

激情燃烧的“温度”

——天津港2023年生产经营亮点多

□ 全媒体记者 任佳丽

经营方略

新年伊始，天津港第一港埠有限公司就传来捷报，截至发稿时，已累计作业船舶31艘次，完成货物吞吐量59.29万吨，实现了同比增长17.22%的好成绩，特别是在“金悦”轮47000吨钢材作业中，在泊船时作业效率达484吨/小时，有力保障了生产的稳定运行和泊位高效周转。

回望2023，天津港集团践行“志在万里，勇攀高峰”精神，树立“大港口、大开放、大循环”理念，不断提升港口服务辐射能级，织密海陆交通网、拓展港口“朋友圈”，为加快天津北方国际航运枢纽建设，促进天津市经济社会高质量发展贡献了津港力量，创下了一个个属于“津港人”的高光瞬间。



天津港智慧码头。本报资料室供图

织密海陆交通网

1月11日，首趟“一单制”铁海联运图定班列满载着赖氨酸、双氧水、腐殖酸钠等货物的海铁联运班列从银川货运中心驶向天津港，抵港后，货物再装船海运至越南、韩国、美国等国家。此种运输模式较传统模式缩短15小时，更好服务保障了货物运输的时效性、准确性。

2023年，天津港集团立足自身优势，抢抓发展机遇，坚持“海陆”双向发力，以日趋完善的航线、班列布局回应客户所

求、腹地所需。

这一年，天津港开通了“天津—南美西”航线、韩新海运直航欧洲航线等多条航线。其中，“天津—南美西”航线进一步拓展了天津港海向通达度，促进了中国和南美新兴经济体的贸易增长多样化，为畅通国内国际双循环贡献港口力量；韩新海运直航欧洲航线进一步织密了天津港外贸远洋干线网络，为提升服务产业链、供应链能力注入澎湃动力；沃尔沃汽车出口欧洲班列

的开通为天津港出口商品车业务带来一定增量，天津港也成为沃尔沃品牌在我国北方地区最大的合作口岸。

海上巨轮穿梭，陆地通道畅通。2023年，天津港集团与中国铁路北京局集团合作，全方位建立路港协同联动机制，合力推动路港协同，形成“港铁合力”，助力推进多式联运高质量发展。

2023年5月，“新疆吐鲁番—天津港”集装箱海铁联运首列班列开通，新疆煤炭首次以集装

箱海铁方式运输至华南地区；7月，“安阳—天津港”海铁联运班列正式开通，天津港安阳无水港同时挂牌成立，构建起天津—安阳物流新通道；7月，首趟“天津港—大红门”海铁联运班列成功开行，这让京津冀城市群连接更加紧密，为推动京津冀协同发展不断迈上新台阶作出新贡献；12月，天津港集团首次运营“敦煌—天津港—泰国”物流专线，天津口岸再添一条西部内陆城市出海新通道。

提升港口服务能级

1月11日，拥有完全自主知识产权的全国首个件杂货智能一体化系统在天津港区域内四家公司上线调试并开始全面运营。

“该系统在各件杂货码头上线运行以来，天津港作业效率提升20%、作业周期缩短30%、指挥响应时间减少50%、人员效能提升50%、系统自动处理能力提升80%，我们切实感受到了系统带来的便利。”大连春安国际物流有限公司副总经理孙凤友说。这是2023年以来，天津港港

口服务能级不断提升的生动实践。

智慧港口建设方面，2023年6月，天津港集团具备了智能化集装箱吊具研发、设计、生产、智造、维保全流程技术能力，进一步提升了港口数字化、智能化程度，开启港口智慧化建设新篇章；11月，天津港首次应用华为公司F5G光通讯技术，为自动化岸桥远程操控系统搭建全光网高速公路，实现了港口设备的远控和超远控，助力港口数字化建

设与转型。

港口集疏运效率提升方面，2023年3月，天津首个海空联动物流平台顺利建成，促进了海空两港加强物流业务联动，推动航运枢纽、航空货运枢纽建设，助力港产城融合发展；8月，福特中国天津港汽车中转中心正式启用，进一步提升了天津港汽车物流中转效率，巩固了天津口岸滚装汽车枢纽优势；8月，天津港至济南维尔康冷链长途干线开通，天津港冷

