

厦门港锻造绿色发展“新样本”

□ 全媒体记者 王有哲



厦门港海天码头。本报资料室供图

走在厦门港海天码头，海天一色的景象让人心驰神往。站在码头远眺，白鹭和远处的碧水蓝天相映成趣，这里藏着海滨城市的秘密。11月16日，在新加坡举行的港口互联互通论坛上，厦门海润集

装箱码头、厦门远海集装箱码头入选APSN2018亚太绿色港口奖励计划(GPAS)获奖名单，标志着厦门港在践行绿色发展理念上迈出坚实一步。

“港口生产更环保，厦门港绿

色发展方式已基本形成。”厦门港口管理局相关负责人表示，立足新方位，厦门港在科技创新工作和绿色港口建设方面走在全国前列，已成为福建省坚持可持续发展的一张亮眼名片。

A 顶层设计绘蓝图

作为中国五大经济特区之一，厦门因海而兴，因港而盛。梳理厦门港历史发展的脉络我们可以清晰地发现，创新、开放、绿色、智慧、共享是五大关键词，伴随着厦门港发展进程的始终。

近日，厦门港口管理局局长吴顺彬接听市长专线时表示，厦门市已组织编制了《厦门港绿色港口建设“十三五”规划方案》(以下简称《方案》)，厦门港将从7个方面入手，落实10项重点工程，以实现港口生产“三低三高”(低消耗、低排放、低污染，高效能、高效率、高效益)。

厦门港作为沿海主要港口和集装箱干线港，厦门港口管理局以自贸片区和“一带一路”建设为契机，以推进厦门港绿色发展为目标，依据国家、行业的港口发展规划和有

关绿色发展和港口发展的工作部署，组织编制了《方案》，共包括六个部分29个章节。

吴顺彬介绍，《方案》以建设绿色港口为载体，着力从强化绿色港口发展顶层设计、优化港口布局与功能、推广节能环保型装备与设施、加强港口污染防治等7个方面的主要任务入手，通过落实靠港船舶使用岸电工程、清洁能源和新能源应用工程、绿色照明工程、装卸设备节能减排技术改造工程等10项重点工程，努力达成国家相关文件提出的目标和任务。

根据方案，厦门港计划到2020年，岸电设施、绿色照明等港口绿色基础设施建设取得成效，节能低碳型装卸运输装备推广应用力度得到加强，技术性节能取得明显进展。

与此同时，LNG、太阳能等清洁能源利用率有所提高，港口能源消费结构更加优化；港口生产智能调度系统、港口物流公共信息服务平台系统运行良好，港口信息化水平进一步提高。

此外，港口节能环保统计、监测、考核体系更加完善，实现全港能源消耗情况和污染物排放情况的掌握，管理能力进一步提升。

以生态保护为根本，强可持续发展“动力之源”。计划到“十三五”末，厦门港港口生产作业单位吞吐量综合能耗较“十二五”下降2.4%，港口生产作业单位吞吐量碳排放较“十二五”下降2.4%，全港污染物排放总量进一步降低，生态环境保护措施得到全面落实，港口绿色发展方式基本形成。

B 岸电建设通“经脉”

近几年来，厦门港矢志不移“强身健体”，深度融入“一带一路”倡议、“自贸片区”战略布局，强力推进港航供给侧结构性改革，狠抓落实“放管服”和“降成本、优环境、补短板、提效率”等系列措施，着力打造可持续发展的“绿色港口”。

让船舶使用岸电，港口的接岸电点建设得先行。厦门港主动作为对标国家要求，率先布局出台《厦门市靠港船舶使用岸电管理办法》，在嵩屿、海润、海天、远海码头共10个集装箱泊位进行岸电改造，占全港50%。截至2018年年底前，厦门港将建成岸电设施14套，其中高压岸电设施10套，总投资9604万元(集装箱7套，覆盖14个泊位；5万吨级以上干散货2套，覆盖3个泊位；邮轮专业化泊位1套，覆盖1个泊位)。低

压岸电设施4套(3千吨级以上客运低压岸电设施3套；客滚低压岸电设施1套)。预计每年减排二氧化碳近万吨，氮氧化物、硫氧化物、PM2.5等有害污染物300多吨。

2017年10月22日，《厦门市靠港船舶使用岸电管理暂行办法》下发，靠港船舶使用岸电可以得到每千瓦时电1.05—0.80元的港口供电服务奖励，这也成为厦门港继续优化一流营商环境的又一个生动案例和写照。

奖励办法出台以后，厦门港船舶靠港使用岸电迎来新突破。截至2018年9月，共连船53艘次，总供电时间1480.54小时，供电量113.9万度，替代柴油量208.8吨，减排二氧化碳678吨。

