

集装箱吞吐量连续 14 年蝉联全球第一

上海港生产持续高歌猛进

□ 全媒记者 孙木子



上海洋山港。 本报资料室供图

航线网络不断加密

2023 年 12 月底，一列满载着 42 个集装箱的列车从合肥派河港铁路物流基地启程，驶向铁路上海芦潮港中心站，标志着“派河港—上海港”海铁联运班列成功首发。

据中国铁路上海局集团有限公司消息，2023 年 1—10 月，长三角主要港口海铁联运共完成 196 万 TEU，同比增加 23.9 万 TEU，增幅为 13.9%。伴随着海铁联运的发展，上港集团也打通了海铁联运新能源汽车快速出口通道，迎来新能源车出口潮。

上海国际港务集团海铁联运公司市场部经理沈海介绍，海铁

联运更好地解决了客户出海新通道问题。

“将新能源车装进集装箱，通过铁路运到上海港，再通过滚装船或集装箱船‘漂洋过海’，可以减少 15% 左右的成本。”沈海说。

2023 年，上港集团持续拓宽自身运营网络，与更多的港口与地区紧密联系。“面对全球经贸和供应布局的新格局，中国进出口货量的新常态，港航发展的新趋势，全球港航业必将继续秉承港航一家，港航命运共同体理念，以更加广泛的新合作促进港航业的新发展。”上海国际港务（集团）股份有限公司党委书记、

董事长顾金山表示。

去年，“常州—上海港”海铁联运循环班列正式改为每日双班发车，运输能力实现翻番；上港集团与连云港港合资公司不断调整优化航线开发方案，2023 年新辟航线 9 条，打通了连云港港北上俄罗斯远东与北冰洋、南下泰越与斯里兰卡的水运通道。

国际中转方面，上港集团锲而不舍推动国际中转集拼业务的发展。“长江经济腹地江浙皖沪，是上海港的主要货源地。”上港物流拼箱服务（上海）有限公司总经理宋许琼说，“如果能把两头在外的国际中转集拼业务做

大，把日本、韩国以及东南亚地区所有的货源都集拼到上海，那么上海航运中心的地位就可以得到进一步的巩固。”

目前，上海港正吸引着越来越多的中转航线，洋山深水港国际中转、国际集拼箱量占比已达上港集团作业量的 17%；“沿海捎带”业务的落地，吸引境外船公司将国际中转业务从釜山、新加坡等传统中转港转移至上海。

洋山海关综合业务二科二级主办杨冀鲲介绍，“沿海捎带”落地以来，外资班轮不断调整中转航线，目前上海海关备案船舶数已增加了 50 余艘。

港口建设持续创新

2023 年末，洋山四期的升级版——上港集团罗泾港区集装箱码头改造一期工程建成完工。罗泾港区集装箱码头改造一期工程泊位总长 1432.1 米，设计年通过能力 260 万标准箱，可满足服务和保障国家战略任务的需要，为上海港高质量发展和未来箱量增长打开新空间。

2023 年，在港口建设上，上港集团多措并举，取得显著成效。

集疏运方面，上港集团投资建设了上海港集疏运中心，实现集装箱在集疏运中心与港区之间的快速转运，有效提升港口的服务

能力和服务效率，为港口与腹地提供水公铁多式联运快速衔接。

智慧化建设方面，2023 年，上港集团洋山四期自动化集装箱码头获颁五星级“智慧港口”；在罗泾港区改造工程中，也采取了大量智能化方案。

“一直以来，我们都顺应智能航运的发展趋势，追求自动化码头技术的最高水平。”上港集团工程指挥部副总指挥郑科介绍，“比如罗泾集装箱码头使用了最新的 AIV 自动导引小车，相比洋山四期的 AGV 小车依靠磁钉导航，新型小车依靠视觉识别系

统，通过软件导航，灵活性和效率更高。但在全自动化的情况下，人机混行存在一定潜在风险，对此我们想了许多办法，最终决定拓宽港区道路、重新规划动线，让 AIV 小车和普通集卡分不同车道进出。”