箱运输覆盖范围进一步延伸；11月，天津港集团发布“一单制2.0”物流服务产品，逐步完善“通道+枢纽+物流”现代物流体系，打造了通江达海、内联外畅的全程物流通道。

此外，2023年4月，启运港退税政策在天津港实施，有效缩短了企业获得出口退税的时间，提高企业资金周转效率，切实增强天津港货物吸附能力和服务辐射能力，提升港口集装箱货物吞吐量。

拓展港口“朋友圈”

1月12日，河北雄安综合保税区（一期）顺利通过国家联合验收组验收并揭牌，天津港集团等10家企业单位与雄安自贸试验区管委会签订战略合作协议，天津港雄安新区服务中心首批入驻雄安综合保税区。

长期以来，天津港集团发挥港口核心战略资源优势，凭借良好的品牌形象以及卓越的服务能力，不断扩大自身服务范围，拓展行业“朋友圈”。

今年1月，天津港集团举办“港航融合发展 共同擘画未来”

天津港航联席会暨服务山西客户“四千行动”专题推介会，为深化津晋合作，拓展“津海晋门”绿色物流发展大通道作出切实行动。

“2023年，天津港集团先后与河北港口集团、江苏港口集团、太钢集团等签署战略合作协议，形成目标同向、优势互补、互惠互利、共建共赢的协同发展新格局。”天津港工作人员介绍，2023年4月，天津港集团与渤海银行、渤海财险共同签订推动港口经济与航运金融发展战

略合作协议；与PSA中国私人有限公司围绕新能源、物流、港口机械设备领域进一步拓展双方合作。

此外，为实现“港为城用、城以港兴”的目标，天津东疆综合保税区管理委员会和天津港（集团）有限公司成功组建港产城集团，净资产达43.5亿元。“港产城集团成功组建后，将以产业为支撑，借助东疆融资租赁、航运物流、国际贸易、网络货运等产业优势，围绕区域产业链、补链、串链、延链开展对外投资，

以资源为纽带，联通区域产业资源和招商引资资源，激活市场要素。”天津东疆综合保税区管理委员会负责人介绍。

俯瞰天津港，岸边巨轮进出有序，码头上装卸运输繁忙，一派生机勃勃的景象。站在新年新起点，天津港将充分发挥港口“硬核”优势，坚持拓航线、扩舱容、强中转，推动通道经济升级为港口经济，全力推进港产城融合发展和北方国际航运枢纽建设，为京津冀协同发展和共建“一带一路”贡献港口“硬核”力量。

1月15日，记者在厦门港看到，潮平岸阔，数艘巨轮停靠码头，一台台桥吊正有序地进行着装卸，呈现一派繁忙景象。

去年以来，随着共建“一带一路”不断走深走实，厦门港新开辟至中东直航班轮航线、“岷港快航”等多条“一带一路”航线，构建“RCEP+海丝”物流大通道；厦门港海润码头荣膺首批“中国智慧港口”称号，并获评“四星级”；首次实现三艘15万吨级以上超大型集装箱船舶同靠作业，超过200艘20万吨级集装箱船舶在厦门港停靠，展现出国际集装箱枢纽港的强劲活力……2023年，厦门港口高质量发展各项举措扎实有效推进，厦门国际集装箱枢纽港建设取得新突破。

航运网络不断延伸

2023年12月23日晚间，“海丰钦州”轮缓缓驶离海天码头，开启了厦门港直航越南岷港的航线“岷港快航”（航线代码CJV7）的首航之旅。这条“一带一路”航线由海丰国际独家运营，最快仅需两天抵达岷港，助力外贸企业降本增效。

