

福建港口开足马力冲刺“开门红”

□ 全媒体记者 王有哲 陈勤思 通讯员 陈娜妍



福州港码头。 本报资料室供图

新年伊始，福建港口力拼“开门红”的发令枪就打响了。1月2日，“大丰港黎明号”滚装船装载1172辆商品车从漳湾作业区开往墨西哥，开启福州港今年首单汽车出口业务；1月6日，“厦门—日本”跨境电商海运快捷通道正式启动；1月16日，“远谊海”轮靠泊湄洲湾港罗屿作业区9号泊位，成为新年到访福建的首艘全球最大矿砂船……

起步就冲刺，各港齐发力。抢抓两岸融合发展示范区、交通强国福建先行区建设和“丝路海运”港航贸一体化发展等多重政策叠加机遇，福建港口开足马力驶向“世界一流港口”竞速道。

“实”字当头 聚焦重点港区连片开发

1月24日，晨曦初起的罗屿岛尚未苏醒，湄洲湾港罗屿作业区8号泊位工程施工现场已是热火朝天。

码头现场工程师许宁远告诉记者，“8号泊位一共需要安装28座沉箱，目前已经完成15座，全部完成后即可进行后方回填形成陆域，新的码头泊位雏形就出来了。”

在8号泊位的不远处，罗屿作业区11号、12号泊位建设也如火如荼。“8号和11号、12号泊位工程累计已完成投资6.6亿元，占总投资的22%，目前均已完成基床抛填，计划

年底完成码头胸墙施工。”罗屿港口公司现场负责人肖松介绍，“3个泊位建成后，加上已投产的9号、10号泊位，5个泊位的设计吞吐能力合计将达5000万吨。届时，罗屿作业区打造东南沿海能源矿产进口重要口岸和大宗散货接卸中转储备基地的信心和底气也将更足。”

港口发展，设施先行。聚焦重点港区连片开发，2023年福建港口新增生产性泊位21个，新增货物吞吐能力3742万吨，全省万吨级以上泊位增至208个，逐步形成了厦门港海沧、福州港江阴、泉州港石湖

集装箱、福州港可门、湄洲湾港罗屿大宗干散货以及湄洲湾南岸、厦门港古雷液体化工等集约化、专业化码头集群。

伴随着规模化码头陆续投产，一条条高等级航道相继建成。福建省湄洲湾港口发展中心航道管理站相关负责人介绍，2023年，湄洲湾港4条深水航道项目取得突破性进展，通航能力大幅提升，其中湄洲湾航道三期工程（II阶段）通过竣工验收，可满足40万吨散货船乘潮通航和Q-MAX型LNG船不乘潮单向通航。

疏港高速公路、铁路也在快速延展。1月16日，福州可门港铁路支线散货移动式装车机及进出港通道项目全面进入主体结构工程施工阶段。此外，福州首条货运专线铁路——福州港口后方铁路通道杜坞至樟林至透堡段也已基本完成现场征地、房屋拆迁工作。该项目创新性承接高铁货运功能，建成后将与可门港铁路支线贯通，货运能力由500万吨提升至3000万吨，福州港可门作业区铁路运输瓶颈迎刃而解，可门作业区大宗散货枢纽优势将进一步凸显。

“快”字为先 打造高效集疏运体系

线、‘大三通’北向对台电商快线、‘厦门—日本’跨境电商海运快线等5条出口跨境电商海运快线，有力助推厦门及周边地区跨境电商发展。”

着眼于“快”，罗屿码头成为台湾钢铁行业在大陆的最佳铁矿石中转码头和储运基地。

1月4日上午，装载7.2万吨巴西铁矿石的“金海强”轮从湄洲湾港罗屿10号泊位离泊，驶往台湾，并于当晚抵达高雄港，实现“朝发

夕至”。

罗屿码头距台中港仅72海里，自2019年开启对台直航以来，已开通直航台中港、高雄港2条航线，单向航程仅需10至12小时。

目前，罗屿码头与台湾钢铁企业的合作已涵盖钢铁企业自购铁矿石、淡水河谷铁矿石混配矿产品，以及原矿、冶金煤等产品保税中转和冶金煤出口等。2023年，罗屿码头对台铁矿石中转量达368万吨。

水水中转、海铁联运等业务提速增效，港口集疏运效率持续提升，有力带动港口货物吞吐量稳步增长。2023年，福建全省沿海港口完成货物吞吐量7.5亿吨、集装箱吞吐量1818万标箱，同比分别增长4.9%、1.0%。通过海铁联运方式进出福建省港口的集装箱累计完成16.39万标箱，同比增长45.7%；通过水水中转进出福建省港口的外省大宗货物达1628.40吨，同比增长58.8%。

“优”字发力 打造多元化综合服务

线发往‘一带一路’共建国家，为做大做强泉州港口外贸物流开辟了新路。”

