

# 港口/产经

初冬时节，悠悠的白云在空中徘徊出微风的哀愁，层层涟漪在海面上荡漾出水藻的清幽。曾经的厦门，让白鹭栖息，如今的绿色港口发展，让城市活力四射。

# 用绿色标尺 丈量 出碧水蓝天

□ 本报记者 廖琨 文/图

## 扶持岸电发展 实现环保与经济 双赢

系统，圆满地解决了供电需求。厦门远海通达码头技术经理施镇海介绍说。

据测算，改用岸电后，该船一年减少燃油消耗逾300吨，减排二氧化碳951吨、硫化物和氮氧化物逾5吨。

朱建良介绍，厦门港的岸电建设工作，自2015年启动以来，已于2016年底在厦门远海集装箱码头以及海润码头建成两座3MW集装箱船舶岸电设施，供3-5个泊位使用。随着今年11月2日厦门集装箱码头集团海天码头3兆瓦高压船舶岸电系统正式启用，岛内第一套集装箱船舶岸电设施正式上马，基本能满足10万吨级集装箱船舶在东渡港区10-11#泊位靠泊期间的供电需求，算上这套系统，厦门岛内外前后已经建成并投运四套岸电系统。

海润码头副总经理林致来，为码头算了一笔环境账：码头目前有2个岸电箱，每个岸电箱有1套船舶供电接口，每次可以为1条10万吨集装箱船提供接电服务。

经测算，使用岸电后，每艘次船舶可减少二氧化碳15吨、各类空气污染物0.15吨。

近年来，交通运输部已出台多项政策在全国港航领域鼓励推广岸电，引导船公司积极实施船舶节能减排改造。十三五期间，交通运输部先后出台了《靠港船舶使用岸电2016-2018年度项目奖励资金申请指南》和《港口岸电布局方案》等政策和文件。对于技改项目企业，中央给予政策奖励，从2016年至2020年，分别给予60%、50%、40%的补贴。

作为交通运输部授予的绿色交通城市，厦门近日也出台了《厦门市靠港船舶使用岸电管理暂行办法》，明确2017年和2018年建设的港口岸电设备设施和船舶受电设施设备改造，将得到除中央和省补助（或奖励）剩余投资部分70%和60%的建设奖励；靠港船舶受电活动可得到每度电1.05元-0.8元的港口供电服务奖励。

然而，这样一件既符合国家战略，又满足了民众期待的好事情，推广却极为不易。

朱建良告诉记者，由于操作起来比较麻烦，加上安全性考虑，不少船舶不愿意使用岸电。加之集装箱船的周转率大幅度提高，大多数船方怕影响船期，国家没有强制要求靠港船舶使用岸电，大多数人都抱着多一事不如少一事的想法。朱建良建议，应该由当前采用财政资金以奖代补，激励靠港船舶使用岸电，逐步过渡到使用政策手段强制港口局部供应岸电以及靠港船舶使用岸电，切实减少船舶大气污染物排放。

要让船舶使用岸电，港口的接岸电点建设得先行。根据《厦门港绿色港口十三五规划》，至2020年，厦门港将投入两亿多元，建设16套高压船舶岸电设施，基本覆盖厦门港全部的集装箱码头。下一步，厦门港将加快邮轮码头和两岸客货滚装运输船舶中远之星轮开展岸电技术改造，同时，港口部门将在已经出台靠泊船舶使用岸电政策的基础上，创造条件推动靠泊船舶岸电在更大范围的使用，推动绿色港口建设。

## 推动绿色港口建设 撬动 绿色蝶变

案)》。靠港船舶使用低硫油，是指厦门港的商船如果愿意主动改用低硫油，政府将进行奖励和补助。

值得关注的是，厦门并不是国家设立的排放控制区，而厦门市主动作为，对标国家要求，提出相应的港口和城市环保措施。政策的出台，将从源头上减少进出厦门港船舶空气污染物的排放，提升港口空气质量，同时为厦门港未来实施

排放控制区政策，在船舶污染物排放，大气污染防治等方面工作积累经验。

除了港口岸电建设外，近年来厦门在绿色港口、生态文明城市建设上的举措不断，创新办法很多。

在各港口作业区推广应用绿色照明灯具，主要港口企业室外照明绿色照明灯具应用比例达到30%；在智慧港口建设方面，厦门国际航运中

心港口智慧物流平台示范工程 已经被国家交通运输部列入十三五十个智慧港口项目之一，试点工程将有利于提高港口物流效率和生产水平；厦门港新建码头工程项目均配备了完善的含雨污水收集处理设施，港区形成有效的污水处理系统；通过开展海铁联运、水水转运，实现港口集疏运体系的转型升级

