

广州港首季生产“报春”

□ 全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 曹畅



广州港南沙港区。本报资料室供图



4月10日中午，全球最大集装箱船“地中海伊琳娜”(MSC IRINA)号缓缓靠泊广州港南沙二期集装箱码头，仅间隔17天便再次刷新南沙港区挂靠的最大集装箱船纪录。

“中远海运之星”“地中海萨玛”“达飞自由”“东方西班牙”“地中海伊琳娜”……一季度，在繁忙的广州港南沙港区，装卸货物的大型桥吊满载运转，一艘艘国际巨轮从南沙开往全球，这是大湾区航运加快复苏、港口物流“春江春暖”的一个缩影。

作为华南最大的综合性主枢纽港，广州港集团传来春天的捷报：一季度货物吞吐量、集装箱吞吐量同比分别增长1.8%、2.5%，顺利实现首季“开门红”“开门稳”，以“起步即冲刺、开局即决战”的姿态送来了经济企稳回暖的讯息。

港口生产提质增量

岭南春来早，奋进正当时。3月21日，南沙汽车口岸迎来今年以来最大批量新能源汽车出口，3600辆国产新能源汽车在南沙汽车口岸驶上“卡里领袖”滚装船，出口东南亚。

今年以来，广州港紧抓外贸

汽车市场机遇，统筹资源，发挥一体化运作优势，上下联动、积极营销，畅通渠道、提效率、促创新，助力国产商品车出口走上“快车道”，推动外贸高质量发展。一季度外贸出口汽车同比增长128.9%，保持快速增长势头。

一季度，尽管国际外部环境纷繁复杂，外向型经济受到考验，广州港凭借中国内贸集装箱第一大港和华南地区最大的综合性主枢纽港优势，通过市场拓展、资源协同，不断迸发出千年大港的底蕴、活力和韧性，外贸煤炭、外贸

粮食等大宗货类分别同比增长34.4%、21.9%，矿石、河砂等货类均实现两位数以上增长，有力保障大湾区国计民生物资、生产性原材料的运输畅通。广州港以发展之“进”努力全市乃至全省开局之“新”之“稳”提供支撑。

“大物流”推动大发展

贸易发展释放新活力。

据介绍，一季度广州港集团净增3条外贸航线，外贸航线总数达到157条，面向陆海双向的港口集疏运设施网络和服务内外贸经济双循环的港口物流服务网络正加快形成。

一季度“湘粤非”“渝穗”等海铁联运平台发展驶入快车道，其中“湘粤非”平台3月班列发运量环比增长75%以上，带动外贸海铁箱量快速增长，有效提升引货入港货源“含金量”，海铁联运量比增138.6%。截至目前，广州港物流稳定运营的海铁联运班列业务范围辐射全国10个省市、42个地级市，持续为湖南、江西、重庆等内陆经济腹地提供便捷高效、

低成本的出海通道。

3月29日，伴随着嘹亮的火车汽笛长鸣，一列满载着电器的海铁联运班列从中山黄圃站出发驶向广州港南沙港区，并在1个小时后抵达南沙港南站，然后通过码头装船出口欧美国家，为当地提供优质平价的家用电器。这是广州港物流携手中山港航、广铁集团共同为珠三角地区制造企业打造的又一粤港澳大湾区海铁联运城际班列，预计可节约15%以上的运输成本，将进一步优化珠三角地区集疏运方式，高标准建设广州港畅通湾区、贯通全国、联通全球的现代化物流网络。

据介绍，广州港联动海关等

口岸部门深入实施“湾区一港通”“货物南沙集拼、中欧班列出口”“内陆货物海铁联运出口”等物流新模式，全力支持企业运用小型船舶、铁路、海运货轮等多种运输路径将货物集聚南沙，推动形成以广州南沙为中心，辐射整个大湾区的“海陆空铁”立体贸易物流枢纽，推动南沙打造成为立足湾区、协同港澳、面向世界的重大战略性平台。

