

辽港集团的“丝路”故事

□ 全媒体记者 臧永亮

5月28日,辽港集团韩新海运越泰线首航船舶——“韩新英赛达”轮在完成装卸作业后,如期驶离大连港集装箱码头,发往菲律宾、越南、泰国等“一带一路”沿线国家。该航

线的开通不仅为沿线国家进出口水果、化工品等货物提供了高效便捷的海上物流通道选择,也成为加深各区域间经济联系、增强产业链供应链稳定性和韧性的新纽带。

港口是全球产业链供应链的重要节点,是服务国家战略的主力军和排头兵。作为东北地区对外开放和融入“一带一路”倡议的桥头堡,辽港集团成立以来,充分发挥招商局集团内

部协同和辽宁组合港优势,通过优化业务布局、强化业务协同、完善物流网络,打造高效、便捷、低成本的海陆大通道,为推动共建“一带一路”高质量发展提供持续的港口助力。



辽港集团大连港滚装码头。本文图片由本报资料室提供

海向发力 航线网络加密

在辽港集团各大港区,腹地的钢材、纺织品、商品汽车、粮食、化工品、机械设备等各类货物,通过辐射全球的航线网络走出东北,走向世界。而来自世界各地品类繁多的商品,亦经由辽港集团的物流网络,销往全国、转口全球。

5月初,大连港地中海西岸航线开通运营,这是辽港集团今年开通的首条集装箱远洋干线,填补了大连港至地中海西部航区直航服务的空白点,进一步提升了大连口岸直达欧洲地中海区域的航线优势。

大连集装箱码头公司总经理黎晓光介绍:“这条航线开通后,为东北地区与欧盟国家之间的贸易往来提供更加便捷的航运通道,将有力带动各自优势产业,如机电设备、汽车整车及零配件、化工、矿产、仪器仪表、粮食和冷冻食品等贸易量增长,服务东北腹地产业更加便利地参与建设‘一带一路’。”

目前,辽港集团开通集装箱航线170余条,其中外贸航线近100条,与全球160多个国家和地区的300多个港口建立了海上经贸航运往来;铁路班列线路100余条,每周到发260余班,海铁联运量占港口集装箱吞吐量比重超过13%,连续十余年位居全国沿海港口前列。

依托全新的国际物流大通道和陆海双向运输通道的优势,辽港集团为欧、亚国家间经贸往来和互联互通提供了全新的物流路径,不断提高物流“综合性价比”让更多的腹地企业和货源走上“一带一路”,让“一带一路”成为东北老工业基地振兴发展的海陆通道。

链接海陆 中欧班列提速

中欧班列是落实“一带一路”倡议、开展国际经贸合作的重要载体。辽港集团借助港口资源、航线网络、海铁联运业务等优势,大力争取去、回程过境货源,持续推动中欧班列业务高质量发展。

辽港集团自2021年起,陆续开行“大连—莫斯科别雷拉斯特”“大连—杜伊斯堡”“大连—白俄罗斯明斯克”“西伯利亚—大连”等班列线路。2022年,辽港集团大连中欧班列去、回程列次均创下开行以来历史新高。今年一季度,大连中欧班列箱量

及开行列数均实现平稳增长,同比增幅6%。

2021年,辽港集团成功开辟我国首条东亚至中亚商品车多式联运通道,以“一带一路”为纽带,在中亚与东亚间架起高效、便捷的全新物流通道。

利用这条商品车多式联运通道,日本商品车在途时间被压缩为28天左右,较以往可节省一半以上的运输时间,客户的综合物流成本节约30%,此举丰富了辽宁港口参与“一带一路”建设的物流模式。随着该通道货源集聚效应的显现,韩国二手车