去年，厦门港多措并举，加速内拓外联，全力提升服务效率和质量，新航线持续开辟——2023年11月5日，随着德翔海运“蒙德拉”轮（TS MUNDRA）顺利靠泊海天码头，厦门港再添一条“一带一路”航线，连接国内及韩国、印度尼西亚的主要港口；2023年10月13日，厦门港新增一条代码为KVS的RCEP航线，由万海航运独家运营，有效降低货主物流成本；2023年7月8日，广州远海汽车船运输有限公司运营的“中国—欧洲”班轮航线的首航……

2023年，作为国际交通的重要枢纽，借助共建“一带一路”重要机遇，厦门港的“朋友圈”不断扩大，158条外贸航线通达53个国家和地区，其中共建“一带一路”航线86条，成为国家重点规划建设的四大国际航运中心之一。

分析人士认为，新航线的开通将进一步织密厦门港外贸干线网络，助力厦门港打造国内国际双循环枢纽节点、纵深推进“一带一路”建设。

智能化迭代升级提速

2023年4月23日，厦门港一次性新增12台全智能化轮胎式龙门吊，它们拥有国内最先进“大脑”，采用纯电驱动，智慧又环保，能够实现高度智能化作业。这是近两年厦门港务控股集团在此类设备采购中规模最大的一次，此举进一步加快厦门港智能化迭代升级。

据介绍，作为厦门港“绿色智慧港口”建设的重要前沿阵地，截至2023年底，厦门港务控股集团旗下所属码头已经拥有40台全智能化龙门吊、13台全智能化桥吊，处于快速增长期。

2023年，厦门港持续不断通过数字、科技、创新赋能，加快推进传统集装箱码头全智能化转型升级，为打造世界一流港口、推动东南国际航运中心和国际集装箱枢纽港建设提供活力和竞争力。

1月15日，记者在厦门集装箱码头集团下属的海润码头现场看到，智能化、自动化的桥吊、龙门吊林立，无人驾驶的IGV（自动驾驶集卡）、有人驾驶集卡来回穿梭，各司其职、互不干扰。岸边80米高的桥吊将吊具放下，把集装箱从巨轮上平稳吊起，越过船舷精准落在自动驾驶集卡上，集装箱随后被运往堆场。一系列流物的动作，丝毫看不出桥吊驾驶室里没有人。

就在两公里外，位于海润码头大厦15层的远程控制室里，司机吴文峰面对6个显示屏，熟练地通过操纵杆与按键，掌控着桥吊吊具的移动与起降。

“我们为桥吊加装了激光扫描仪、传感器、吊具防撞系统、探头等，就像安上了多只可近距离观察物件的眼睛，桥吊成了一个能够完成自主安全避障作业任务的机器人。”吴文峰说，经过近8个月攻关，他们在2023年7月完成试验改造任务。

去年以来，随着厦门港智慧港口建设加速推进，厦门港通关时效显著提升，进入智慧绿色转型快车道。2023年5月，厦门港再添“国字号”荣誉——在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上，厦门港海润码头荣膺首批“中国智慧港口”称号，并获评“四星级”。

“这充分说明我们智慧绿色港口建设工作已走在全国前列，受到业界的肯定。”厦门港口管理局负责人表示，智慧绿色港口建设，是厦门港对发展港口先进生产力的一项探索与实践，对实现“双碳”目标、守护绿色可持续发展的海洋生态环境、建设世界一流港口、实现港口高质量发展有着至关重要的意义。

营商环境持续优化

2023年12月7日，20万吨级集装箱船舶“地中海土耳其（MSC TURKIYE）”轮靠泊厦门港嵩屿码头，这也是厦门港2023年停靠的第200艘20万吨级集装箱船舶，数量创历史新高，同比增长40%。

为何大船能频频靠泊厦门港？“是厦门港以提升港口服务能级为抓手，不断优化港口营商环境的成果。”厦门港口管理局局长夏长文表示：“港口是特区经济的命脉，参与的是全球竞争，发展好、服务好港口，就是提升一流营商环境，带来的是竞争力。”为此，2023年，厦门港深耕口岸数字化转型，进一步提升港口服务效率和服务品质，打通服务“最后一公里”。厦门港全面推动国际贸易“单一窗口”转型升级，启动了数字口岸平台建设，聚焦企业通关过程中的难点、堵点，推出了一系列数字化、集成化的创新服务功能。