定制化服务为让货物转运无缝衔接、连线直达，集成化平台则搭建起立体高效的综合服务体系。进入2024年，福建港口深化港航服务业供给侧结构性改革，加快构建现代港航服务体系。

1月18日，位于海沧的厦门远海码头一派繁忙景象，1050辆汽车有序装上集装箱班轮，发往海外市

场。

据福建自贸区相关人士介绍，去年福建省两大类汽车出口增幅明显，其中乘用车出口7.5万辆，同比增长3.6倍；商用车出口1.4万辆，同比增长22.1%。

为助力闽产汽车加速出海，福州港、厦门港结合绿色产业和“专精特新”中小企业外贸需求提供全流程通关服务；大力推行“提前申报一货到放行一抵港直装”物流新模式，为汽车驶向全球提供动力。

“进入2024年，福建港口将探索构建‘海丝’陆路大通道，构建联接台湾与中西部的快速通道走廊，加快形成陆海内外联动、东西双向互济的全面开放格局。”福建省港航事业发展中心相关负责人表示，福建将进一步提升港口枢纽能级，加快建设厦门东南国际航运中心，巩固提升“丝路海运”品牌影响力。同时，全面推进闽江航运开发，实现福州港、南平港、三明港联动发展。

大盘箱震推升均值 BPI连涨趋势加码

□ 俞鹤年

本周大盘箱震调节，推升各指数周均值，BPI连涨趋势加码，独撑市面，与BCI反弹后的回落形成对冲制衡态势，使BDI维持小幅增长。BSI久跌后调息小升。BDI、BCI、BSI三指数均无5+连续涨跌之势，整个市场出现平静波段。

市场总体同比2023年已领先近五成，这反映了去年累积的各种不利影响正在缩小。

总体状况：
2013年1月2日至本周共2765个交易日，其中BDI大于2000点占409个交易日或14.79%，2356个交易日在2000点(含)以下，占85.21%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今39年，至本周收盘值为1518点，年均增13点，本周仍处箱震调节

之中。

BDI：
本周BDI三升二降，收盘值为1518点，环比续涨15点。周均值1503点，同比去年的703点高800点。本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)全高于上周，但仍全低于去年尾周。

BCI：
本周BCI亦三升二降。收盘值为2135点，环比转跌109点。周均值为2147点，同比BPI续超499点；同比去年的625点高1522点。

本周海岬型船运价日均获利收盘为17708美元，较上周转跌900美元；周均值17809美元，较上周转高2070美元；同比巴拿马型船，收盘值续超2445美元。

本周BPI续全五升，收盘值为1696点，环比续涨146点。周均值1648点，较上周转高184点，同比去年的1043点超605点。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为15263美元，较上周续涨1317美元；周均值14828美元，较上周续高1651美元。

BSI：
本周BSI一降四升，收盘值为1065点，环比转高35点。周均值1047点，与上周持平。

涨跌势：
本周BDI、BCI、BSI均无5+连升(降)或波涨(跌)势。
本周BPI延续

上周首波涨势，为10连升，累增18.62%，本周占9.11%。

走势看点：
本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续升至-29.70%，BCI转跌至-39.32%，BPI续升至-11.00%，BSI转升至-24.73%，本周领先去年差距续拉大。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船落差为0.01%，较上周缩差0.17%；巴拿马型船落差为0.03%，较上周缩差0.03%。大船反弹后回落，中船连升加码，小船连跌后回升，大盘继续箱震调节。

近日，笔者从江苏省交通运输厅港航事业发展中心了解到，连云港区庙岭作业区29—31号泊位获“江苏省四星绿色港口”称号，连云港港灌河港区燕尾作业区301—302号泊位获“江苏省三星绿色港口”称号。之前，连云港新苏港码头已获得江苏省唯一“五星绿色港口”海港，连云港新东方集装箱码头获得了“江苏省四星绿色港口”，新海湾码头、石化港务码头获得“江苏省三星绿色港口”称号，连云港港已实现了集装箱专业化码头、干散货码头、石化码头、内河码头“星级绿色港口”全覆盖，标志着港口在降低能耗、减少排放、提高资源利用效率等方面迈出了坚实的一步，为后续连云港港口全面打造绿色低碳港奠定了良好的基础。

那么，连云港港是如何推进绿色低碳发展，取得这些成绩的？1月25日，笔者在连云港港进行了探究。

新能源赋能 助力港口减碳

2023年11月20日，全球功率最大5400马力、电池容量最大的纯电拖轮“云港电拖二号”在连云港港启用，这是连云港港自主研发的第二艘纯电拖轮。第一艘纯电拖轮使用2年多来，相较于传统燃油拖轮，每年可节约运营成本300余万元、替代燃油300吨、减少碳排放900吨。