也“加入”其中,实现了通道的“扩容增量”。

“辽港集团已经开通经满洲里、绥芬河、二连浩特、阿拉山口、霍尔果斯5个口岸的班列线路,覆盖东、中、西三条主通道,初步形成多线路、多口岸,往返双向的中欧班列格局,主要服务于本地、东南沿海、东南亚、日韩地区至中亚、俄罗斯及欧洲地区的贸易往来,与港口的海运航线形成优势互补,进一步促进区域经济的稳定发展。”辽港股份生产业务部常允峰说。

境外落子 内外枢纽联动

作为中俄两国首个大型物流基础设施合作项目,别雷拉斯特物流中心由辽港集团与俄罗斯铁路公司共同投资建设,是“一带一路”建设和俄罗斯欧亚经济联盟战略的重要对接支点,也是莫斯科地区最大的集装箱货运中心和辽宁省深度融入“一带一路”建设的旗舰项目,旨在以“设施联通”带动“贸易畅通”。

别雷拉斯特物流中心目前位于俄罗斯首都莫斯科市北30公里处,这里既是中欧班列枢纽,也是中欧班列的重要终端市场之一,区位优势明显。近年来,辽港集团充分发挥别雷拉斯特物

流中心中欧班列海外“驿站”作用,牢筑服务基础、紧抓市场机遇,积极服务“一带一路”建设。去年6月,辽港集团成功开行“别雷拉斯特—大连”回程中欧班列,这是辽港集团首次开行大连与别雷拉斯特物流中心之间的“点对点”回程班列,实现两地间中欧班列的双向贯通,成为境内外枢纽联动的又一成功范例。

别雷拉斯特物流中心目前已开通至国内22个城市的中欧班列线路,俄罗斯境内业已开通至俄罗斯远东方向、欧洲方向及白俄罗斯的30多条集装箱班列线路。今年一季度,该物流中心

集装箱完成量超6万TEU,同比增长57.9%。其中,中欧班列操作量同比增加86列,集装箱完成量约2.5万TEU,同比增加88.3%,海外重要枢纽节点作用得到进一步增强。

辽港股份相关负责人表示,当前随着作业量的稳步提升,别雷拉斯特物流中心将持续放大境外枢纽与节点作用,加大中欧班列业务开发力度,积极在全国中欧班列平台公司联合打造优质班列产品,共同提高中俄铁路大通道综合服务水平,维护中欧班列供应链稳定安全,高质量践行“一带一路”倡议。

草木葱茏、波光粼粼……初夏时节,国家能源集团黄骅港务公司在碧海蓝天的映衬下,宛如一座鸟语花香的“海岸花园”。这座现代化的煤码头是国内首家煤港AAA级工业旅游景区、国家首批两家五星级绿色港口之一,全国散货港口中唯一的五星级绿色港口,先后荣获“亚太绿色港口”“中华环境优秀奖”等荣誉称号。5月31日,记者走进黄骅港,探寻煤港成“美港”背后的故事。

“曾经的黄骅港天乌蒙、水灰黑,甚至连树都是黑的,但现在天蓝水清。”国能黄骅港务公司党委书记、董事长李洪军介绍,煤港变“美港”的背后是科技创新的支撑和引领。

煤粉尘污染和含煤污水排放是散货港口实现清洁生产的两大关键难题。国能黄骅港务公司牢牢抓住这两个“牛鼻子”,向科技创新要答案,专门成立科创团队,集中“火力”技术攻关,全流程粉尘治理、污水零排放两大工程应运而生。

翻车机一直是煤尘污染的“重灾区”,是造成煤尘的源头,要治就从源头开始!公司领导带领技术骨干研究发现,当底层漏斗洒水量为作业量7‰时,抑尘效果最好,据此,国能黄骅港务公司通过在翻车机底层洒水抑制煤尘的产生,实现一次洒水全流程煤尘近零排放,这项技术被命名为“本质长效抑尘”技术。

“‘本质长效抑尘’技术应用后,即使站在翻车机房上方观看台上近距离观察,也感觉不到煤尘的存在。”技术骨干汪大春介绍,该技术一举拿下六项国家专利,并获得第45届日内瓦国际发明展金奖。

