航协同绩效分析会。会议上，各代表成员会针对前一段时期的“堵点”“难点”问题进行探讨，最终形成双方可操作的整改方案。

“在‘马士基萨琳娜’轮作业中，就做到了每个环节压实效率指标，以单机效率的提升助推泊位效率突破。”董涛介绍，在日常作业中，为提升泊位计划安排的精准性，计划在船舶计划制定过程中坚持“二定”

原则，既定目标效率和定设备资源。目标效率是以航线历史数据为基础，结合每航次船舶货物的实际情况制定，因此对生产组织具有重要的指导意义。为合理有效分配码头生产资源，泊位计划根据船舶班期情况、船舶作业中的重点舱分布，提前对每条船舶作业的机械、人力资源进行分配，提高生产组织的前

瞻性，为计划兑现提供可靠保障。同时，在“一船一策”中持续提升成本管控能力，通过实施船舶分析、班期兑现、周周总结、月月分析的闭环管理，持续优化“效率生态圈”。

据悉，2022年，QQCT桥吊单机效率同比提升4.5%，8000TEU船舶泊位效率同比提升1.8%，船舶计划兑现率提高3%，年度累计刷新新航线、单船、单班、昼夜作业纪录17次。

## 标准化组织 待泊时间减半

2月10日上午11时，QQCT码头上的“阿尔托蒂娜”轮完成最后一个集装箱作业到驶离仅用了40分钟，较正常离泊时间缩短了一半。

“码头的靠泊时间和非作业待时，对码头和船公司来说是两个关键点，用时越短效率越高。为最大限度压缩船舶在泊停时，我们在桥吊作业路安排、重点舱消减和作业

衔接三个方面发力，持续提高船舶配载的精细化水平。”计划领班刘孝童介绍。

据了解，QQCT以提高计划执行力为切入点，大力开展流程优化，推进计划、中控、现场“三位一体”的标准化生产组织，创新船舶靠离“套泊热接”“危险品中转热接”等新模式，并从船舶靠泊、生产作业、作业结束

及交接班四个方面的15个生产环节入手，解剖麻雀，分解流程，实现每个环节平均节约3秒钟的目标。

“现场作业中，我们要求中控人员对360米以上超大型船舶靠离间隙控制在3小时以内；船舶指导员要根据船舶的靠泊位置和场地位置确定安全岛的位置，减少车辆掉头，每车减少拖车运行距离100米；操作大

队严格落实完船检查制，指导员、班长提前上船检查加固和装船质量，保证准点开船。”作业室主管田绪业说，时间就是盯住一个个环节和程序，一分一秒“抠”出来的。

据生产系统数据统计看，2022年，QQCT航线泊位效率同比提升9.5%，船舶非作业时间缩减50%，总体等泊时间减少50%以上。

## 数字化赋能 堆场周转加速

在集装箱装卸生产中，如何确保堆场的高速周转，直接关系到码头前沿船舶装卸效率和作业进度。在QQCT码头作业高峰时段桥吊每小时装卸箱量接近2000TEU，闸口进出车辆超过2万车次。“码头作业越来越繁忙，但我在现场等待提箱的时间却越来越短了。”正在QQCT提箱的捷丰场站的外点车王师傅表示。

“我们利用云计算、大数据、工

业互联网等数字化技术手段做精做细机械出勤、前沿堆场动态调整、协调作业等环节。作业中堆场计划提前联系泊位计划沟通确认完船时间，在船舶作业接近尾声，作业箱量减少时，提前安排后续船舶的收箱作业，并充分利用场地资源，加速场地周转。”QQCT计划组董一君向记者解释。

据了解，QQCT还会根据天气、季

节、市场货量和货物结构、节假日、商务政策等因素对堆场进行动态调整。对码头泊位资源重新分配，科学利用泊位与堆场，优化一二程船舶场地安排，拖车周转时间由过去的19.3分钟/车次，降至目前19分钟/车次以内，极大提升了前沿堆场的周转速度，“局部堆场”变为了“大堆场”。调整后，堆场作业非但没有出现越“忙”越“乱”，反倒促进快速周

转、提升效率。

“下一步，我们将持续优化标准化生产模式，全力打造集装箱码头典范，高质量推进国家物流枢纽建设，融入‘一带一路’倡议中加快建设、扩展航线、提升能级，在山东港口建设世界一流的海洋港口、世界一流企业的进程中，助力更多‘中国制造’走向世界。”QQCT相关负责人表示。

2月15日，中远海运港口泉州太平洋码头（简称“CSP泉州码头”）新泊位投产暨新航线首航仪式在泉州石湖港区举行。当天，随着“新泉州”和“OOCLEHAVRE”两艘巨轮顺利离泊启航，标志着泉州港石湖作业区5、6号泊位正式启用。