当前，广州港也正通过加强与国家重点区域战略对接，增强与周边省份物流交流协作，全面推进数字化转型升级、业务协同升级和客户服务升级，为客户贸易提供更便捷的一体化解决方案，加快港口“大物流”体系建设。

服务效率不断攀升

港口服务品牌，用心用情维系、服务客户，进一步优化港口作业流程和提升港口综合作业效率，优化口岸营商环境，加快把航运流量转化为经济增量。

近日，一个装载11票货物的集装箱，从德国汉堡直航抵达南沙港区，靠泊卸船后分拨到广州港集拼“分拨中心仓”，完成进口拆箱入仓操作，该批货物后续即可独立进行申报、放行、提离。

广州港通过与口岸单位政企协作，共同推动南沙口岸进口拆箱业务监管模式进一步优化，推动贸易便利化发展，助力企业降本增效。

今年以来，广州港集拼在持续发展出口集拼业务的同时，着力拓展进口拆箱业务，融合国际中转集拼功能，充分发挥“港口一分拨中心仓”枢纽功能，打造集拼物流服务大平台，助推南

沙港区综合性物流高质量发展。

南沙国际物流中心南区南沙冷链方面，进境肉类指定监管场地于3月8日正式获得海关总署批准，至此南区已涵盖进境肉类、水果、植物种苗三项特定进境高风险动植物产品在绝大多数冻品的查验资质，为进口冻品在南沙港区的集散增量提速，持续为大湾区市民的“肉盘子”“果篮子”“菜篮子”保驾护航。

8辆集卡车以滚动循环方式依次将100个集装箱运送到企业生产车间，4台抓机及10余辆翻斗车从火车厢里卸煤转运发往全国各地，“荆州—南阳”铁矿石水铁联运新通道正式开通……4月的荆州港盐卡港区一片忙碌，来往船舶的汽笛声此起彼伏。

过去，千里长江险在荆江，如今，荆州江阔水清、岸绿景美，千里长江美在荆江。荆州市政协副主席、市交通运输局局长杨运春说：“结合荆州交通区位优势，我们锚定‘亿吨大港、百万标箱、千亿产业’目标，打造大宗商品铁水联运枢纽，推动港产城一体发展，当好江汉平原高质量发展的开路先锋。”

多式联运推进顺

近年来，荆州市交通运输局在逐步完善综合交通运输体系的基础上，立足水运、铁路、高速等优势，大力支持引导港口企业抢抓多式联运发展机遇，不断转型升级创新发展。

荆州市交通运输局总工程师肖飞介绍，去年11月1日，11个项目、总投资88亿元的“荆州·大宗商品铁水联运枢纽项目集中开工”活动举行，对深化港产城融合、服务产业发展具有重大而深远的意义，为湖北建设全国构建新发展格局先行区贡献交通力量。

荆州港务集团也多头推进，多点开花，积极创新发展新优势。该集团与地方铁路公司携手，提升港区铁水联运集疏运能力；建立“政港航”工作机制，三方携手精准对接企业物流需求；多方寻找货源，开辟“荆州港—广西北部湾港”新通道，并量身定制水水直达“一箱到底”精品物流航线。2022年，由荆州港务集团公司牵头的“荆州依托‘双十字’通道服务运输结构优化调整铁水公多式联运示范工程”，成功入选全国第四批多式联运示范工程。

“企业需求在哪，精品航线就延伸到哪，个性化服务就跟踪到哪，货物吞吐量大幅增长。”荆州港务集团有关负责人表示。

目前，荆州正积极推进物流运输港、产业港、贸易港、服务港、功能港“五港”并建，以港带产、以产强港、以港兴城，逐步做强中西部矿产资源工业产品“东出南下”及“北煤南运”“南货北上”铁水联运品牌线路；加强通道建设、完善集疏运体系、发展临港经济，打造以港口为核心，高效联通国际国内的大宗商品铁水联运枢纽，助力荆州加快建设江汉平原高质量发展示范区。