同时，上海港域路港联动数字孪生（外四外五及周边）试点项目主体功能也开发完成，基本实现动态监测、运行研判和辅助决策等功能。

上港集团还完善集运 MaaS1.0 主体功能开发，基本实现集装箱进出口全流程的“一门式”查询、

上港集团业务范围的“一站式”服务、面向集卡司机的预约导航服务功能。

2023 年，上港集团在北外滩航运服务中心举办了“上港物流 1 港通”推介活动，积极推进数字化转型，打造“1 港通”平台和数字化物流产品。通过整合上港物流内外部优势资源，特别是独特的口岸资源优势，集成海运订舱、陆路运输、仓储内装、报关报检等各项物流产品，为客户提供在线询价、下单、跟踪、结算等一站式物流服务，致力于让客户“一键”收获港口物流新体验。

“绿色上港”迎来突破

2023 年 9 月 22 日，《上海港—洛杉矶港绿色航运走廊实施计划纲要》在上海发布。“推进航运业绿色转型是业内各方共同的发展愿景，上海港与洛杉矶港就此形成共识。”上海市交通委员会航运处处长井艳介绍，到 2030 年，将在走廊展示全球第一艘全生命周期零碳排放集装箱船舶（或船队）的可行性。

伴随全球航运业碳减排进程不断提速，上海港的绿色转型也不断加速。“绿色上港”建设成为 2023 年上港集团全年工作的主线之一。

在上海港洋山四期自动化码头可以看到，上港集团通过完善低碳设施布局，拓展港口新能源应用，更新改造港机设备，基本完成了油改电、油改气等工作，并在传统码头改造、岸基供电、港区光伏发电等方面取得显著进展。

上港集团在绿色甲醇燃料和液化天然气（LNG）加注方面取得突破。

2023 年 3 月 24 日，上港集团与马士基签署上海港船舶绿色甲醇燃料项目合作备忘录，协作实现甲醇集装箱船舶在港“船到船”加注作业；4 月 6 日，上港集团与达飞、

中远海运签署开展港口船用绿色甲醇供应合作备忘录；9 月 20 日，上港集团与中远海运、国家电投、中国中检协同启动国内首个船用绿色甲醇产业链建设合作项目；12 月 13 日，上港集团与长荣海运公司举行《上海港船舶绿色甲醇燃料供应合作备忘录》签约仪式。

1 月 5 日，上港能服 LNG 加注船“海港未来”轮在绿华山锚地通过“船对船”加注方式，完成了对“达飞印第安纳波利斯”轮实施 LNG 清洁燃料加注服务，这是滚装船舶对船 LNG 加注作业的“中国首单”。

当前，上海港已成为全球首批具备 LNG 海上加注能力的港口。2023 年，“海港未来”轮为“以星珠穆朗玛峰”轮完成国内首次锚地国际班轮保税 LNG 加注作业。2023 年 12 月 13 日，“中国首单”国际集装箱班轮 LNG“船—船”冷舱加注也顺利完成。

奋楫扬帆勇攀高，提质增效谱新章。新的一年，上港集团将凝聚全港一盘棋、一股劲，争当“三好”嘱托的践行者和国际一流航运枢纽的建设者，持续助力上海国际航运中心建设，以实干和奋斗谱写新的辉煌篇章。

经营方略



近日，佛山港生产传来喜讯，2023 年该港完成货物吞吐量 1.02 亿吨，同比增长 19.2%，首次突破亿吨大关，实现历史性跨越。

佛山港为何能创下吞吐量新纪录？1 月 18 日，记者来到佛山港一探究竟。

港城“携手”促发展

过去一年，佛山将港口优势注入城市经济发展，推动港口与城市“双向奔赴”成为现实。

数字是最鲜明的注脚。2023 年最后一天，随着最后一艘集装箱驳船“中航 239”完船离泊，佛山高荷港 2023 年 12 月完成集装箱吞吐量达到 1.3 万 TEU，再创单月新高，全年工作圆满收官。

“高荷港 2023 年 9 月 28 日完成竣工验收，正式开港，投产仅两个多月，就完成集装箱量超 3.8 万 TEU、件杂货超 15 万吨，超额完成年度生产指标。”广东佛山高荷港码头有限公司副总经理杜进向记者介绍。