为推动靠港船舶使用岸电工程

的开展，交通运输部和厦门市还出台多项扶持政策。目前，厦门港争取到中央财政奖励(补助)资金共计2924万元；争取到厦门市财政奖励资金共计1094.93万元。

按照交通运输部《港口岸电布局方案》任务分工，“十三五”期间，厦门港需完成具备岸电供应能力的集装箱专业化泊位10个，邮轮专业化泊位1个，3千吨级以上客运专业化泊位2个；2020年底前，全国主要港口和船舶排放控制区内港口实现50%以上已建成的集装箱、客滚、邮轮、3千吨级以上客运和5万吨级以上散货专业化泊位具备向船舶供应岸电的能力。

心无旁骛，就能在新时代的大潮中创造新成绩。截至目前，厦门港已提前两年并超额完成任务指标。

C 创新技术助减排

绿色港口建设必须要有创新的思维，运用创新的手段实现绿色发展。据厦门港务集团相关负责人介绍，在实施绿色港口建设过程中，厦门港依靠信息技术手段，结合智慧港口建设，通过提升社会物流效率，实现绿色港口生态圈。

厦门港务集团从2014年起就着手建设智慧物流系统，2016年建设完成厦门港集装箱智慧物流平台，将船公司、船舶代理、堆场、物流公司、货代和码头的集装箱动态信息实时地通过网页、APP端录入以及RFID、OCR、GPS、二维码等动态采集，实现信息共享。

“平台运行后，港口码头与堆场、物流园区、陆地港、口岸单位及港口

管理部门间的信息交换效率获得显著提高。”厦门港务控股集团有限公司总工程师黄子榕介绍。

厦门远海通达码头技术经理施镇海介绍称，以前拖车通过码头闸口时间平均需要90秒，平台启用后，实现全港物流信息无缝对接，码头闸口由人工交接变为系统自动识别，通过时间减少到26秒。通过时间的减少降低了拖车出行的碳排放，有效减缓拖车对于港口和厦门市交通的拥堵，促进了港口以及城市节能减排。

此外，厦门港同时积极参与国家电力改革试点，把改革的红利回馈到绿色港口建设中来。

港务电力公司是厦门港务集团

旗下专业供电服务企业。福建自贸试验区厦门港区增量配电业务项目，是全国第一批105个增量配电业务改革试点项目，港电公司作为项目业主，按照政府规划开展增量配电业务投资，通过申请获得了电力业务许可证，在配电区域从事供电服务、承担保底服务，代理用户开展市场化购电服务，开展合同能源管理等增值业务。

“电力直接交易，以市场化方式降低的港口电力成本由港电公司转移到支持码头的岸电的运营，形成改革红利辐射延伸到绿色港口建设的支持，更有利于港电公司投资满足吊吊的油气改电、船舶岸电、电动集装箱拖车及乘用车充电桩等对电力容量的扩容需求。”施镇海说。

让港口实现绿色增长

□ 李薇

港口既是交通运输网络的重要节点，还是城市之“眼”。然而，以往粗放式的港口经营在给城市带来经济效益的同时，也产生了一些负效应。港为城用，城以港兴，在当今世界环保的大趋势之下，港口和城市经济要达成共荣共赢的局面，必须以绿色环保作为港城和谐的共生力量。

发展绿色港口，优化结构是战略途径。绿色港口不能停留在种种花、种种草，治污污染源上面，交通运输部公布的《深入推进绿色港口建设行动方案(2018—2022

年)》，强调“在规划时重视环境保护论证、建港时加强环境保护、营运时注重环境保护”的港口环保全过程，就是贯彻“保护优先、预防为主”的宗旨；大力发展多式联运，就是把港口推到整个绿色航运体系的“C”位上。

发展绿色港口，打造合力是关键。从实操上看，港口的绿色建设是一个庞大的系统工程，绿色港口建设不单单需要港口的努力，还需要政府牵头，对全行业进行全面的环保梳理，比如在新加坡，就有绿色船舶、绿色港口、绿色能源等一系列

整体推进项目以达到环保在整个航运链条中的贯穿性。

发展绿色港口，科技创新是底气，当今世界环保对绿色港口的要求已不仅限于粉尘等污染源的治理，节能、生态的生产模式才是港口绿化的更高层次追求，这就需要港口加大研发与创新，突破环保需求的技术瓶颈。

事实证明，港口的绿化不是单方面的资金消耗，而是扎扎实实社会效益和经济效益的双增长，譬如厦门，港口一方面是每年减排有害污染物300多吨，一方面是单位能耗的大幅降低和生产效率的激流勇进。

一孔之见



BCI骤然跌破千点 市场异动承压下行

□ 俞鹤年

总体状况：

恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1473个交易日，其中：仅28个交易日即1.90%在2000点以上；659个交易日即44.74%在1000—2000点区间；786个交易日即53.36%在千点以下，合计1445个交易日即98.10%在2000点以下。其中，自去年8月3日至今年4月3日连续165日超越千点；4月13日至本周连续148日超千。

