

天津港半年“双战双胜”

□ 全媒体记者 杨柳 通讯员 李四航



天津港“零碳”码头。 本报资料室供图

通道保障安全高效

“为广大客户纾困解难，进一步畅通国内国际双循环，天津港集团实施纾困解难惠企十项举措，具体如下：……”6月20日，天津港集团正式对外发布纾困解难惠企十项举措，免收四项、减免三项港口作业费用，不断提升港口服务水平，为供应链、产业链持续稳定提供安全、高效的港口保障。

为保障港口高效运转、企业生产不误，扎实做好“六稳”工作、落实“六保”任务，天津港集团从今年年初起，就推出一系列

举措，为供应链、产业链持续稳定提供安全、高效的通道保障。

记者了解到，1月中旬，天津港面向广大客户推出“海侧集疏运服务通道”，依托环渤海内支线“天天班”船舶，为广大企业、客户提供海侧集港提箱服务；推出“铁路集疏运解决方案”，利用天津港“三线十区”内陆物流网络和海铁联运通道资源优势，为广大内陆客户提供安全、便捷的海铁联运服务，为更好服务京津冀协同发展和畅通国内大循环、国内国际双循环贡献港航力量。

“多亏了天津港环渤海内支线开辟的集疏运通道，让我们在非非常时期有了更多的物流选择，不仅避免了疫情防控期间陆运不确定性对物流的影响，还提升了效率、降低了成本。”佛山速航物流有限公司航线负责人张艺介绍，“海侧集疏运服务通道”推出后没几天，该公司一批原计划从广州佛山运抵天津的货物，经天津港中转顺利抵达河北黄骅港。随着装载货物的集装箱从船上卸下，张艺珠悬着的心终于放了下来。

优化对外服务的同时，天津港集团也没有放缓提升“内力”的脚步。在投产运营天津港海嘉滚装码头，新增50万辆商品车年吞吐能力的同时，开通“中澳快航”等三条集装箱航线、以星南美滚装新航线，集装箱航线总数达到136条，海向持续提升服务“一带一路”能力，也实现了陆向保持海铁联运高质量发展。天津港上半年海铁联运量同比增长25.5%，中蒙跨境班列开行380余列，陆桥运输继续保持沿海主要港口首位。

绿色发展更进一步

100%使用电能、电能100%来自风电光伏、绿色电能100%自产自足……1月17日，全球首个“零碳”码头获得中国船级社颁发的《碳中和证书》，标志着天津港第二集装箱码头公司成为全国港口行业首个获得权威机构认证的“碳中和”港口企业。绿水青山就是金山银山。今年以来，天津港集团长抓、狠抓绿色港口建设，佳绩频传。1月30日，由75台电动人工

智能运输机器人（ART）、31台无人驾驶电动集卡、50台电动集卡、30台氢燃料电池集卡组成的全球港口最大规模清洁能源水平运输车队在天津港投入生产运营，天津港整体清洁能源使用占比显著提升，为全球港口提供绿色低碳发展的“中国样本”。

3月24日，天津港“零碳”码头智慧绿色能源系统交出百日报成绩单：累计发电量达559.2万

千瓦时，节约标煤1677吨，减排二氧化碳超6000吨。目前，天津港“风光储荷一体化”绿色能源系统并网发电半年，二氧化碳减排量超9650吨，节约标煤超3075吨。

此外，天津港还加快货物运输方式调整，推广“重来重去”“钟摆式”运输，天津港铁矿石铁路运输占比提升至65%以上，“公转铁”“散改集”双示范港口建设进一步提升。

绿色能源让港口的低碳底色更加明亮；优化的运输结构，令货物流转更加节能高效。天津港集团相关负责人介绍，今后，天津港将以不断降低港口生产碳排放为目标，坚持陆上、海上绿色港口建设“两手抓”，加快港口绿色低碳转型升级，逐步建设“零碳港区”“零碳港口”，努力将天津港打造成我国港口行业“碳达峰碳中和”的示范港口。

智慧建设成绩亮眼

元素，打造出具有“协同”“智控”两大特色的引航拖轮一体化调度运行机制，实现了利用数字化手段提升海上作业效率。

随着引航拖轮调度一体化正式运行，天津港港口船舶靠离泊效率平均提升8%，集装箱等重点船舶的靠离泊效率提升12%。

近年来，港口的智慧化建设已然成为各港口发展壮大的主要“赛道”。天津港在智慧港口建设上持续用力，集装箱大型装

卸设备自动化占比达49.5%，实现集装箱场桥全套电控系统完全自主可控，还成功上线天津港件杂货智能一体化系统。

智慧化建设的大幅推进，带来的是天津港作业效率的不断提升。上半年，天津港先后19次刷新各类作业效率纪录，外贸集装箱船舶准班率位居全球前列。

发展永无止境，奋斗未有穷期。6月24日，在第六届世界智

能大会智能交通峰会上，天津港集团与华为公司签署《数字化转型深化合作协议》。根据协议，双方将在数字化转型顶层设计、新基建、港口数据治理与服务、码头工艺创新和物流增值服务等方面深化合作，推进天津港转型升级与协同发展；成立智慧港口联合创新实验室，攻关港口核心技术，提升资源配置能力和协同创新能力，提档加速天津港世界一流智慧港口建设。