同时,国能黄骅港务公司还解决了日常蒸发造成的煤炭表面湿度降低的问题。他们根据煤质特点、天气变化、堆存时间等调节洒水量和洒水频次,满足煤炭垛位表层抑尘需求,将回收的煤粉在粉尘车间进行加工,通过技术处理压制成煤饼运至清车底煤垛,对煤粉尘进行充分回收利用。

有了突破口,科技创新的能量就不断迸发出来。堆场智能水幕补水系统、建立粉尘处理系统、皮带机智能清洗装置、堆料机臂架洒水技术、现场清扫自动化……近几年,国能黄骅港务公司科创团队研发的科技环保成果不断被应用到清洁生产中,一套“组合拳”打下来,黄骅港彻底解决了煤炭粉尘污染的难题。

“全流程粉尘治理工程是我们贯彻落实绿色发展理念的生动实践,也为全国散货港口实现清洁生产提供了黄骅港方案。”国能黄骅港务公司党委委员、副总经理刘强说。

煤粉尘治理的丰硕成果,不仅为黄骅港换来空气清新环境,更是为自主研发治理环境的科研团队建立了信心,他们又开始着手研究含煤污水排放问题。

含煤污水往哪儿去?煤炭运输需要大量淡水清洁抑尘,而黄骅港处于渤海湾盐碱之地,淡水资源匮乏,淡水从哪儿来?经过大量调查研究、反复研讨,国能黄骅港务公司科创团队创新性提出了打造“海绵港口”的理念,就是让煤港像海绵一样,具有良好的“弹性”。在雨水、污水、压舱水等低价值水源较多时,进行吸水、蓄水、沉淀、净水;需要用水时将蓄存在“海绵载体内”的低价值水适时“释放”,为生产提供充足水源。

打造“三湖两湿地”生态循环水系统就是在“海绵港口”理念指导下,实施污水零排放工程的具体举措。原有垃圾场、空闲荒地被改造成“三湖两湿地”,实现互联互通,用于收储压舱水、净化煤污水、承接“天上水”(简称“三水”),并将这些水逐步回用到生产中,形成一套完整的水循环利用系统。

为了用好这“三水”,国能黄骅港务公司科创团队开发了一套绿色生态管控平台系统,通过现场18个监测感应装置收集各个水体系运行和生产用水情况,根据不同用水需求,合理调配水源,精准用于生产,实现了水资源的科学储存、平衡存水、循环用水。

凭借着科技与生产的高效联动,2022年黄骅港务煤炭运量2.05亿吨,作业全过程粉尘排放消减率达到98%,生产作业环境呼吸性粉尘浓度控制在1毫克/立方米,不足标准限值的40%,无组织粉尘排放浓度仅占限值的18%,实现了煤尘“近零排放”;打造的生态水循环系统,蓄水能力120万立方米,每年节约水费近2000万元,实现了污水“零排放”。

5月11日,习近平总书记考察了黄骅港煤炭港区,了解港区生产经营及发展规划等情况,对港口发展寄予期望。循着总书记指引的方向,国能黄骅港务公司将加强原创性、引领性科技攻关,致力于为煤炭港口乃至干散货港口行业开创一条绿色生态发展道路,在打造具有战略意义的多功能、综合性、现代化大港的新征程上勇毅前行。



国能黄骅港务公司泊位正在进行煤炭装船作业。

BDI五月环比跌逾一成 坚守60日痛失一千点

□ 俞鹤年

BDI五月份平均值为1287点,环比四月份下滑193点或13.04%,退回到二三月间的水平。

本周BDI架构周线连续第三周全部告负,盘整或以破底收尾。BDI自3月1日以来坚守了60个交易日,再度跌破千点底线。

在运价日均获利方面,海岬型船自3月6日以来,巴拿马型船自2月23日以来,双双再度失守万元关口。市场正面临着山雨欲来风满楼的季节来袭。

总体状况: 2013年1月2日至本周共2602个交易日,其中BDI大于2000点占378个交易日或14.53%,1000点至2000点区间占1216个交易日或46.73%,小于1000点占1011个交易日或38.74%,合计2224个交易日在2000点(含)以下,占85.47%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今38年,至本周收盘值为919点,低81点或8.10%,年均增-0.6点或-0.6%,较上周续减5.6点。总体跌破底线。

