集装箱班轮运力都去哪儿了?

□ 朱蓬舟

交通论坛 HE BEI JIAO TONG

去年以来,集装箱“一箱难求”、价格猛涨的局面引发市场关注。据统计,中国大陆出口至北美东西航线的船舶往返航行天数分别约为83天、56天,比合理航行天数分别增加8天和11天。其中,北美西航线的运力损耗三成左右;北美东航线的运力损耗一成左右。发货人在物流成本和运输保障两方面承受压力和挑战。

2020年下半年以来,海运集装箱市场的供求关系发生了重大转变。受疫情影响,海运集装箱市场从最初的疫情防控、码头作业能力下降,到港口拥堵、码头作业能力紧张,甚至紧张状况扩散到了铁路、卡车、卡车司机,整个供应链的每一个环节都处于紧张状态,由紧张状态引起的循环恶化让市场有限的缓解能力显得杯水车薪。运力这一服务商品的供应从富裕、饱和、紧张、稀缺直至到了珍贵的地步,相应的,市场为了获得“运力”只能付出与其稀缺程度对应的高价。

伴随着外贸集装箱运价不断创出新高,外贸运输越来越难,全球抢舱位、抢箱子、抢集卡成为物流行业热点问题。发货人在物流成本和运输保障两方面承受压力和挑战。

船公司使出浑身招数增运力

运价攀升历史高位,却难以满足所有客户订舱需求,竭力维护新老客户、扩大市场份额、赚取更大收益,不断地刺激着班轮公司努力增加运力供给。

运力供给显著增长。截至2021年8月1日,全球全集装箱船舶数量为5461艘、运力2455万TEU,运力箱位数较上年同期增长4.5%,增速为近5年来的最高值。

闲置运力大幅减少。据国际航运分析机构Alphaliner数据显示,截至2021年7月19日,船厂修理的运力为41万TEU,占总运力的1.7%,维持在必要的检修航修水平。经营性闲置运力规模为16万TEU,占总运力的0.7%,比重较2020年同期下降5.9%,比2019年同期下降1.4%。闲置运力占比创下历史新低,集装箱船舶已基本全部投入市场经营。

新船订单大幅增长。班轮公司似乎淡忘了航运的“长熊短牛”周期性规律,开始大规模订造新船,争相订造大船、新能源船舶。Alphaliner数据显示,截至2021年8月1日,船厂手握新造集装箱船订单数为593艘,订单运力合计为522万TEU,较1月1日数据分别增长97.0%和100.6%。

新船订单的增加大幅提升未来新船的入市规模。据统计,8月份Alphaliner最新一期数据显示,2022年、2023年预计交付运力较年初预计值分别增长59.8%和272.4%(见下表)。

运价大涨惹争议

班轮公司穷尽各种手段,将现有运力资源挖掘到了极限,且在船价高位不断加大运力订造规模。但远水解不了近渴,市场感受微乎其微,货主反映仍是运力紧张。

一方面是班轮公司使出浑身解数增投运力,另一方面却是市场运价大幅上涨饱受诟病。以跨太平洋航线为例,是中美航线的货运需求超高速增长吗?据海关统计,2021年8月中国大陆出口至美国商品总值为517.2亿美元,比去年同期增长15.5%。而Alphaliner的统计数据显示,2021年8月初远东至北美集装箱运力较去年同期增长22.2%。

集装箱海运运输,虽然占据了物流运输中的主要部分,但是供应链之所以称之为链,整个环节的通行能力上限通常会受到短板效应的影响。码头效率的降低会造成瓶颈,卡车司机短缺会造成瓶颈,工厂卸货、返箱速度不足也会造成瓶颈。可见,班轮公司单纯增加船舶运力,并不能提升物流链的整体运能。

美国港口的基础设施相对落后,疫情影响下的洛杉矶、长滩等重要港口长达10天至14天的港口拥堵,成为跨太平洋航线航运供应链上的重大瓶颈,也是造成本轮集装箱运输市场运力损耗严重、有效运力供给不足、运价大涨的主要原因。