港口的壮大，是一个城市不断向前发展的象征。2023 年，佛山全力推动《佛山市推进港口综合改造提升项目三年行动方案（2023—2025 年）》落地见效：

——高荷港将在珠西地区打造一个智能、绿色、高效的综合性公共码头，满足珠西地区绿色低碳运输需求，也将为推动大湾区城市深度合作，共建内通外联的高水平产业链、物流链发挥积极作用。

——在顺德新港，全体职工以昂扬的进取精神，奋力拼出了发展稳中有进的良好态势。“2023 年，顺德新港累计完成集装箱 38.5 万 TEU，实现件杂货吞吐量超 660 万吨。”广东顺德港口有限公司经理助理黄灿辉介绍，作为招商局港口控股有限公司建设的第一个内河港口，顺德新港积极服务本地制造业，持续扩大港口辐射范围，提升港口服务水平，为本地经济高质量发展提供坚实港口支撑。

智慧绿色齐发力

在谈及佛山港的未来发展方向，创新、绿色、智慧均是高频“关键词”。

记者从高荷港获悉，当前，该港口信息管理系统充分利用“互联网+”、移动互联网等先进技术和理念，结合码头实际需求，实现了码头业务的整体管控和数据的集中管理、自动采集，可无缝对接广州港及下属码头数据中心、EDI 中心，实现与关联客户信息互通，高效统筹港航物流链上的货物信息、航线班期、船舶动态、码头集疏运状况等，港口综合服务能力有效提升。

佛山市交通局有关工作人员介绍，近年来，佛山港吞吐量的稳步增长，与各个码头智能化、信息化改造提升密不可分。2023 年以来，佛山市信息化改造提升集装箱码头 9 家，其中三水港、中外运九江码头实施龙门吊智能远控改造，改善作业环境、提高作业效率；顺德新港、三山港深化智能闸口、智能理货应用，减少货物周转时间。

与此同时，叠加“双碳”背景，佛山港以绿色港口建设为契机，深入落实生态优先、绿色发展理念，内河航运价值进一步显现。分布式光伏和智慧能源管理系统绿色智慧解决方案助力顺德新港实现脱碳，先行先试打造招商局港口绿色智慧港口示范。

“目前，顺德新港 4MW 分布式光伏项目一期 1MW 已正式并网，智慧能源管理系统项目正式上线运行，实现能源管理智能化和碳排放管理数字化，顺德新港也成为招商局港口首个应用分布式光伏电站的港口。”黄灿辉说。

随着智能化、信息化改造的不断提升，以及绿色港口建设的不断推进，佛山港正在朝着规模化高质量发展加速迈进。

提质增效优服务

为了提供更优质的服务，佛山在航运基础设施建设和营商环境优化方面主动作为。

2023 年 12 月 22 日，顺德水道航道扩能升级工程建设动员会在佛山举行。据悉，项目建成后，将为北江、西江通往粤港澳大湾区提供更加便捷的水上大通道，在促进流域经济发展、优化产业布局、服务对外开放等方面发挥重要作用。

除了拓宽航道，港口基建在积极推进。“当前，顺德新港二期项目正在有序推进中。建成投产后，顺德新港年通过能力将达集装箱 100 万标箱，件杂货 1000 万吨，打造西江流域综合性航运物流枢纽。”黄灿辉介绍。

优化营商环境方面，佛山立足粤港澳大湾区主要集装箱喂给港定位，大力推进“湾区—一港通”“组合港”通关模式创新，提高物流效率，压缩企业成本。目前，佛山市 11 个口岸码头与深圳蛇口港、广州南沙港实现联运，水运货物物流时长从 5—7 天缩短至 2 天以内，物流效率提升 60% 以上。2023 年 1—11 月，通过“湾区—一港通”“组合港”进出口集装箱达 25.5 万 TEU。

