

北部湾港向海向绿赢未来

□ 全媒体记者 龙巍 通讯员 杨煜航 龙启柏



5月18日,2023绿色与安全港口大会暨第二届北部湾绿色港口发展论坛在南宁召开。“我们坚持将绿色发展贯穿港口建设、生产、运营全过程、各领域,不断强化顶层设计与统筹推进,狠抓港口生态文明建设,走出了一条具有北部湾特色的绿色发展之路。”在论坛上,广西北部湾国际港务集团董事长李延强表示。

2021年8月26日,在首届北部湾绿色港口发展论坛上,北部湾港集团联合有关单位发布了《北部湾绿色港口发展宣言》,将建设“国内先进、世界一流”的绿色港口作为可持续发展目标。近两年来,北部湾港坚决扛起保护和生态环境的国企责任,持续擦亮“广西生态优势金不换”金字招牌,助力美丽广西、生态文明强区和壮美广西建设,服务广西向海经济发展。



北部湾港钦州自动化集装箱码头。龙启柏 摄

用标准引领 推动绿色港口体系建设

两年来,北部湾港注重顶层设计,推动绿色港口发展体系不断完善。出台了《北部湾港“十四五”绿色港口发展规划》,全面推进绿色港口建设;扎实推进碳达峰行动、推进零碳港口建设,通过优化运输能源消费结构、对标建设星级绿色建筑、创建碳达峰示范试点等措施,努力实现“碳排清零”;制定《绿色港口(综合性码头)等级评价指南》《港口码头雨污水处理建设运营规范》等多项行动方案,构建起绿色港口发展的制度体系和标准体系。

北部湾港一直把绿色港口建设作为践行“双碳”目标的重点任务,采取有力的管理措施和有效的技术手段,不断优化用能结构,节约燃油消耗,减少污染物排放,加快低碳化进程,扎实推进北部湾港绿色低碳发展。由西江股份投资建设的钦州港新能源发电项目、防城港分布式光伏发电项目于近日举行开工仪式,北部湾港钦州、北海、防城港三个港区将加速实现光伏绿电全覆盖。

据介绍,该项目只占用港区仓库原有的屋面,不额外占用土地资

源,提高了港口现有建筑物的综合利用效率。安装在屋面的光伏方阵,还能起到一定的隔热作用,有利于降低建筑物的能耗,真正让闲置屋顶变成绿色“聚宝盆”。

4月26日,一列载着56个罐式集装箱的海铁联运青班列车在钦州铁路集装箱中心站发车,2天后抵达云南祥云西站,标志着“洋浦港—北部湾港—云南”海铁联运青班列车首发成功。

据测算,原来这批货物需要从海南通过海运到上海,再通过长江水运及“水转公”抵达云南,全程需

要60天左右,而通过西部陆海新通道“洋浦港—北部湾港—云南”海铁联运班列运输,仅需90个小时左右即可抵达目的地。

两年来,北部湾港大力发展绿色运输,通过建成运行海铁集疏运平台,推动完善“公转铁”“公转水”等信息调度平台,促进海铁联运绿色化、清洁化。北部湾港西部陆海新通道班列开行量从2021年的6117列增长到2022年的8820列,同比增长44%,今年预计将突破9000列;班列服务范围达17省61市115站点,运输品类900多种。

投入十亿元 港域空气优良率超99%

如果说大海的颜色是蓝的,那么北部湾港集团的码头、车间颜色就是绿色的。因为在码头前沿、在堆场边、在西江船闸、甚至在工矿区生产区,有着无数绿巨人般的“硬核”设施守护。

记者在北部湾港采访中发现,防风网已成为北部湾港港区内一道靓丽的风景线。它们一般高约18米,呈“口”字型方式、网墙式设计来“站队”。在防风网下,还会设置坎墙,与堆场、港区外界形成明显分界。各港区主要散货堆场为了防风网守护以后,堆场风速折减率达25.8%,屏障作用十分显著。