据上海航运交易所8月份的不完全统计,我国大陆出口至北美西、北美东航线的往返航行天数大致为56天、83天,比合理航行天数分别增加了11天和8天。其中,美西航线运力损耗大致为三成左右;北美东运力损耗大致为一成左右。

(转载于《中国交通报》)

		2021年交付	较一月份数据变化	2022年交付	较一月份数据变化	2023年交付	较一月份数据变化
2021年8月数据	艘数(艘)	178	5.30%	159	82.80%	221	590.60%
	运力(TEU)	1,171,330	4.10%	1,000,215	59.80%	2,128,419	272.40%

交通漫话 HE BEI JIAO TONG

公安部开展国省道货车超限超载违法专项整治

近日,公安部交管局部署全国开展国省道货车超限超载违法行为专项整治行动。公安交管部门将联合交通运输等部门,对辖区货运企业、装载场站开展检查,督促严格按要求安装出口称重检测设备和视频监控设施并联网运行,从源头上防范超限超载货车出场(站)上路。加大国省道隐患突出路段巡查管控力度,及时发现和消除超限超载风险隐患。汇总通报超限超载违法信息,商交通运输部门依法对源头货运场站、1年内违法超限超载货车超过本单位货车总数10%的运输企业实施处罚。对非法改装“百吨王”超载货车,在依法处罚、责令恢复原状的同时,推动相关部门对非法改装企业追根溯源、惩治追责。

许璐 文/绘

京雄保一体化发展背景下保定市综合立体交通体系构想

□ 蔡建辉

2020年11月,保定市委十一届十次全会提出要“着力构建京雄保一体化发展新格局,打造品质生活之城”的发展目标,保定服务北京、联动雄安功能定位更加明确,在京津冀协同发展中的作用日益突显。因此,综合立体交通体系作为支撑区域空间结构优化调整、带动区域发展的核心引擎,把握好其未来发展方向就显得尤为重要。

1.保定市综合交通发展现状

1.1 发展基础

保定位于京、津、石三地中心位置,辖莲池区、竞秀区和满城、清苑、徐水新三区及15个县和3个县级市。2017年4月1日,雄安新区成立后,雄县、安新、容城三县划入雄安新区托管。

航空:保定境内没有民用机场,国际国内航空出行主要依托首都机场、大兴机场、天津机场和石家庄机场,通用机场仅有江城、高碑店两个。

铁路:保定处于京广铁路、京广高铁和津保铁路交叉位置,属于丁字型交叉,向西忻州、大同方向还没有客运铁路,向东南沧州、上海方向也没有直达铁路。

公路:高速公路已形成“四纵四横四联两环”布局,实现了县县通高速;普通干线形成了六纵四横网络布局,实现了县县通二级及以上公路;公路网络比较发达。

城市道路:主城区道路呈“方格网+环形放射”格局,主骨架为五横四纵方格网,环路由二环、三环构成;主城区与新三区主要通过公路连接,城市路网尚未形成体系。

1.2 存在问题

交通基础设施存在结构性短板:高速铁路、城际铁路缺少向西、向东南方向延伸路线,城市轨道还没有起步;目前没有民用航空机场,通用机场数量也较少。

综合交通枢纽功能尚不完整:由于没有机场,综合交通枢纽功能不完整;中欧班列尚未形成常态化运行机制;保定站、保定东站只能与公交和出租车辆实现接驳,缺少客运班线和快速旅游公交系统,枢纽功能有待增强。

主城区与外围组团联系偏弱:主城区与新三区、雄安以公路联通为主,方式单一,与雄安新区虽有津保铁路联通,但发车频次少、客流量也已趋饱和;城市出入口内外交通衔接不畅,高峰时段经常出现拥堵。

主城区交通线网密度不高:现状路网密度为3.65km/km?,低于国标要求,近5年主城区道路网年均增长率仅1%,而机动车年均增长率为9%,路网水平不能适应日益增长的交通量需求。

2.新发展阶段面临的形势

2.1 未来运输需求

到2035年,保定城镇化率将从目前不足60%上升到75%以上,处于快速增长区间,中心城市人口预计达到500万,人口将进一步向城市、城镇集聚。根据《河北省综合立体交通网规划纲要》预测,2018-2035年间年均客运增速约3.5%,货运增速约3%,邮政快递业务量增速约7%,客货运总体呈增长趋势。客运出行结构将发生显著变化,高铁、民航、小汽车出行需求不断提升,高品质、多样化的出行快速增长。

