

南沙港区货畅其流通八方

□ 通讯员 朱俊坤



10月23日，满载着2000辆摩托车的X79686次海铁联运班列从增城铁路物流园驶出，到达南沙港南站，班列上的货物将通过海运运往埃及、伊朗等国家，标志着粤港澳大湾区国际贸易再添物流新通道，也是广州港南沙港区（简称“南沙港区”）20年发展的一个缩影。

目前，南沙港区“穿梭巴士”覆盖珠三角的主要中小码头，南沙港铁路打通了海铁联运的“最后一公里”，南沙国际物流中心为港口型国家物流枢纽提供了坚实保障，“湾区一港通”为区域经济发展注入了新的活力。南沙港区已经成为华南地区重要的国际航运物流枢纽之一，也是广州建设国际航运枢纽的核心承载区。



广州港南沙港区。 本报资料室供图

穿梭巴士织锦带

近日，满载着佛山出口货物的“穿梭巴士”“穗港1801号”驳船靠泊在南沙港区的泊位。在驳船装卸作业的间隙，船长郭达廷告诉笔者，“穿梭巴士”把南沙港区和泛珠三角地区紧密连接，货物在南沙港区集并出口到海外，也在南沙港区被疏运到泛珠三角地区的目的地。

珠江三角洲水网密集，驳船运输量大且低碳环保，成为港口重要的集疏运方式。2006年7月，广州港集团组建了往返于南沙港区和华南地区各主要中小码头间的公共驳船运输平台——广州港“穿梭巴士”，着力打造以南沙港区为中心的水路集疏运网络，为进出南沙港区的班轮公司和货主企业提

供公共、定期、经济的驳船支线运输服务。

继“南沙—黄埔”线开通后，穿梭巴士迅速布局珠三角各码头，至今网络已全面覆盖黄埔、东莞、中山、江门、珠海、肇庆、佛山等地区各主要码头。总开通支线达73条，年运输箱量也从2007年的7万标准箱，猛增到2023年的182万标

准箱，运输规模翻了近26倍。

此外，广州港集团还与广西北部湾港集团合作开通“两湾快航”，构建粤港澳大湾区与北部湾便捷高效的海上物流通道。

如今，以南沙港区为中心的水路集疏运网络，和公路、铁路集疏运网络一起有力支撑起南沙港区的货物集散。

海铁联运织锦图

南沙港铁路于2021年12月31日开通，成功打通了南沙自贸区海铁联运的“最后一公里”，也给广州港海铁联运的发展插上了翅膀。

南昌办事处李翔深有体会，“南沙港铁路开通以后，江西出口货物可直接抵达港口，少了在黄埔中转环节，运输时间缩短一倍。”

“南沙外贸航线多，通关效率高，整体物流成本较低，客户很认可广州港的海铁联运服务。”物流公司多式联运部程成欣喜地表示：“路通了，广州港服务范围更广了，朋友圈

也扩大了。”

据了解，自南沙港铁路开通以来，广州港在南昌、岳阳、武汉、梅州先后增设内陆港或办事处，开通往返南沙港的海铁联运班列。

值得一提的是，广州港参与建设的湘粤非铁海联运通道于2021年9月15日首发，在助力当地外向型经济发展方面取得了显著成效。目前，湘粤非业务已经辐射湖南、江西等10个省，以及长株潭、常德、岳阳等26个地市。湘粤非“株洲—南沙”点对点直达专列单边运

输时效从72小时压缩到20小时。

时效快，综合物流成本低，该通道受到湘潭吉利、三一重工、中联重科等湖南省知名企业青睐，货源覆盖化工品、机械设备、农产品、建材、食品饮料等各类产品。截至2024年9月底，湘粤非平台累计发运班列1114列，构建起国际物流新生态，成为株洲市乃至湖南省发展外向型经济的重要抓手。

为提升通道作业效率，南沙港南站从合理规划货物堆位及交通流线，到优化人员配置和职责分

仓储物流共繁荣

在南沙港南站旁就是南沙国际物流中心，与南沙港区紧密相连。那里有两个大仓库，货物可以在港口和仓库之间无缝衔接。

笔者在现场看到，满载货物的集装箱拖车沿着盘道缓缓而上，到达仓库。叉车来回穿梭进行装卸作业，大量货物在这里装箱后快速转运至南沙港装船出口。

南沙国际物流中心分为南北两区，北区目标是打造“湾区国际集拼中心”，借助“前港后仓”布局优势，大力发展出口拼箱、跨境电商、海铁联运及项目物流四大板块业务，能够提供以仓储为中心的“端到端”全链条进出口供应链服务。

“出口集拼业务模式打破了小票货物数量少、频率高、运输成本

高、通关时效慢等因素限制，为企业提供更加便捷、多样的出口服务。”华南物流业务部梁左廷介绍，“湾区国际集拼中心累计有150多家企业进驻，其中行业头部企业数十家。”

南沙国际物流中心南区则是一个“智慧绿色大冰箱”，设计总库容46万吨，其中一期已建成3座冷库、1个冷藏箱堆场和1栋配套展示楼。南沙冷链冷库在设计施工阶段就充分融入了绿色可持续发展的理念，引进国际领先制冷工艺与冷库设计，采用了显著减少氨制冷剂灌注量的策略，采用天然的R717（氨气）和R744（二氧化碳）作为制冷剂。