5G港口扩建忙

近年来，随着数字化时代的到来，数字交通的不断发展，码头逐步向“无人化”“智能化”升级转变。荆州港车阳河港区投资2000多万元打造5G智慧港口，通过5G远控智能系统，实现了轻松高效的集装箱装卸作业。

“以前全程手动，一套流程有10个步骤，不仅人累而且提心吊胆，现在5G远程操作只有3个动作，轻松舒适，且不受雨雪等恶劣天气影响。”在荆州港车阳河港区生产控制中心，吊车司机孙强坐在电脑前，就能轻松地应用起重智能化操作系统。

据介绍，荆州港车阳河港区二期工程也在今年3月通过竣工验收。项目投用后，每年可增加货物装卸量500万吨，带动2000人就业，创收4200万元，上缴税费500万元，更好地服务松滋临港工业园企业的水运物流需求。

一港带动一城，辐射一片。目前，车阳河港区每天要装卸300多个集装箱，无人驾驶车辆转运货物成为现实。依托车阳河港区发展起来的松滋经济开发区，先后引进签约落户项目216家，投产企业134家，年产值300亿元，并启动了二期扩建。

“我们港区是武汉到宜昌长江以南唯一设有海关监管、检验检疫查验的县级口岸，货品报关后可直接销往东盟四国等地，港区去年的吞吐量超过千万吨。”车阳河港区负责人晏昌杰笑着说。

现阶段，在车阳河疏港铁路施工现场，翻斗车、压路机等设备正在加紧作业。荆州港务集团基建管理部部长向亮表示，铁路专用线从焦柳线桃子岭站引出，在车阳河港区南侧新建港口站，铁路进港后将有利于降低物流运输成本，更好地服务松滋、宜都化工园区发展。

江陵临港经济“升”

4月3日，浩吉铁路江陵站扩能升级改造收官，江陵站日均卸车将达到1000辆，日均煤炭发运量将突破5万吨，全年发运量将提升600万吨。

荆州江陵县交通运输局局长应军说：“江陵县地处浩吉铁路与长江黄金水道十字交叉，有天然铁水联运优势，我们不断完善交通基础设施建设，当好‘店小二’，服务企业。”

在荆州长江公铁两用大桥上，道路四通八达，占地约4500亩的湖北荆州煤炭铁水联运储配基地，铁路专用线横贯园区，“呜呜”警铃声响起，翻车指令下达，多功能翻车机卸载240吨煤，用时仅1分30秒。

湖北省煤炭投资开发有限公司副总经理兼湖北荆州煤炭港务有限公司总经理方建新介绍，基地堆场一期已投入使用，13条煤堆场可静态堆存煤炭305万吨，建成的6个泊位年吞吐能力可达2100万吨。

城以港兴，港为城用。荆州江陵县坚持推进高质量发展，通过以港兴产、以产带城、港产城联动，现代临港经济得到大发展。2022年江陵县签约工业项目过百个，协议引资额709亿元、增长77.8%，实际到资24亿元、增长41.5%。总投资460亿元的华鲁恒升荆州基地一期进展顺利，计划今年6月底投产。

浩吉铁路通车，出现了“江陵现象”。江陵县委常委、统战部部长张家芳说：“浩吉铁路公司全线调研后，称赞江陵县是唯一把全长1813.5公里的浩吉铁路效益最大化的县。”

杨运春表示，荆州将继续构建江海联运、水铁联运、水水直达、沿江捎带、港城一体的水运体系，发挥公、铁、水、空立体交通网作用，建设涵盖煤炭、煤化、粮油等多种大宗商品的现代物流体系，打造铁水联运大宗商品物流基地，建设国家多式联运示范区。

2023年BDI第15周报(4月11-14日)