2.2 国家综合立体交通网要求

按照《国家综合立体交通网规划》“6轴7廊8通道”骨干网布局,保定处于京津冀-粤港澳、京津冀—成渝两个主轴上,京津冀—粤港澳主轴上包含京广高铁、京广铁路、京港澳高速、国道G107;京津冀-成渝主轴上包含京广-石太高铁、京雄-雄忻高铁、京广-石太铁路、京昆高速、国道G108;京津冀—长三角主轴上没有直达通道,需要利用津保铁路与京沪线连接,利用保沧高速与京沪高速连接,从而与长三角城市群便捷连接。

2.3 京津冀协同发展要求

保定作为京津冀世界级城市群中重要节点城市,面临着京津冀协同发展带来的承接疏解机遇,雄安新区大规模建设带来的辐射带动机遇,大兴机场新引擎带来的临空经济和开放发展机遇,保定应把握好机遇,积极构建京雄保一体化发展格局。

2.4 保定市区域发展布局

保定着力构建“一核一廊一区一带”区域发展格局,强化“一核”(莲池、竞秀、新三区及高新区)政治、经济、文化中心功能,增强辐射带动能力,打造京津冀世界级城市群中的品质生活之城。按照组团式布局,推动清苑、满城、徐水与主城区加速融合,实现同城发展。

3.打造保定市综合立体交通体系构想

3.1 构建米字型铁路网,打造轨道上的保定。

实施雄忻高铁、京雄商高铁、石雄城际、廊涿城际等跨区域项目,推进雄安新区“四纵两横”铁路规划顺利落地。推进轨道快线与雄安新区机场快线连接,以承担两地之间通勤、商务出行,便捷连接大兴机场。谋划张家口-保定-沧州铁路项目,与京沪铁路联通后可便捷联系长三角,从而构建“米字型”布局,实现轨道上的京雄保石半小时交通圈、津保忻1小时交通圈。

3.2.完善五纵五横四联两环高速公路网,畅通过境交通大通道。

推进荣乌新线、京雄高速二期建设,完成雄安新区“四纵三横”高速公路网建设任务。推进西阜高速北延项目,增加一条西部纵向通道。加快G95廊涿高速改扩建,缓解北京过境交通压力。启动雄安至郑州高速规划研究,实现与郑州中原城市群的双高速通道,形成五纵五横四联两环高速布局。实施国省干线升级改造工程,提升区域干线公路通行水平。

3.3 提升航空客货运组织能力,补齐民用航空短板。

保定距大兴国际航空机场、天津国际航空物流机场、石家庄区域航空机场较近,自身发展航空优势不明显。保定应强化与三大枢纽机场的客货运组织,加强轨道直联通道建设,提升航站楼综合服务功能,以解决对外国际国内交往,弥补没有机场的不足。同时,推动通用机场规划建设,重点研究定兴、江城、阜平、唐县等通用机场功能定位,在这方面迎头赶上国内先进水平。

3.4 强化主城区与外围组团交通联系,促进城市一体化融合发展。

强化主城区与新三区交通联系,推进二环、三环、乐凯大街、恒祥大街、阳光大街、长城大街、复兴路、七一路等主干道外延工程,实现与新三区2条以上快速通道相联。加强支路网建设,提高支路网密度和连通性,繁忙交叉路口可设置地下人行通道,畅通城市微循环。实施S524北三环东延、S604保定至雄安等项目,强化与雄安新区的联通。积极推进城市轨道线网研究,实现与新三区、雄安新区的轨道联通,促进保定与雄安新区一体化发展。

3.5 构建综合交通枢纽,打造京津冀品质生活之城。

围绕以京、津为中心,联动石家庄、雄安新区等城市的京津冀国际性综合交通枢纽集群,立足自身优势,构建保定区域性综合交通枢纽城市。以石雄-雄忻铁路建设为契机,实施保定东站改扩建工程,集铁路、城轨、公路、城市快速路及城市航站楼等多种交通方式于一体,融入TOD站城一体理念,打造一座现代化的综合交通枢纽,增强集疏运能力,提高出行品质,助力品质生活之城建设。