BDI: 本周一波交所放假休市,故仅4个交易日。BDI连续第三周全五降,周三在坚守60个交易日之际,跌破1000点,收盘值为919点,环比跌253点或21.59%;周增幅较上周续低6.92%,年内净增续跌至-34.02%;周均值989点,环比转低286点或22.43%,较上周增119点或71.26%;同比去年的2590点续低1601点或61.81%,去年同周增幅比本周高21.33%。

本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)连续第三周全部低于上周,总体走势坠落破

底。

BCI: 本周BCI亦续全五降,收盘值为1116点,环比续跌567点或33.69%,较上周加跌145点或34.36%;同比BPI续高86点或8.35%,缩差42.05%;周增幅-37.41%,较上周续低15.73%。周均值1268点,较上周续低627点或33.09%,较上周加跌300点或91.74%;同比BPI续高219点或20.88%,缩差40.40%;同比去年的2730点续低1462点或53.55%,去年同周增幅比本周高42.02%。

本周四在维持58个交易日之际,海岬型船运价日均获利跌破万元,收盘值9254美元,较上周续低4702美元或33.68%,增亏1199美元或34.28%;周均值10515美元,较上周续跌5203美元或33.10%,增亏2492美元或91.92%;同比巴拿马型

船,收盘值逆转低15美元或0.16%;周均值续高1076美元或11.40%,较上周分别逆差0.16%和缩差37.19%。

BPI: 本周BPI亦续全五降,收盘值1030点,环比续低89点或7.95%,较上周续跌14点或13.59%;周增幅-8.16%,较上周减负0.53%;年内净增续跌至-32.12%;周均值1049点,较上周续低126点或10.74%,加跌22点或21.15%;同比去年的2889点续低1840点或63.69%;去年同周增幅为-6.59%,比本周高1.57%。

本周开盘在维持63个交易日之际,巴拿马型船运价日均获利跌破万元,收盘为9269美元,较上周续低803美元7.97%,减亏126美元或13.56%;周均值9439美元,较上周续跌1139美元或10.77%,增亏202美元或21.56%。

BSI:

本周BSI亦续全五降,收盘值为819点,环比续低127点或13.42%,较上周加跌4点或3.05%;周增幅较上周续低1.39%。周均值864点,较上周续低145点或14.37%;同比去年的2740点续低或68.47%。去年同周增幅-3.37%,比本周高10.80%。

涨跌势: 本周BDI延续上周第三波跌势为16连降,累增-56.20%。

本周BCI延续上周第二波跌势为16连降,累增-80.96%。

本周BPI延续上周第七波跌势为26连降,累增-40.33%。

本周BSI延续上周第五波跌势为16连降,累增-40.32%。

走势看点: 本周BDI架构各指数年内净增率全部续跌,BDI至负34.02%,BCI至

本周值	BDI	环比上周		同比上年尾周	
		增值	增幅%	增值	增幅%
收盘值	919	-253	-21.59	-596	-39.34
平均值	989	-286	-22.43	-617	-38.42
最高值	1123	-242	-17.73	-610	-35.40
最低值	919	-253	-21.59	-596	-39.34

本周BDI四项指标与往期比较表

负19.22%,BPI至负32.12%,BSI至负26.00%。去年同期依次为:26.47%、65.12%、21.91%和22.15%。差距有所缩小,平均点差1695点,较上周减差205点或120.79%。去年同期跌的更重,表明本周走势是季节性探底。

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0.01%,较上周缩量0.01%;巴拿马型船落差为0.02,与上周持平。大小船加跌,中船减跌,或反弹在即。