此外，佛山还着力推动全市港口规模化发展，促进岸线效率效能。佛山交通局有关工作人员介绍，2023 年，佛山按照“关停清退一批”“规范完善一批”“提升优化一批”的工作思路，逐步关停清退不符合规范的老旧码头，归并功能雷同的小散乱码头，营造沿江河岸良好的自然生态环境，进一步优化佛山码头的总体面貌，2023 年以来已整合码头 3 个，关停清退码头 17 个，整合清退数占全市码头总数 18%。

站在亿吨的全新起点，佛山港将积极融入粤港澳大湾区世界级港口群建设，加强资源整合配置，提高港口现代化、集约化的发展水平，推动港口物流与制造业深度融合，促进港产城协调发展，为佛山坚持制造业当家，全力迈向“515”高质量发展战略目标提供港口物流服务支撑。

吞吐量首破亿吨大关

佛山港全力以赴拼出『历史新高』

□ 全媒记者 张植凡 通讯员 李贤聪

BDI 收盘夺回界值 BPI 逆袭周线飘红

□ 俞鹤年

本周大盘箱震调节显著，反映了全球供应链风控机制在起作用。

BDI 架构收盘飘红，连成一线，特别是 BCI 带同 BDI 奇峰突起，大幅反弹，抵冲上周全线跌势。仅时隔 5 个交易日，BDI 即在收盘时一举收复盈亏界值 1500 点。BPI 终结了开局后的连跌，逆袭而成今年首个日日红，表明谷物供应链上端开始发力。弱旅 BSI 也以 1 点微增之力结束了跨年的 26 连跌。供需基本盘在整合探位。

总体状况：

2013 年 1 月 2 日至本周共 2760 交易日，其中 BDI 大于 2000 点占 409 个交易日或 14.82%，2351 个交易日在 2000 点（含）以下，占 85.18%。本周仍处箱震调节之中。

BDI：

本周 BDI 全三降二升。收盘值为 1503 点，周增幅 3.80%。周均值 1370 点，环比续跌 345 点；同比去年的 861 点高 509 点。

本周 BDI 四项指标（最高值、收盘值、最低值、平均值）继续全低于

上周及去年尾周。

BCI：

本周 BCI 亦三降二升。收盘值为 2244 点，周增幅 6.62%。周均值 1898 点，较上周续跌 930 点；同比 BPI 续超 434 点；同比去年的 1068 点高 830。

本周海岬型船运价日均获利收盘为 18608 美元，较上周转涨 557 美元；周均值 15739 美元，较上周续跌 7838 美元，加亏 1346 美元；同比巴拿马型船，收盘值续超 4662 美元，周均值续超 2562 美元。

BPI：

本周 BPI 全五升。收盘值为 1550 点，周增幅 9.61%。周均值 1464 点，较上周续低 23 点；同比去年的 1071 点超 393 点。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为 13946 美元，较上周转涨 1253 美元；周均值 13177 美元，较上周转高 1794 美元，止亏增盈 6326 美元。

BSI：

本周 BSI 四降一升，收盘值为 1030 点，周增幅-5.43%。周均值 1047 点，较上周续低 90 点；同比去

年的 659 点高 388 点。

涨跌势：

本周 BDI 延续上周以 8 连降终结今年首波跌势，累增-46.06%。

本周 BCI 延续上周以 8 连降终止今年首波跌势，累增-74.07%。

本周 BPI 出现 5 连升今年首波涨势，累增 9.51%，与上一波涨势即去年第七波涨势，时隔 23 个交易日。

本周 BSI 延续上周以 26 连降结束去年尾周第九波跌势，累增-41.41%。

走势看点：

本周 BDI 架构各指数年内净增

率如下：BDI 转升至负 30.79%，BCI 转升至负 34.75%，BPI 转升至负 20.11%，BSI 续跌至负 28.09%；去年同期依次负 65.50%、负 96.10%、负 36.21%和负 0.55%。本周同比领先去年差距拉大。

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 6. 落差为 0.18%，较上周缩差 0.20%；巴拿马型船落差为 0.06%，较上周扩差 0.04%。大船收盘强劲反弹，中船立转连升，小船结束跨年连跌，大盘继续箱震调节。

2024 年 BDI 第 3 周报（1 月 15-19 日）