化蛹为蝶，厦门港口正悄然 蝶变。



厦门港。

### 『油改电』

### 助力节能减排

厦门港，作为沿海主要港口和集装箱干线港，为福建及腹地经济发展作出了重大贡献。

然而，随着港口吞吐量的不断增长，港口作业对城市环境及空气质量也产生了影响。

厦门是一座海滨城市，其发展前行的每一步，都与海息息相关。这种情况下，大力推动绿色港口建设，实现港口船舶零排放、低噪音显得尤为迫切。厦门港口管理局副局长朱建良接受记者采访时表示。

先进行的也就是龙门吊油改电项目。

高大的龙门起重机挥舞吊臂，重量达二三十吨的集装箱被轻轻一抓就起来，拖车来回穿梭，运走一个又一个集装箱忙碌的现场既听不到起重机的轰鸣声，看不到滚滚浓烟，也没有难闻的气味。这是日前记者在厦门港海天码头看到的景象。

过去厦门港龙门吊基本使用柴油发电机组作为动力，一台龙门吊一小时就要喝掉近20升油，是名副其实的“油老虎”。厦门集装箱码头集团海天分公司副总经理林致来告诉记者，码头作业需要龙门吊长时间待机，期间二氧化碳、二氧化硫和一氧化碳排放量不容小觑，是码头生产的“排污大户”。

2017年，厦门市辖区港口的169台集装箱轮胎式龙门起重机械(RTG)全部完成油改电技术升级。厦门港口管理局副调研员洪曙东介绍说。据测算，升级后的港区吊装单机能耗下降57%以上，年减少燃油消耗约6939吨，减少二氧化碳排放21930吨，节约成本3843万元。

港口码头大型设备多，一向是耗能大户，总体环境总是不会太好。下一步，我们还将推广应用E-RTG无油转场技术。计划对海天码头的5台转场设备进行升级改造，采用电池供电节能技术方案，从而实现RTG作业和转场过程中全电零排放运作。朱建良表示。

与此同时，集装箱卡车油改气工程也在同步进行。

记者了解到，目前岛内东渡港区集装箱卡车全部完成改造，建设LNG加气站1座。

与传统用油集卡车相比，LNG集卡车二氧化碳等废气排放量可减少20%以上，节约成本近20%。

对于港内非道路移动机械污染治理的成效，朱建良认为，厦门港在集装箱卡车、装载机运输装卸设备油改气技术的推广应用力度仍稍显不足，LNG加气站等配套设施建设也相对滞后，这是我们今后需要努力的方向。

此外，厦门港还积极推进岛外海沧港区110辆高污染车辆提前完成国五标准改造。洪曙东透露，目前已完成79辆，剩余部分预计明年一季度全部完成。

### 2017年BDI第48周报(11月27日-12月1日)

**总体状况**

恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1234个交易日，其中：仅28个交易日即2.27%在2000点以上；427个交易日即34.60%在1000-2000点区间；779个交易日即63.13%在千点以下(包括今年5/15-8/2连续57个交易日)，合计1206个交易日即97.73%在2000点以下。目前，自今年3月7日以来的新高突破126个交易日在千点以上，其中，8月3日(周四)至本周已连续86日超越千点。

**BDI**

本周BDI继续全五升，收盘值为1626点，环比上周高168点或11.52%；周增幅为11.02%，较上周扩4.83%，年内净增继续升至57.12%；周五的1626点创下了2014年1月10日以来的最高单日值，也是同年3月25日以来首次突破1600点；周均值1545点比上周高126点或8.88%，这是继第42-44周后第4次占领复苏战略略点；同比去年高348点或29.07%，去年周增幅为1.45%，比本周低9.57%。本周BDI四项指标继续全部高于上周，处于2014年1月以来的最佳状态。

**BCI**

本周BCI亦全五升，收盘值4025点，环比上周高572点或16.57%；周增幅15.58%，较上周扩6.39%；年内净增继续升至138.55%；周五4025点是2013年12月17日以来首次突破4000点。周均值3762点较上周高434点或13.04%，创下2014年第1周(1/2-3/4-5)以来的最高水平；同比去年高1517点或67.57%，去年周增幅为-3.07%，比本周低18.65%。