如今，在厦门海天码头，满载出口货物的集装箱车一驶入闸口，司机就会第一时间接到分流的短信指令，并按要求直接把车开往海关指定区域，不用再中转和等待，15分钟就可“一步到位”。

“这是2023年4月在厦门数字口岸平台上线的‘智能云分流’功能，很受企业和码头的欢迎。”厦门港口管理局工作人员介绍，该功能解决了以往出口货物在码头流转程序繁琐、用时较长的问题，货物在码头内装卸和运输的次数减少50%，时间压缩90%。

厦门港务控股集团相关负责人表示，厦门港在建设国际航运中心的同时，也将优化服务、打造港口专业服务平台作为补链强链延链的关键，引领港口发展全局开启新变革，为世界一流港口建设积蓄力量。

厦门港抢抓机遇 打造东南国际门户港

□ 全媒体记者 王有哲

BDI 失守盈亏界值 年内首现全盘泛绿

□ 俞鹤年

本周BDI架构全盘泛绿，出现今年开局后第一次周线全负，形成新一轮下行整合的风控波动。BDI在坚持25个交易日后失守2000点，并在收盘时跌破盈亏界值1500点；随同BCI创下了去年11月初以来的最低水平。BPI、BSI分别创下去年8月中旬、9月中旬以来的最低水平。根据往年走势观察比较，后市或进入短暂的箱体震荡可控状态，当然也不排除当前国际局势的末梢影响。

总体状况：2013年1月2日至本周共2755，

其中BDI大于2000点占409个交易日或14.85%，2346个交易日在2000点（含）以下，占85.15%。BDI从1985年1月4日设立1000点迄今39年，至本周收盘值为1460点，增460点，年均增12点。今年开局稳开后开始下行调节。

BDI：本周BDI全五降，收盘值为1460点，周增幅-35.35%，较上周止涨下跌36.11%。周均值1715点，环比续跌382点，同比去年的1040点高675点。

本周BDI四项指标（最高值、收

盘值、最低值、平均值）全低于上周及去年尾周。

BCI：本周BCI亦全五降，收盘值为2176点，同比BPI续超762点；周增幅-52.67%，较上周转跌63.97%。周均值2828点，较上周转跌795点，同比BPI续超1341点，同比去年的1450点高1358点。

本周海岬型船运价日均获利收盘为18051美元，较上周转跌13446美元；周均值23577美元，较上周转跌6492美元；同比巴拿马型船，收盘值续超5358美元。

BPI：本周BPI亦全五降，收盘值为1410点，周增幅-16.35%，较上周续低2.98%。周均值1487点，同比去年的1145点超342点。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为12693美元，较上周续跌2300美元；周均值11383美元，较上周续低4532美元。

BSI：本周BSI续全五降，收盘值为1088点，环比续低124点或10.23%，较上周减跌33点或21.02%；周增幅-10.68%，较上周转高1.30%；年内

净增续跌至-22.66%，周均值1137点，较上周续低120点或9.55%；同比去年的758点或50.00%。

涨势：本周BDI出现5连降今年首波跌势，累增-35.35%，与上一波跌势时隔仅1个交易日。

本周BCI出现5连降今年首波跌势，累增-52.67%，与上一波跌势时隔5个交易日。

本周BPI延续上周第一波跌势为11连降，累增-30.13%。本周BSI延续去年尾周第九波跌势为22连降，累增-35.98%，其中

含9连降今年首波跌势。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率BDI转跌至负34.59%，BCI转跌负41.37%，BPI续跌至负29.72%，BSI续跌至负22.66%；去年同期依次为：负44.67%、负49.67%、负35.37%和负45.49%；本周同比继续全胜去年。从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船落差为0.38%，较上周扩差0.38%；巴拿马型船落差为0.02%，较上周扩差0.01%。大船动荡大跌，中小船加大连跌，大盘开局后下挫。

2024年BDI第2周报(1月8-12日)