“新建泊位正式投产后，将助力泉州石湖港进一步升级为海西地区一流的综合性大港。”中远海运控股董事总经理、中远海运集运董事长、东方海外(OOCL)董事会主席、行政总裁、中远海运港口董事会主席杨志坚表示，中远海运港口公司将以本次新航线首航为新起点，依托泉州市发达的工业产业集群，深化港航之间的协作，强化港口与港口之间的联动，吸引更多新航线来此挂靠，将石湖港区打造成为国际贸易的聚集地、海运货源的聚集地，助力千年古港进一步联通全球，为泉州乃至福建地区经济繁荣发展贡献新的力量。

## 夯基础 助力企业便捷出海

泉州民营经济发达，是东南沿海重要的产业聚集地，现已聚集石化、纺织服装、建材家居、机械装备、电子信息、健康食品等多个产业集群。近年来，随着“一带一路”建设的不断推进，泉州民营企业“走出去”的意愿显著增强。

货物不管运出去还是载回来，都离不开强大的运能支撑。泉州市委常委、统战部长、市政府副市长刘林霜表示，随着此次泉州石湖港10万吨级新泊位的正式投产，必将进一步提升港口规模化水平，极大地发挥港口枢纽带动作用；新开通的新加坡、马来西亚2条RCEP国际航线，也将进一步拓展“丝路海运”，开辟国际贸易“直进直出”新通道。

启动仪式现场，5台无人集卡编队参与码头装卸船作业，该批无人集卡依托友道智途全栈自研的自动驾驶算法，通过协同计算、5G即时通讯与港口调度系统无缝对接，可在港区内实现全天候全流程无人化作业。

“项目设计建造全过程融入中远海运‘智慧港口·绿色低碳’解决方案，绘好智慧港口‘工笔画’。”CSP泉州码头相关负责人告诉记者，此次投入的为项目一期工程，待项目完全建成后，可将泉州港石湖港区年吞吐量将提升40%至300万TEU，有效服务泉州市及周边腹地内外贸集装箱作业需求。

“随着新泊位的投用，中远海运集团统筹发挥内部协同优势，集装箱双品牌船队(COSCO SHIPPING和OOCL)投入2条东南亚干线挂靠运营。”中远海运港口相关负责人表示，新航线在满足本地与东南亚之间的外贸货物运输需求的同时，可进一步通过新加坡港及巴生港中转增强东南亚地区的航线覆盖，并拓宽泉州前往欧地、中东、非洲等流向通道，为泉州地区港口经济提供更加便捷物流支撑和更加广阔的发展空间，对推动环泉州湾中心城区的发展，构建布局合理、衔接顺畅、服务高效的交通网络具有重要意义。

## 稳内贸 培育互惠共赢土壤

近年来，泉州发展出纺织服装、建材家居、食品饮料等九大千亿产业集群，形成超两万亿元制造业大盘，食品产业是泉州制造业的特色产业之一。

“泉州这一带有很多食品加工企业，对淀粉原材料有很大的需求。我们准备在石湖码头建一个淀粉仓储与分拨中心，为当地食品企业提供原材料配送。”泉州太平洋集装箱码头有限公司总经理孙博生告诉记者。

港口是综合立体交通网络的重要支点。泉州港石湖港区通过不断优化资源配置，为临港产业发展提供更高效率、更便捷的物流服务，该码头目前与国内一家淀粉物流企业以及内贸船公司达成合作意向，三方计划在石湖港区堆场设立一个淀粉物流分拨中心，建成后可进一步提升当地食品行业原材料配送效率，降低企业的物流成本。

泉州石狮服装城、晋江国际鞋纺城先后被列为国家级市场采购贸易方式试点，市场采购贸易方式的试点提升了小商品贸易的便利化，港口也为万千商品开启了国内外贸易的大门。

在石湖港区，每天有上万个集装箱从这里装载出发，即使物件再小、数量再少的商品，也可以通过“拼箱”的方式运往各地。“海运具有运量大、运输成本经济的特点，随着电子商务的发展，我们码头做到了内贸航线全覆盖，每天都有5、6条船进港装卸。”孙博生表示。

石湖港区是泉州港巩固中国沿海内贸集装箱主要港口地位的核心作业区，依托泉州丰富的产业集群和旺盛的贸易物流需求，国内外知名航运公司已在石湖港区开辟20多条内贸集装箱航线，航线辐射国内主要港口。

2022年12月30日，泉兴铁路开通运营，全长464公里，设计时速160公里，是一条以开发沿线国土资源、服务革命老区为主的区域客货铁路，起终点分别为江西兴国、福建泉州，全线设置13个货运车站。

“泉兴铁路是福建省进江西距离最短的一条铁路线，目前最近的站点距离码头只有20余公里。”孙博生说，“无论是延伸一条铁路支线到港区，或是通过集装箱车辆转运至车站，都为我们提供了多式联运的可能性。”

连接江西腹地的泉兴铁路为港口带来“海铁联运”运输新模式，进一步畅通东南沿海经济区与中西南地区的商贸往来。

## 促外贸 完善港口航线布局

2022年10月13日上午，泉州—俄罗斯远东航线围头港首航暨“沃德菲泉州”轮命名仪式在泉州港围头港区举行。满载着婴儿纸尿裤、PVC夹网布、鞋底、现代大理石石制品、卫生用品等泉州优势产品的标箱，从围头港发往俄罗斯符拉迪沃斯托克（海参崴），一周后抵达目的地。