**BPI**

本周BPI亦全五升，收盘值为1494点环比上周高199点或15.37%，周增幅14.58%，较上周高13.80%；年内净增继续升至80.56%；周均值1383点较上周高整整100点或7.79%，创下了2014年以来的新高；同比去年低74点或5.08%，去年周增幅为8.29%，比本周低6.29%。

- 涨跌势**
- 1、BDI延续上周第十波涨势为11连升(11/17-12/1)，累计增幅为17.94%，本周占11.02%。
  - 2、BCI延续上周第十一波涨势(11/17-12/1)为11连升，累计增幅为24.01%，本周占15.58%。
  - 3、BPI延续上周形成8连升第十波涨势(11/22-12/1)，累计增幅为16.14%，本周占14.58%，遇上一波涨势时隔11个交易日。
  - 4、BSI延续上周第七波涨势为10连升(11/20-12/1)，累计增幅为11.16%，本周占3.23%。
  - 5、BHSHI延续上周以18连降结束第五波跌势(10/26-11/27)，累计增幅为-10.82%，本周占-0.16%。

**营运状况**

1、本周各型船运价日均获利：  
海岬型船净增4129美元，环比上周高276美元或7.16%；周增幅为16.41%，较上周扩5.15%；年内净增继续升至139.82%。周均值较上周高3171美元或14.00%，为25813美元。  
巴拿马型船净增1586美元，环比上周高1504美元或18

【表一】BDI架构主力指数周报表

星期	BDI			BCI			BPI		
	指数	增值	增幅%	指数	增值	增幅%	指数	增值	增幅%
一-11/27	1477	19	1.30	3540	87	2.52	1299	4	0.31
二-11/28	1506	29	1.96	3659	119	3.36	1320	21	1.62
三-11/29	1536	30	1.99	3740	81	2.21	1368	48	3.64
四-11/30	1578	42	2.73	3848	108	2.89	1433	65	4.75
五-12/01	1626	48	3.04	4025	177	4.40	1494	61	4.26
周均值	1545	34	2.20	3762	114	3.12	1383	40	2.92
周增值	626	168	11.02	2172	572	15.58	499	199	14.58

【表二】主要船型运价日均获利环比表

星期	海岬型船运价			巴拿马型船运价		
	日均获利\$	环增\$	环增%	日均获利\$	环增\$	环增%
一-11/27	24193	597	2.53	10419	35	0.34
二-11/28	25004	811	3.35	10580	161	1.55
三-11/29	25596	592	2.37	10962	382	3.61
四-11/30	26545	949	3.71	11484	522	4.76
五-12/01	27725	1108	4.45	11970	486	4.23
周均值	25813	826	3.28	11083	317	2.90
周增值	15855	4129	16.41	3970	1586	14.49

倍；周增幅为14.49%，较上周扩13.69%；年内净增继续升至59.53%。周均值较上周高794美元或7.72%，为11083美元，续低于海岬型船14730美元或57.06%，已连续落后18周。

2、本周运价日均获利收盘值与上周环比：  
海岬型船以27725美元收盘，较上周高4129美元或17.50%；与去年底收盘值(10078美元)相比续超17647美元或175.10%。去年同期为14061美元，比本周低13664美元或49.28%。  
巴拿马型船收盘为11970美元，较上周高1586美元或15.27%；比去年收盘值(6826美元)高5144美元或75.36%。去年同期为12029美元，比本周高59美元或0.49%。

以收盘值粗略估算，海岬型船营运连续21.7成，较上周增盈4.8成；巴拿马型船连续6.1成，较上周增盈2.1成。超灵便型船盈12.9成，较上周增盈0.9成；灵便型船盈16.2成，较上周增盈0.3成。

**走势看点**

1、至本周年内各指数净增率如下：BDI续升为57.12%，BCI续升为138.55%，BPI续升为59.56%，BSI续升为-7.95%，BHSHI转为4.28%。

2、BDI收盘突入1600-1700点区间；BCI收盘一步跨进4000-4100点区间；BPI进入1400-1500点区间；BSI在900-1000点区间上行；BHSHI在600-700点区间转身缓进。

3、BCI再接再厉，单日值突破4000点，再度刷新近四年来最高纪录，助推BDI突破1600点，促使大盘崭露旺季峥嵘。

4、据历史数据显示，2006-2016年的十一年间，每年第52周BDI平均值大于第47周的概率为36.36%，小于的概率为63.67%，两者间隔为1-2年。2014-2016年已连续三年处于小于状态，2017年该是大于一回的时候了。本周BDI平均值1545点高于上周即第47周的1419点。今年最后一周BDI平均值据守1500+点这一复苏战略略点，若无意外，预料为大概率事件。