在货堆苫盖和喷洒设备“双管齐下”的助力下,北部湾港的堆场抑尘率可达89.6%以上,便于港区生产管理的提升,可为煤炭、铁矿等堆场增加一道抑尘抗风屏障,大幅度减轻港区扬尘,为客户提供绿色、优质的服务。

在北部湾港中,“绿巨人”——环保除尘漏斗更是引人注目。环保除尘漏斗长度为1.2米,宽9.2米,高14.5米,分为下层卸料装车层、中层设备、操作层和上层进料层。在工作时,漏斗利用负压风机产生负压,将卸料产生的灰尘吸入滤袋达到除尘效果,货车完成玉米、大豆、木薯干等干散粮食卸船任务时粉尘抑制率达到80%以上。

两年来,北部湾港各种智能装备的投入使用,全面提升了港口的生态美化水平。2021至2022年,北部湾港投入约10亿元,建成防风抑尘网超20公里、各类污水处理站62座,绿化面积达到77万平方米,三个港域空气优良率均超过99%;新建成了全球首个“U”型工艺布置、全国首个海铁联运自动化集装箱码头,以及全国新建规模最大的数字化散货堆场,使港口能耗与碳排放大幅降低。

备的投入使用,全面提升了港口的生态美化水平。2021至2022年,北部湾港投入约10亿元,建成防风抑尘网超20公里、各类污水处理站62座,绿化面积达到77万平方米,三个港域空气优良率均超过99%;新建成了全球首个“U”型工艺布置、全国首个海铁联运自动化集装箱码头,以及全国新建规模最大的数字化散货堆场,使港口能耗与碳排放大幅降低。

备的投入使用,全面提升了港口的生态美化水平。2021至2022年,北部湾港投入约10亿元,建成防风抑尘网超20公里、各类污水处理站62座,绿化面积达到77万平方米,三个港域空气优良率均超过99%;新建成了全球首个“U”型工艺布置、全国首个海铁联运自动化集装箱码头,以及全国新建规模最大的数字化散货堆场,使港口能耗与碳排放大幅降低。

建设零碳港 大幅降低能耗与碳排放

5月18日,“零碳港口研究发展中心”在广西南宁正式成立。该中心由北部湾港集团牵头,交通运输部天津水运工程科学研究所、三峡水利、东风柳汽、玉柴集团、柳工股份、三一海工、徐工港机、亿纬锂能等共同组建,旨在凝聚各方合力,共同推动全行业在绿色、低碳、高质量发展上取得更大成果。

根据零碳港口建设规划,北部湾港将以能源清洁化为重要保障,

分为“零碳码头”“零碳港区”“零碳港口”三阶段推进实施,2030年前,将在港区建设总装机容量167兆瓦的新能源发电项目,建设“源网荷储”一体化清洁能源供应系统,实现港口用电100%绿电供应。

这两年,北部湾港清洁能源应用能力持续增强。新建成北海铁山港区4.5兆瓦分布式光伏发电系统,成功试运行3座自主设计的智能充换电站;船岸协同降碳显著加

大,集装箱泊位岸电覆盖率达93%,干散货泊位岸电覆盖率达70%,2022年岸电连船4224艘次,岸电使用量161.45万千瓦时,分别同比增长16.1%和76.2%。

为深度开发港区清洁能源,北部湾港集团还联合天津中远海运、新加坡国际港务集团,三方共同出资4.4亿元人民币,组建了清洁能源开发公司,在北部湾港钦州港域分期建设80兆瓦的新能源发电项

目,以支撑零碳港口建设。

“建设绿色港口是北部湾港发展的必然趋势和内在要求,也是我们的重大使命和责任担当。”李延强表示,“十四五”期间,北部湾港预计投入38亿元绿色发展资金,全面提升绿色设施水平,争取到2025年,自动化集装箱码头达到五星级绿色港口标准,到2030年,基本实现港口自有设备清洁化,实现港口能耗设施利用清洁能源。

5月19日,记者从盐城港集团获悉,2023年第一季度,盐城港完成自营货物吞吐量3427万吨,完成序时进度的111%,集装箱14.2万TEU,完成序时进度的108%,成绩喜人。