4.结语

总之,本文意在从分析现状问题、研判未来发展趋势入手,提出保定在铁路、公路、民航、城轨、市政道路和交通枢纽方面的发展构想,从而打造保定市综合立体交通体系,为服务京雄保一体化发展新格局提供坚实的交通支撑。

(审核专家 王一臣)

(上接Z1版)确保大事要事圆满收官。

积极化解地方政府债务风险。坚持建立现代企业制度是国有企业改革的方向,深化改革蹄疾步稳。八年来,先后完成衡德、保阜、张石保定段、承秦承德段、邢临、沿海6条段高速公路收费权益受让,累计解决衡水、保定、承德、邢台等地方政府性债务584亿元。2020年,按照省委省政府要求,受让张家口市高速公路资产,化解张家口地方政府性债务310亿元。

全力打造低碳绿色交通

累计减排二氧化碳66万吨,相当于培植近6万公顷森林,这是集团成立至今交出的减碳成绩单。

为积极响应中央“碳达峰”“碳中和”战略,以打造“资源节约、环境友好、安全耐久、服务智能、技术先进”的现代化绿色低碳高速公路为目标,交投集团在高速公路建设、运营管理中积极探索、全力推动节能减排工作。

在高速公路建设领域,全面推广应用胶粉改性沥青,累计使用胶粉改性沥青55.7万吨,累计减少二氧化碳排放21.5万吨;在曲港高速、太行山高速、津石高速保定段、迁曹高速、荣乌新线高速等多个项目全面推广钢结构桥梁应用,总用钢量约15万吨,减少混凝土用量110万立方米,减少二氧化碳排放量约40万吨;全面应用桥梁预制机器人技术和环形生产线,大幅度压缩桥梁建设工期,节能折合标准煤0.6万吨,减排二氧化碳1.62万吨。

在高速公路运营管理上,在京石高速、邢临高速等7条段高速公路、涞源北和涿州服务区实施光伏项目,总装机量约1.2万千瓦,累计节省电量1300万千瓦时,累计减排二氧化碳1.17万吨;在太行山高速实施隧道群照明系统升级改造,全年节省用电量500万千瓦时;积极布局氢能生产、氢能装备制造、氢能示范应用、加氢站建设等氢能产业,协同推进张家口市氢能产业基地发展,服务冬奥会,建设绿色低碳交通体系。

持续提升企业核心竞争力

八年来,集团以高速公路建设运营为核心,积极推进土地开发、清洁能源、现代物流、智能交通、交旅融合等路衍经济,以主带辅、以辅强主,产业格局基本形成,成为助推集团发展新引擎。

加快推进高速公路创新发展。通过贯彻养护全寿命周期管理理念、实施五年检测设计总承包模式、推进养护材料联合集中采购等方式,连续控计划、降成本,2020年集团所辖路段每公里综合养护支出仅为49.08万元,是2019年全国平均水平62.33万元的0.79倍;不断提升科技治逃信息化、智慧化水平,确保“堵漏追交”长效常治,八年来共查处各类逃(漏)费车辆22万辆次,累计追缴通行费4000余万元;累计完成闲置资源利用22处,发展光伏、租赁、苗圃种植等业务,产生收益422万元;开发建设“冀交万里行”会员平台,融合高速公路、服务区、文化旅游、扶贫特产、商贸等产业资源,发布上线后仅用半个月时间,会员用户总量达到100万;以“高速+互联网”“高速+旅游”等多种模式对接司乘多方位需求,着力建设集“旅游景区、车辆服务、生活娱乐、培训教育、优质产品”五位一体的会员制商圈平台;鼓励职工踊跃创新,截至2020年底,累计形成创新创效成果146项,先后获得国家发明专利131项,发布地方标准19项、国标2项、工法3部,创建省级创新工作室4个、省直级2个。