从以上统计可知，去年8月以来BDI一直稳定在1000—2000点区间。今年7月4日至10月30日累计66个交易日活跃在1500—1800点区间。本周BDI已连续12个交易日在1500点以下，周均值再挫至1050点，与今年第13、22周水平相当，位居年内倒数第三，表明BDI架构探底来势难遏。

BDI：本周BDI三降二升，继续减速，收盘值1031点，年内净增续跌为-22.69%。本周BDI四项指标连续第4周全部低于上周，连续第2周全部低于上年尾周，周均值跌至年内第三低，表明市场失衡探底加重。

BCI：本周BCI亦三降二升，收盘值1057点，年内净增续跌为-56.53%。周均值1110点较上周低864点或43.77%，同比去年低2071点或65.11%。

BPI：本周BPI二升三降，收盘值为1453点；周均值1479点较上周低33点或2.18%，本周均值同比

BCI反超369点或33.24%。

BSI：本周BSI连续第5周全五降，收盘值为969点；年内净增续跌为5.45%；同比去年高118点或13.69%。

涨跌势：

本周BDI延续上周以12连降终结第十一波跌势，累增-39.76%。BCI延续上周以11连降结束第十一波跌势，累增-95.55%，与上一波跌势时隔14个交易日。BPI本周继续无5+连升(降)涨(跌)势。BSI延续上周第六波跌势为21连降，累增-17.20%。

营运状况：

本周主力型船运价日均获利：海岬型船净增-2446美元，环比上周高4716美元或65.85%；周增幅为-22.15%，较上周高24.18%；年内净增续跌为-46.88%。周均值较上周低5803美元或39.05%，为9056美元。

巴拿马型船净增-353美元，环比上周低65美元或25.57%；周增幅为-2.99%，较上周缩0.63%；年内净增续跌为8.18%。周均值较上周低280美元或2.31%，为11838美元，本周终止连续23周同比低于海岬型船的纪录，一举反超2782美元或30.72%。

超灵便型船净增-248美元，环比上周低241美元或49.28%；周增幅为-2.21%，较上周回调2.02%；年内净增续跌至1.14%；周均值较上周低360美元或3.15%，为11080美

元。

本周运价日均获利收盘值与上周环比：

海岬型船收盘为8804美元，较上周低2446美元或21.74%；比去年年终收盘续低10537美元或54.48%；去年同期为21178美元，比本周高12374美元或140.55%。

巴拿马型船收盘为11622美元，较上周低353美元或2.95%；比去年年底收盘高439美元或7.08%；去年同期为10302美元，比本周低1320美元或11.36%。

超灵便型船收盘为11006美元，较上周低248美元或2.20%；比去年年底收盘高528美元或5.04%；去年同期为10124美元，比本周低882美元或8.71%。

按收盘值粗略估算，海岬型船营运续盈0.05成，较上周减盈2.75成；巴拿马型船续盈5.7成，较上周减盈0.4成；超灵便型船续盈13.4成，较上周减盈0.5成。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续跌至-22.69%，BCI续跌至-56.53%，BPI续跌至7.16%，BSI续跌为5.45%。

大盘探底路突遭寒流，本周BDI架构走势出现如下4个特点：

本周BDI架构指数连续第3周全部负增长，其中，跌幅最小

依然是BPI为-2.83%，跌幅最大还是以制衡，大盘继续失衡，使BDI跌9.62%，最低为周三的1009点，后市跌破千点无悬念。

本周三BCI失足跌破千点。今年二季初(4/3-12)曾连续8个交易日日均获利千点以下；海岬型船运价日均获利则在周二跌破1万美元，周三低至7987美元，退回到今年4月初的水平。今年一、二季连接时段(3/15-4/18)，曾连续22个交易日在万美元以下。本周可视为年内第二轮大挫破万。

本周BCI周增幅同比海岬型船运价日均获利，两者相差6.59%，较上周拉大了2.62%差距；而BPI、BSI同比对应船型运价日均获利基本一致，本周分别相差0.16%与1.22%，相对平稳。BCI与海岬型船运价连续出现“悖论论”，可推断市场存在异动。

BCI暨海岬型船运价日均获利周线水平，至本周已连续11周落后于去年同期与年终，根据历史数据可知，市场失衡时多出现此“症状”。

据悉，近期铁矿石市场处于震荡行情，库存紧缩，需求不稳，矿商出货下降，令干散运市场承压下行。而国际贸易纠纷的负影响正在向航运业传导，也是不可排除的因素。

2018年BDI第46周报(11月12-16日)

寻尸启事

2018年9月8日，根据群众报警在湖北省黄石市冶钢水泵上游长江边发现一具女尸，尸长约1.60米，足长约24厘米，年龄约20至40岁，上身赤裸，下身黑色

短裤。

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0711-3210110。

寻尸启事

2018年9月11日，根据群众报警在湖北省鄂州市燕矶船厂附近长江边发现一具男尸，尸长约1.75米，足长约25厘米，年龄约45至65岁，上身赤裸，下身穿

蓝黑相间内裤。

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0711-3210110。