人勤春早功不负,奋斗实干启新程。今年以来,盐城港集团上下重抓“项目立航年”“提质增效年”两项活动,统筹一体化融合、高质量发展、高水平推进三大任务,以开局就是决战、起跑就要冲刺的劲头奋力奔跑,生产经营逆势上扬,项目建设蹄疾步稳。

经营业绩“节节高”

港泊四海船,货达八方客。随着2850辆奇瑞汽车驶入滚装船舱,从盐城港大丰港区出口前往墨西哥拉罗卡德纳斯港,盐城港至拉美墨西哥汽车滚装航线正式开航。

今年,盐城港集团积极响应构建新发展格局,打造淮海出海门户的需要,开展新时代“南征北战闯市场”百日攻坚活动,不断丰富货源种类,提高服务能力和水平。活动开展以来,该集团累计拜访客户数量3294家,签订意向/框架协议数量473份,签订正式协议48份,实际走货359TEU、76.25万吨。

一季度,盐城港新开通对外航线3条,实现了36条航线的对外开放格局;盐城港滨海港区一季度外贸吞吐量实现超30万吨,同比去年一季度增长110.99%,实现外贸吞吐量翻一番,创一季度新高;盐城港保税物流中心一季度进出口货值7898.36万美金,在江苏省排名第三,进一步助力了盐城市外贸经济高质量发展。

与此同时,盐城港集团也在构建多式联运新格局上持续发力,盐城港保税物流中心第一批集装箱货物从哈萨克斯坦铁路发出,经中欧班列到达国内阿拉山口,并通过全国通关一体化报关模式,成功入区运往盐城港保税物流中心,随后分别发往上海、内蒙古、福建等地,首次实现“公铁海”多式联运,打通了一条全新的全程物流服务渠道。

项目建设蹄疾步稳

今年是盐城港集团全面开展“项目立航年”主题活动的首战之年,第一季度多个项目建设顺利推进。

大丰海上风电运维服务基地项目计划总投资8.17亿元,其中土建项目预计将于2024年8月建成投运。项目整体运营后,将有效保障盐城市海上风电设施维护、海上救援工作的顺利开展,提高盐城市海上风电产业发展水平,可实现年营业收入6亿元,入库税收1.02亿元。

盐城港保税物流中心仓储(二期)项目第一季度也正式开工,项目主要建设内容为区内C1、C2、C3多层仓库、E2多层冷库、C5区外高位立体库,计划总投资16.9亿元,总用地面积166亩,建筑面积18.6万平方米,建成后可增加仓储面积14万平方米,实现年收入2.23亿元,年入库税收3180万元,年周转货物786万吨。

“朋友圈”越来越大

2月15日,江苏省港口集团、江苏盐城港控股集团投资合作协议签约仪式成功举行,双方将围绕集装箱港口运营、江海河联运发展、集装箱航线开辟等领域开展多层次、全方位合作。同时,双方将结合盐城港各港区的功能布局、产业发展,优化配置沿海、沿河港航资源,发展江海河联运业务,共同开辟集装箱国际、国内航线,推进苏北及沿淮河集装箱集聚和绿色智慧港口航运发展,更好地服务于区域经济发展。

今年以来,盐城港集团以融合促发展,切实抢抓淮河生态经济带、江苏沿海发展、长三角一体化以及RCEP自贸区“一横一纵一圈一区”四重战略叠加机遇。

2月17日,盐城港与韩国KMTC(高丽海运)签订物流合作协议,双方将本着“互惠、互利、稳定、恒久、高效、优质”的合作精神,结成深度合作伙伴关系,适时共同开展集装箱业务货源组织、港航一体化、航线设定等专项合作,进一步构建“海上联结南北、内陆贯通东西、向海融入中日韩”双循环新格局。

下一步,盐城港将继续坚持贯彻盐城关于“河海联运一体化发展”的重大战略部署,切实扛起“争当服务经济发展的先行军,勇做盐城向海发展的主力军”使命担当,聚焦“项目立航年”“提质增效年”全年任务目标,围绕“高质量、大融合、上水平”三大要求,奋力谱写争创世界一流港口新篇章。