“沃德菲泉州”轮是以“泉州”城市命名的国际班轮，此次围头港成功首航，标志着泉州—俄罗斯远东航线的进一步加固。据沃德菲航运（香港）有限公司相关负责人介绍，“沃德菲泉州”轮系载重13477吨565标箱型船舶，从围头港直达符拉迪沃斯托克只需5—6天，船期双周班。“泉州—海参崴班轮直航快线舱位足、速度快、船期固定，相关手续比陆路运输更为简便，为泉州外贸企业货物出口欧洲提供了更多航线选择。”该负责人说。

外贸从业人士表示，受国内外疫情等影响，外贸稳增长形势复杂严峻，围头港—俄罗斯远东航线的开通十分及时，为泉州企业在“家门口”通关提供便利，降低企业物流成本，提升企业国际竞争力，也能助力泉州地区外贸企业就近便捷“出海”。

同时，该航线的开通，有利于畅通外循环通道，完善海陆空立体化口岸体系构建，促进与欧洲、“一带一路”国家的经贸往来，推动泉州积极融入双循环发展格局。

进一步优化生产系统，开展Navis高阶模块PRIT优化工作，实施auto stow自动配载，开发散杂货缴费接口，实现过磅实时缴费和账单跟踪；线配置机械资源；注重设备保养，提高设备运维水平；统筹调配一线作业人员，改善三港区忙闲不均造成的人力浪费……通过落实多项服务和保障举措，泉州港持续提升综合服务水平，不断完善港口外贸航线布局；2022年9月份引进萨卡特马尼拉CME2、沃德菲俄罗斯航线的在石湖码头首航，10月份引进亚细亚航运、中联航分别开通马尼拉线，进一步促进泉州与世界各地的互联互通，助力“海丝”核心区高质量发展。

# BSI独当一面再度反弹 BCI周线破防跌逾五成

□ 俞鹤年

本周BDI受累于BCI异常骤跌（止涨转跌达-69.58%），至本周年内净增已跌近十成。BPI周线跌幅连续两周不到一成，持续收缩，相对平缓；BSI相隔一周再度独当一面反弹，一举冲销上周跌幅。中小船走势对大船加刷下行之势形成制衡态势，使BDI周线维持在一成跌幅。市场在低迷状态中自律调节表现比较明显，这也是走出低迷的必要条件。

**总体状况：**  
2013年1月2日至本周共2531个交易日，其中BDI大于2000点占378个交易日或14.93%，2153个交易日或85.07%。BDI从1985年1月4日设立1000点迄今38年，至本周收盘值为538点，低462点或-46.2%，年均减16点。总体走势本周加刷下行。

BDI：  
本周BDI二升三降，收盘值538

点，环比续跌64点或10.63%；周增幅-10.70%，较上周加跌7.66%；年内净增续跌至-99.50%；周均值558点，环比续跌43点或7.15%，较上周减跌14点或24.56%；同比去年的1940点低1382点或71.24%，去年同周增幅为35.27%，比本周高45.97%。

本周BDI四项指标（最高值、收盘值、最低值、平均值）连续第七周全部低于上周。

BCI：  
本周BCI一升四降，收盘值271点，环比转跌215点，较上周止升回落272点或477.19%；同比BPI续逆差540点或66.58%，扩差22.83%。周均值256点，同比去年的1621点续低1265点。

本周海岬型船运价日均获利收盘值2246美元，较上周转跌1287美元或31.91%；周均值2951美元，较上周续低1022美元；同比巴拿马型船，

收盘值逆差5056美元。

BPI：  
本周BPI全五降，收盘值811点，环比续低53点；周增幅-6.29%，较上周减跌1.97%。周均值834点，较上周续跌37点或4.25%，同比去年2387点续低1553点或65.06%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘值为7302美元，较上周续跌477美元，减亏200美元；周均值7506美元，较上周续低333美元，减亏952美元。

BSI：  
本周BSI一降四升，收盘值为695点，环比转高67点。周均值649点，较上周转高97点，同比去年的2295点续低1646点。

涨跌势：  
本周BDI、BCI无5+连升（降）成波涨（跌）势。

本周BPI出现5连降第四波跌

势，累增-6.29%，与上一波跌势时隔2个交易日。

本周BSI延续上周以7连降终结第二波跌势，累增-8.93%。

**走势看点：**  
本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续跌至-99.50%，BCI转跌至-191.14%，BPI续跌至-62.51%，BSI转升至-44.81%。去年同期最大跌幅不到一成，今年则已近20成。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船，落差为0.11%，较上周扩差0.05%；巴拿马型船为-6.27%对-6.29%，落差为0.02%，较上周缩差0.06%。

可见，在下行途中，海岬型船运价获利大起大落，巴拿马型船则相对平缓。

2023年BDI第7周报(2月13-17日)