加快推进多元产业落地见效。推动设计院由设计主导型向科技引领型转型、监理公司由传统公路监理企业向综合性项目管理企业转型,打造基础设施建设“全牌照”现代企业集团。土地开发板块深耕厚植。破解全省高速公路建设耕地占补平衡制约瓶颈,累计自行补充耕地60070亩;在保障高速公路建设的同时,全力推进土地复垦、土壤污染防治等新业态,临城泜河治理等生态修复项目受到地方政府和群众的高度认可;开展优质牧草推广种植,全力支持乡村振兴;利用承德、张家口地方对价补偿土地资源滚动投资开发大健康产业,共建地方经济发展,承德首个康养地产项目“交投·云庐”开盘销售。清洁能源板块稳中向好。与“三大油”成立合资公司,推进“冀交能源”品牌建设,保障路域能源供给能力,43座加油站纳入管理范围,年增加经营收入8.9亿元,贡献效益1.2亿元;拓展工业用气市场,累计销售5.67亿立方米;统筹开展全省高速公路LNG加气站布局规划建设,唐山、霸州服务区LNG加气站主体完工。现代物流板块乘势而起。先后注册成立交投物流、交投怡亚通供应链、秦皇岛港务、唐山港口四个物流公司,扎实起步、快速成长,营收和效益逐年攀升;推进曹妃甸港码头合作和山海关港码头续建前期工作,布局巴西、阿根廷大豆国际粮油贸易;发挥工程建材集采优势,参与雄安新区外围骨干路网路用材料供应;着手建设全省县域特色产业供应链平台,正在推进清河、宁晋等县产品上线。企业金融板块稳步发展。完成结算中心组建,年统筹资金50亿元;开展融资租赁及商业保理业务,2020年资金投放量42.11亿元,创效3838万元;入股张家口金融控股集团和张家口银行,产融结合、以融拓产的路径日益清晰。加快推进太行山“一路三带”发展战略。搭建太行山特色农产品电商平台和太行山全域智慧旅游平台;创新实践县域产业整体合作、景区联合运营合作等新机制;成功举办第三届中国旅游交通大会,太行山高速公路被命名为中国首条“旅游高速公路”;启动太行山高速沿线乡村振兴“百村万户”工程,实现100个以上特色村乡村微度假产品整体上线,每年开展10个示范村业态提升深度合作和1个试点村项目建设;打造“太行农家度假旅游”新品牌和“环村落产业经济”新业态,助力农户脱贫增收。

以一流党建、廉洁从业引领一流国企

认真做好“党的领导与公司治理”“党建与生产经营”等融合文章,构建“两个体系一支队伍”,形成了党组织一呼百应、党员干部带头攻坚的良好局面,为破解企业发展难题发挥了积极作用。

充分发挥国有企业党委领导作用,规范党组织和股东会、董事会、监事会、经理层的权责关系,坚持把党的领导融入公司治理各环节,坚持打牢基层基础基本功,坚持党建与生产经营深度融合,坚持文化聚魂,厚植“红色基因”,不断推出新举措,创造新经验,以一流党建引领集团高质量发展。

同时,集团成立之初,响亮地提出“打造廉洁从业第一名片”的目标,构建“不敢腐、不能腐、不想腐”的工作机制,着力构建“政治、价值、文化”三个生态、严格“两个责任”履责考核、四位一体”高效运行、“三不”机制一体推进、监督力量“三化”(政治化、专业化、职业化)建设“五个工作体系”,确保全面从严治党引领保障作用发挥,让廉洁成为交投集团“第一名片”深入人心。

百舸争流千帆竞,乘风破浪正当时。

今天的纪念,是为了锚定方向、激发力量;接续奋斗,只为更加光辉灿烂的未来。站在新的历史起点上,交投集团将立足新发展阶段、贯彻新发展理念、融入新发展格局,服务服从于全省经济社会发展大局和战略产业布局调整,扎实推进集团“三六五”战略全面落地,苦练内功、释放动能,不断增强国有资本竞争力、创造力、控制力,到“十四五”末,力争将集团打造成为具有国内影响力的综合交通运输投资运营集团。

大河之北、燕赵大地,扬帆远航,时代将给出答案。

责任编辑:杜楠