盐城港集团集装箱港区。

2023年BDI第20周报(5月15-19日)

大盘走势急转直下 周线六度全部告负

□ 俞鹤年

本周BCI终因关联市场承压,知难而退,海岬型船运价日均获利只在20000美元初段作了“一日游”,本周一开盘即下跌。但就盘整而言,之前逆水行舟之勇,为干散货航运市场赢得了喘息的机会。也许这就是“市场灵性”——均衡性盘整的表现。大盘受累,以致BDI退回到第10周的水平。本周周线出现一个明显的低谷图形,盘整尚未结束,后市仍有机会。

总体状况:
2013年1月2日至本周共2593个交易日,其中BDI大于2000点占378个交易日或14.58%,2215个交易日在2000点(含)以下,占85.42%。
BDI从1985年1月4日设立

1000点迄今38年,至本周收盘值为1384点,高384点或38.4%,年均增10点或1.0%,比上周减5点。

BDI:
本周BDI全五降,收盘值为1384点,环比跌174点或11.17%,周增幅-11.68%,较上周转低11.82%。周均值1442点,环比转低159点或9.93%,较上周减低159点;同比去年的3200点转低1758点或54.94%。

本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)全部低于上周,总体走势急转直下。

BCI:
本周BCI亦全五降,收盘值为2105点,环比转跌14.29%。周均值2222点,较上周转低12.52%,止涨

加跌532点;同比BPI续高943点或73.73%,缩差0.72%。

本周海岬型船运价日均获利收盘值17459美元,较上周转低2905美元或14.27%,止盈加亏3501美元或587.42%;周均值18429美元,较上周转跌2635美元或12.51%,止盈加亏4413美元或248.20%;同比巴拿马型船,收盘值续高6458美元或36.99%;周均值续高60.04%,较上周分别缩差24.36%和0.72%。

BPI:
本周BPI亦全五降,收盘值1222点,环比转低180点或12.84%,较上周加跌81点或81.81%。周均值1279点,较上周续低12.16%;同比去年续低61.42%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘值为11001美元,较上周续低1620美元12.84%,增亏729美元或81.82%;周均值11515美元,较上周续跌1588美元或12.12%,增亏923美元或138.80%。

BSI:
本周BSI亦全五降,收盘值为1077点,环比转低28点或2.53%,较上周止涨加跌37点或411.11%;周增幅-2.56%,较上周转低3.39%;年内净增转跌至0.95%,周均值1088,较上周续低19点或1.72%;同比去年的2773点续低或60.76%。去年同周增幅2.30%,比本周高4.86%。

涨跌势:
本周BDI延续上周形成7连降

第三波跌势,累增-16.74%,与上一波跌势时隔13周。

本周BCI延续上周形成7连降第二波跌势,累增-21.87%,与上一波跌势时隔13周。

本周BPI延续上周第七波跌势为17连降,累增-32.17%。

本周BSI延续上周形成7连降第五波跌势,累增-13.37%,与上一波跌势时隔2个交易日。

走势看点:
本周BDI架构各指数年内净增率如下:
BDI转跌至5.44%,BCI转跌至39.77%,BPI续跌至-15.27%,BSI转跌至0.95%;去年同期依次为:47.82%、109.03%、32.17%和22.86%。

本周值	BDI	与上周环比		与上年尾周同比	
		增值	增幅%	增值	增幅%
收盘值	1384	-174	-11.17	-131	-8.65
平均值	1442	-159	-9.93	-164	-10.21
最高值	1522	-118	-7.20	-201	-11.67
最低值	1384	-174	-11.17	-131	-8.65

本周BDI四项指标与往期比较表

差距继续拉大,本周周线全负与去年同期全红形成鲜明对照。
从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看,海岬型船为落差为0.04%,较上周续扩差0.03%;巴拿马型船落差为0,较上周续缩差0.01%。大船打舵急停,波涛骤起;中小船逆水不进,连波滑退。