BDI架构转波动下行 周线第五次全盘告负

□ 俞鹤年

本周BDI架构出现今年第五次周线全面告负，这是对第8—11周连续四周周线全红的对冲制衡，表明全球供应链在调整，以应对市场不确定因素的变化。但去年同期走势同样阴晴不定，所以也不排除季节性波动的影响。

总体状况：
2013年1月2日至本周共2569个交易日，其中BDI大于2000点占378个交易日或14.71%，1000点至2000点区间占1186个交易日或46.17%，小于1000点占1005个交易日或39.12%，合计2191个交易日在2000点(含)以下，占85.29%。
BDI从1985年1月4日设立1000点迄今38年，至本周收盘值为1435

点，高43.5%，年均增11点或1.1%，较上周减4点。总体止升下行。

BDI：
本周因波交所周一假日休市，仅四个交易日。

BDI三降一平，收盘值为1435点，环比转低125点或8.01%，降速20.32%；周增幅-8.23%，较上周转低20.04%；年内净增转跌至10.29%；周均值1467点，环比转低26点，较上周转低108点或131.71%；同比去年的2068点续低601点或29.06%，去年同周增幅为3.99%，比本周高12.22%。

本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)除最低值外，余皆低于上周。

BCI：
本周BCI三降一升，仅隔1日，即回到2000点以下。收盘值为1850点，环比转低191点或9.36%，较上周止涨转跌567点或150.80%，冲抵上周的273.27%；同比BPI续高148点或8.70%，缩差1.56%；周增幅-9.42%，较上周转低30.37%；年内净增转跌至24.53%。周均值1868点，较上周转低29点或1.53%，止涨转跌237点或113.94%；同比BPI续高90点或5.06%。缩差2.54%；同比去年的1404点，续高464点。去年同周增幅2.88%，比本周高12.30%。

本周海岬型船运价日均获利收盘值15344美元，较上周转跌1584美元或9.36%，止盈增亏4699美元

或150.85%；周均值15489美元，较上周转跌243美元或1.54%，止盈增亏1966美元或114.10%；同比巴拿马型船，收盘值续高27美元；周均值续低517美元或3.23%，较上周，分别缩差1.38%和扩差2.38%。

BPI：
本周亦BPI一升三降，收盘值1702点，环比转低149点或12.85%，较上周止涨转跌365点；周增幅较上周转低20.92%；年内净增转跌至16.35%；周均值1778点，较上周续高15点，减增151点或90.96%；同比去年的2916点续低1138点；去年同周增幅比本周高17.52%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为15317美元，较上周转低

1344美元，止盈增亏3287美元或169.17%；周均值16006美元，较上周续涨140美元或0.88%，减盈1354美元或90.63%。

BSI：
本周BSI续全四降，收盘值为1096点，环比续低65点或5.60%，较上周加跌28点或75.69%；周增幅较上周转低2.57%；年内净增续跌至2.51%；周均值1113，较上周续低61点或5.20%；同比去年的2470点续低1357点或54.94%。去年同周增幅比本周高5.52%。

涨跌势：
本周BDI、BCI连续第四周均无5+连升(降)成波涨(跌)势。
本周BPI延续上周以8连升终

结第三波涨势，累增17.37%。
本周BSI延续上周第三波跌势为14连跌，累增-19.66%。

走势看点：
本周BDI架构各指数年内净增率如下：

BDI转跌至10.29%，BCI转跌至24.53%，BPI转跌至16.35%，BSI续跌至2.51%；除BSI外，年内净增继续超过去年同期，预示后市看好。

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-9.41%对-9.42%，落差为0.01%，与上周持平；巴拿马型船为-8.28%对-8.28%，落差为0，亦与上周持平。大中船隔周即转跌，小船继续下滑，整体走势出现负向波动。

□ 通讯员 潘庆芳 张峰 全媒体记者 杨柳