“900吨的碳排放量相当于238辆小轿车的全年的碳排放量，减少碳排放900吨就相当于种植了上千棵树。”连云港港口控股集团工程技术部工作人员告诉笔者。

在新东方集装箱码头公司，笔者看到，巨大地集装箱船舶静静的停在岸边，碗口粗的电缆将6千伏智能高压岸电源源不断送上船舶。

目前，连云港港口已建成16套码头高压变频岸电系统，29个泊位具备提供岸电条件，覆盖了通用散货码头、件杂货码头、集装箱专业化码头等。连云港中韩轮渡公司的两艘客滚船“紫玉兰”号和“和谐云港”号均具备船舶受电设备设施并实现了岸电常态化使用。

除了船舶，连云港港口其他设备也步入“新能源时代”。近年来，连云港港口集团采购了20台电动自卸车、59台低速电动牵引车、26台电动叉车、5台电动空箱堆高机、1台电动正面吊、48台生产辅助车辆等纯电动流动机械，并已投入使用；首台油改电堆高机在新东方集装箱码头公司启用，应用后综合运行成本降低30%，实现“零排放”；完成了7台永磁电机更新，其中用一台500kW的永磁同步变频调速一体机就可以替代原有的三台300kW的异步电机拖动运行。

笔者了解到，接下来，中哈(连云港)物流合作基地、新东方国际货柜码头公司将进行“零碳”试点，码头装卸、运输机械将全部实现电动化，部分平台、作业机械逐步实现自动化，还将积极探索甲醇、氢燃料等新能源应用研究。

此外，连云港港与中船第七一二研究所、第七二研究所、太湖实验室连云港中心等科研院所就甲醇加注、氢燃料电池、甲醇燃料发动机、甲醇燃料电池等新能源在港口应用和配套方面开展了合作研究，将进一步完善连云港港在新能源应用产业链体系。

自动化加持 推动绿色转型

2023年初，连云港市首套电动集卡换电站在连云港新东方国际货柜码头正式投用，这也是江苏省内首座港口换电站。该换电站采用自动换电模式进行电池更换，相较于充电模式效率提升20倍，实现了“零排放”电动牵引车的高效运行。

“伴随着港内电动牵引车自动换电模式应用，我们港口在绿色转型方面又迈上了新台阶，目前港口设备已经在许多方面都实现了自动化、半自动化。”连云港港口集团工程技术部相关人员表示。

依托“科技”的力量，连云港港口自动化项目正在不断挖潜出新。中哈(连云港)物流合作基地的无人操作系统可以实现1人远程操控3台轨道龙门吊作业；蓝宝星球多式联运2.0平台整合了铁路班列、内河航运、公路集运、空中运输、仓储物流等信息，集物流商城、“直客通”“云配货”等三项功能于一身，是连云港港“数智港口”建设的成功实践；新苏港码头自动化作业系统、东粮公司散粮智能化自动装车系统、集装箱码头智能闸口及智能理货系统纷纷上线。

“目前，连云港国际汽车绿色智能物流中心即将投用，连云港集装箱自动化码头正在紧张筹建中，‘大数据中心’建设也在全力推进。”连云港港口集团工程技术部相关人员介绍，这些项目建成后，将为连云港港口带来更广阔的发展前景和更强的竞争优势。

“环保利器”出鞘 加快生态港口建设

在新苏港码头，一辆大型喷洒水车正在向货垛喷洒一种无色无味的液体。喷洒这种液体后，沙土货垛表面快速形成一层有一定韧度和粘性的保护膜，有效捕捉、吸附、固定粉尘微粒，将其禁锢于网状结构之内，起到防尘固尘、防浸蚀、抗冲刷、防止物料损失的作用。

这样的抑尘技术，是否会对生态产生破坏？答案是否定的。“恰恰相反，这种抑尘液体叫做‘生物抑尘剂’，是生态友好型技术。生物抑尘剂不仅能够有效降低货垛97%的扬尘，而且对货物本身不会造成任何不良影响，下一步将在全港推广应用。”连云港港有关负责人告诉笔者。

2023年，连云港港口集团投入2.4亿元，积极推进绿色港口建设。布设近万米的防尘网、213套其他类型的冲洗、清扫及降尘设备、1000余支喷枪，以及4万多块苫盖网，能够有效降低95%的扬尘；自主建设粉尘在线监测设备72台套，配合TSP、PM2.5、PM10粉尘监测平台实现24小时实时监测；通过生活污水、油污水、含尘污水、综合污水等处理设施无害化接收处理船舶生活垃圾约4000立方，相当于14层楼房的体积(按每层100平方米算)；在中哈国际仓库、鑫联散货码头仓库、东方公司墟沟西仓库、国际汽车绿色智能物流中心屋顶开展分布式光伏发电项目建设，启动总装机容量6.1MW分布式光伏项目建设，并网后预计年发电量近700万度。

“让‘深蓝’与‘绿色’携手，将赋予连云港港发展的生机与活力。”连云港港口集团负责人表示。

连云港港『碳』寻绿色发展新业态

□ 通讯员 张新语