## 货量整体平稳 综合指数跌幅收窄

本周，宁波航运交易所(www.nbse.net.cn)发布的海上丝绸之路指数(简称海上丝路指数，www.msri.cn)之宁波出口集装箱运价指数(NCFI)报收于608.0点，较上周下跌1.5%。

21条航线指数中有7条航线上涨，14条航线下跌。

海上丝绸之路沿线地区主要港口中，7个港口运价上涨，11个港口运价下跌。

本报告期重点航线指数情况如下：  
欧地航线：本周，欧洲和地东市场运输需求整体保持平稳，除部分航商小幅降价揽货，多数航商维持原有订舱价格；地西本周货运量缩减明显，市场运价跌幅较大。欧洲航线指数为519.7点，较上周下跌1.7%；地东航线指数为409.4点，较上周下跌1.2%；地西航线指数为500.4点，较上周下跌6.1%。

北美航线：随着市场步入传统淡季，航线舱位富余状况逐渐凸显。美西航线由于前期涨幅较大，本周运价再遇大幅回调；美东航线整体运力基数较小，本周运价走势相对温和。美东航线指数为616.0点，较上周下跌0.8%；美西航线指数为723.5点，较上周下跌8.4%。

中东航线：月末运输需求未见起色，航商已有的运力管控措施难以改善尖锐的供需矛盾，市场运价亦未能摆脱下行走势。中东航线指数为369.7点，较上周下跌6.6%。

此外，本周以下航线市场波动较大：  
红海航线：在月末市场货源骤降的压力下，多数航商采取降价揽货的策略以期维持市场份额，市场运价出现断崖式下跌。红海航线指数为420.2点，较上周下跌21.4%。

海上丝绸之路沿线地区主要港口运价指数变动情况如下：  
东盟地区：本周共计5个港口运价指数上涨，1个港口运价指数下跌。  
其中，宁波(中国)新加坡(新加坡)运价指

数环比上涨40.7%；宁波(中国)巴生(马来西亚)运价指数环比上涨8.2%；宁波(中国)胡志明(越南)运价指数环比上涨2.3%；宁波(中国)曼谷(泰国)运价指数环比下跌1.0%；宁波(中国)林查班(泰国)运价指数环比上涨3.6%；宁波(中国)马尼拉(菲律宾)运价指数环比上涨36.5%。

欧洲地区：宁波(中国)康斯坦撒(罗马尼亚)运价指数环比下跌3.8%。

南亚地区：本周共计2个港口运价指数下跌。其中，宁波(中国)那瓦西瓦(印度)运价指数环比下跌10.3%；宁波(中国)皮帕瓦沃(印度)运价指数环比下跌19.1%。

西亚地区：本周共计1个港口运价指数上涨，4个港口运价指数下跌。

其中，宁波(中国)伊斯坦布尔(土耳其)运价指数环比上涨2.6%；宁波(中国)阿略巴(约旦)运价指数环比下跌19.2%；宁波(中国)捷达(沙特阿拉伯)运价指数环比下跌17.0%；宁波(中国)达曼(沙特阿拉伯)运价指数环比下跌12.9%；宁波(中国)迪拜(阿联酋)运价指数环比下跌2.7%。

北非地区：宁波(中国)索科纳(埃及)运价指数环比下跌25.4%。

东北亚地区：本周共计1个港口运价指数上涨，2个港口运价指数下跌。

其中，宁波(中国)伊利切夫斯克(乌克兰)运价指数环比下跌2.4%；宁波(中国)敖德萨(乌克兰)运价指数环比下跌1.2%；宁波(中国)新西伯利亚(俄罗斯)运价指数环比上涨1.1%。

(来源：宁波航交所)

### 海上丝绸之路指数之 宁波出口集装箱运价指数(11月25日-12月1日)

## 寻尸启事

2017年8月18日，根据群众报警在湖北省黄石市部队码头长江边发现一具无名女尸，尸长约1.65米，年龄约40至50岁，身穿浅黄白色短袖，下穿黑色长裤。

如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属，请与长江航运公安局黄石分局联系，联系电话07136217571，07113210110。

## 寻尸启事

2017年8月27日，根据群众报警在湖北省黄石市黄石港二码头长江边发现一具白骨化尸体，尸长约1.40米，年龄约35至55岁。

如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属，请与长江航运公安局黄石分局联系，联系电话07136217571，07113210110。

BCI

4000关

BDI