近日，汽笛鸣响，满载60个集装箱的“RCEP—广西北部湾港—河北”班列从钦州铁路集装箱中心站顺利发车，它装载的是区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）成员国纸制品等产品，这也是陆海新通道海铁联运班列运行范围首次延伸至华北地区。

近年来，北部湾港集团抢抓RCEP发展机遇，联合各方力量，共同建设北部湾国际门户港、国际枢纽海港，在提升RCEP区域间联通效率和便利化水平、增强制度创新力度上取得了显著成效。

“软硬”建设齐发力

随着RCEP生效实施，西部陆海新通道蓬勃发展，北部湾国际门户港、国际枢纽海港建设将迎来一个快速发展时期。在近日举办的第十二届泛北部湾经济合作暨2022北部湾国际门户港合作论坛上，广西北部湾国际港务集团有限公司董事长李延强表示，北部湾国际门户港的建设要“软”“硬”一起上，全面提升北部湾港综合服务能力和服务水平。

“经过两年的努力，北部湾港于最近建成了全球首创U型工艺布局、全球首个海铁联运集装箱码头。”李延强介绍，五年来，北部湾港大力推进北部湾国际门户港建设，取得了丰硕成果，实现了跨越发展。港口吞吐量大幅增加、海铁联运班列高速增长、港口服务能力不断增强、航线网络持续加密、智慧港口建设迈上新台阶，绿色发展成效显著、港口管理水平显著提升、开放合作进一步深化。

李延强表示，未来，北部湾国际门户港还将聚焦集装箱航线的开拓，力争到2025年外贸集装箱航线超过65条，集装箱航线总数超过100条。聚焦无水港建设，在已建成运营15个无水港的基础上，还要新建7个，让港口的服务更多地深入到腹地。聚焦班列运输组织，在首开陆路启运港退税试点政策“西安—北部湾港”海铁联运班列的基础上，扩大试点范围，加开班列，实现常态化开行。聚焦港口集运输体系建设，继续加密进港铁路专线，进一步完善铁海、公海、江铁海联运体系。在软联通方面，将实现“三个提升”，即提升多式联运水平、提升信息联通水平、提升港口服务水平。

通江达海“链”全球

“在完善港口软硬设施的同时，要紧抓RCEP生效实施这一良机，全面推进北部湾港的融合发展。”在2022北部湾国际门户港合作论坛上，专家们表示，北部湾港要融入共建“一带一路”，积极拓展全方位开放合作，大力发展向海经济，加快建设蓝色海湾城市群，建设北部湾国际门户港和国际枢纽海港，为高水平共建西部陆海新通道注入新动能。

“我们要充分认识北部湾港口的新定位、新机遇和新挑战，充分发挥北部湾港口区位优势，坚持创新引领，坚持合作共赢，陆海双向发力，加快推进北部湾国际枢纽港建设。”中国交通运输部水运科学学院院长费维军认为。

费维军提出，在推进合作开放上，北部湾港要聚焦国际枢纽港新定位，加强与东盟港口的合作与协作，不断增强与东盟港口国家间的连通度和开放度，着力打造面向世界的国际航运物流枢纽和国际物流基地。注重深化枢纽港陆海双向发力，推动港口能力向陆海腹地延伸，着力增强陆海连通的便捷、高效、协同和智能，建设双向辐射服务的国际枢纽港。依托西部陆海新通道和21世纪海上丝绸之路的建设，加快建设现代航运物流服务业，织密国际国内航线网络，合力共建北部湾东南亚国际航运物流中心。

近年来，北部湾国际门户港在联通世界物流网络上已取得卓越成果。2022年以来，北部湾港新增4条外贸集装箱航线，2条陆海新通道海铁联运班列线路，海运服务网络与航线密度不断完善。

在西部陆海新通道建设方面，RCEP生效实施半年以来，北部湾港集团积极探索外贸特色增量货源，不断增加线路、扩大动能，截至6月30日，新增“太阳村—北部湾港”“崇左—北部湾港”“百色—北部湾港”“印度—钦州—都拉营”等8条一口价线路，西部陆海新通道服务范围拓展至14省54市105站点。

今年上半年西部陆海新通道海铁联运班列开行4132列、约20.7万标准集装箱，同比增长42%，保持强劲增长态势，为中西部地区向海发展注入更加强劲的动力。

多方协同共繁荣

高水平共建北部湾国际门户港，关键是协同，需要充分发挥各方积极性。在前述论坛上，中国远洋海运集团董事长万敏宣布，北部湾港至北美西航线开通，该航线是北部湾港首条跨太平洋航线，有效填补了广西北部湾港连接北美地区远洋直航航线的空白，为广西和西南地区外贸企业开展北美地区进出口业务提供了更加高效、便捷、经济的海上物流渠道，也为北部湾港迈入国际中转枢纽港奠定坚实基础。

随着RCEP的深入推进，北部湾港积极加强与各外贸集装箱船公司的联动协同，共同拓展北部湾港至RCEP成员国的班轮航线：中远海运JCV日本集装箱班轮航线为东南亚、南非、南美地区货物提供了通过北部湾港国际中转至东北亚的全新路径；新海丰集运CVX越南集装箱快线，12小时即可抵达越南海防港；太平船务TCV泰越集装箱班轮航线连接泰国林查班港，钦州港以及越南海防港、胡志明港，广大客户将享受到泰国、越南港口和钦州港之间更便捷的直达航线服务……

通道连山海，潮起天地阔，在北部湾港集团的带动下，西部陆海新通道必将成为推动西部地区高质量发展的重要基石，为沿线企业和民众释放更多红利。北部湾港将集团持续推进港口改革创新，优化航运集疏运体系和航运服务能力，推动北部湾港向“四个一流”港口目标迈上新台阶，更好地服务西部陆海新通道建设，服务“一带一路”建设，服务中西部地区经济社会高质量发展。

北部湾国际门户港发展火力全开

□ 全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 韦俊光 龙启柏 杨煜航

BDI总体走势呈碎步盘整 BPI反弹重回二千点以上

□ 俞鹤年

本周BDI、BCI连续四周无5+连升(降)成波涨(跌)势，去年同周是连续两周；而BPI、BSI这两年同期都是跌势连连，这反映了季节性走势特点——夏季市场碎步盘整状态。

总体状况：
2013年1月2日至本周共2389个交易日，BDI平均值为1345点，较上周又升2点或0.15%，离盈亏节点1500点尚差155点或10.33%。

BDI大于2000点占375个交易日或15.70%，2014个交易日2000点(含)以下，占84.30%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今37年，至本周收盘平均值为1577点，本周收盘值为2146点，增长1146点或114.6%，较上周跌4点或0.19%，年均增约31点或3.1%。

2008年9月15日至本周BDI平均值为1374点，总体在复苏路中位区短促振荡。

BDI：
本周BDI续三升二降，收盘值为2146点，环比上周转低4点；周增幅-0.16%，较上周转低4.48%；年内净增转跌至5.73%。周均值为2137点，环比上周转高86点或4.19%，较上周回升123点或332.43%；同比去年的3094点续低957点或30.93%，去年同周增幅5.18%，比本周高5.34%。

本周BDI四项指标(收盘值、平均值、最高值及最低值)，除收盘值略低外，余皆高于上周。

BCI：
本周BCI二升三降，收盘值为

2696点，环比上周转低223点，较上周减872点或134.36%；同比BPI续超603点或28.81%，缩差26.04%；周增幅-7.67%，较上周转低34.79%冲销了上周的增幅30.83；年内净增转升至79.44%。

周均值2787点，较上周续高324点或13.15%，较上周增18点或5.88%；同比BPI续高812点，较上周扩差18.94%；同比去年的3615点续低828点，去年同周增幅13.24%，比本周高20.91%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为22362美元，较上周转低1847美元或7.63%，较上周扭盈增亏额达7231美元或134.31%；周均值23112美元，较上周增盈121美元；同比巴拿马型船，收盘值续高3524

美元或18.71%，周均值续高5335美元或30.01%。

BPI：
本周BPI一降四升，延续上周陷落5个交易日后，重新回到2000点以上。收盘值2093点，环比上周转高208点或11.03%，较上周回升546点或161.54%；周增幅10.67%，较上周转高26.86%；年内净增转升至-14.54%。周均值1975点，较上周续低41点或2.03%；同比去年的3578点续低1603点或44.80%；去年同周增幅比本周低13.65%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为18838美元，较上周转高1869美元或11.01%，较上周扭亏增长4910美元或161.46%；周均值17777美元，较上周续低370美元或2.04%，

较上周减亏2676美元或87.85%。

BSI：
本周BSI亦一降四升，收盘值2080点，环比上周转高41点；周增幅2.00%，较上周回升7.87%；年内净增转升至-7.20%，周均值2057点，较上周续低31点或1.48%；同比去年的2809点续低752点或26.77%。去年同周增幅为3.43%，比本周高1.43%。

涨跌势：
本周BDI、BCI连续四周无5+连升(降)成波涨(跌)势。
本周BPI延续上周，以20连降终结第六波跌势，累增-42.17%。

本周BSI延续上周，以18连降结束第四波跌

势，累增-19.33%。

走势看点：
本周BDI架构各指数年内净增率如下：
BDI转跌至5.73%，BCI转跌至69.44%，BPI转升至-14.54%，BSI转升至-7.20%。去年同期依次为：94.71%、93.45%、105.39%和103.94%，两相比较，天差地别。
从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船为-7.65%对-7.67%，较上周缩差0.01%，止涨下滑；巴拿马型船为10.66%对10.67%，落差为0.01%，较上周扩差0.01%，止跌反弹，两者势成对冲。