南区冷链作为一个能装22.7万

吨冷冻货物的“大冰箱”，拥有进境肉类、水果、植物种苗海关指定监管场地资质和公用型保税仓资质。南沙海关驻点办公，实行“5+2”工作模式和快速验放模式，162个冷链货柜查验月台，支撑进口冻品在南沙港区的集散增量提速，确保生鲜产品从产地到消费者手中的每一个环节都处于适宜的温度环境中，并实现快速分拨。

笔者走进冷库，看到工人们正忙着将冻品从产地到消费者手出入库，货架上堆叠着满满的货物。

“现在冷链货物越来越多了，巴西的鸡爪、泰国的椰青、西班牙的猪骨、马来西亚的冷冻榴莲……世界各地的冷冻货物集聚于此。”

南沙冷链业务部胡正军说。

自《广州南沙深化面向世界的粤港澳全面合作总体方案》发布以来，广州港南沙港区国际集装箱航线稳步开拓，总数超过150条，联通全球100多个国家和地区的300多个港口。越来越多的优质进口冷链食品从这里送达千家万户的餐桌，满足人们对口感与味道的高品质需求。

凭借地处珠三角核心经济区的天然优势，未来，广州将形成以南沙港区为核心的综合物流枢纽，通过便捷发达的水路和陆路运输向外辐射，同时依托南沙港铁路，南沙港区正在打造独具特色的海陆双向国际物流大通道，实现“陆上丝路”与“海上丝路”无缝衔接。

加快推动全面绿色转型

10月25日，笔者在南京港龙集公司、港机重工公司看到，仓库的屋顶装有“光伏+储能”设备，场桥设备全面应用“油改电”技术。据介绍，仅这2个项目每年可减少碳排放6050吨。

近年来，南京港集团坚持做好“顶层设计，统筹兼顾、综合治理，分步实现”，统筹推进绿色港口建设，坚持在长江“黄金水道”上打造南京港绿色港口样板。

科技赋能绿色港口建设“星”光灿烂

近年来，各地各港口都着力推进科技与港口建设深度融合，一项项智能升级的小环节，带来了港口建设的大变化，南京港亦不例外。

2020年12月，南京港建成“一站式”物流信息枢纽，实现装卸作业单证电子化率100%，年节约纸张300万张。

2021年7月，南京港龙集公司远控正式投入生产。投用以来，在5G传输、AI算法、物联网等智慧技术的赋能下，效率效能持续提升，规模化、智能化、信息化效应不断显现，实现国产化率超95%，其中自动化控制软件实现了100%国产化，作业能力突破100万TEU/年；

2022年2月，南京港龙集公司“一站式全流程智慧岸电设施”正式上线，打通船舶服务“最后一公里”，成为国内率先为靠港船舶提供“自助式、零接触、全流程、智慧化”岸电服务的集装箱码头。

2022年3月，南京港推进港区环境监测、能源监测信息化，实现港区水、电、油等主要能源的信息化、数字化、精细化管控。

2023年，南京港龙集公司成为全国内河第一家五星级“中国绿色港口”，并获评“亚太绿色港口”和五星级“江苏省绿色港口”称号。此外，南京港集团旗下另有四星级“江苏省绿色港口”2家、三星级“江苏省绿色港口”3家，集团绿色港口建设“星”光灿烂。

多措并举推动节能降碳再升级

“弘帆056”号是一艘常年在长江流域从事货运服务的散货驳船。近日，该轮在南京港新生圩公司靠泊后，船员通过智慧岸电系统实现自主插拔岸电、自主扫码缴费，利用“船e行”系统，提前申报生活垃圾、污水和船舶污水载量，通过智能垃圾箱自主扫码投入接收，实现全程一站式服务。

按照“统一模式、统一流程、统一标准、统一定价、统一平台”原则，南京港集团开发建成了长江沿线首个“自助式、零接触、全流程、智慧化”岸电服务的平台，2024年1—8月，全港使用智慧岸电7848艘次，5.5万小时，用电量达35.71万千瓦时。

从空中俯瞰，南京港龙集公司、南京港港机重工公司仓库顶上“戴”上了深蓝色的帽子，南京港二公司、南京港天宇公司等码头路灯都装上了太阳能电池板。据介绍，南京港集团通过“自发自用、余电上网”模式，利用各单位仓库屋顶建成11.47万平方米“光伏+储能”屋顶，年发电量400万千瓦时，每年可节约标准煤约1213吨，每年减少排放二氧化碳3266吨；共建有138套风光互补路灯，使用近1万套LED灯具，覆盖率达98%。

随着一批批新设备、新技术投入使用，南京港集团坚持打造港口新质生产力，码头生产能力不断提升，能耗水平持续下降。南京港龙集公司通过“油改电”“能量回馈装置”改造26台场桥，每年减少柴油消耗200多吨；轮驳公司打造4000马力纯电动推进全回转拖轮，较传统燃油拖轮每年可节约燃油消耗约198吨，节约燃料费102.36万元，减少碳氧化物排放约600吨。

向绿而行推进港口低碳园林化

笔者来到新生圩港区，首先映入眼帘的是两排郁郁葱葱的香樟，粉红的海棠随风摇曳，早景花园里鲜花争相绽放，仿佛置身园林之中……这是南京港集团重点打造的现代化园林式港口。

近年来，该集团通过“应绿尽绿”“见缝插绿”方式，港区增绿120万平方米，约11000棵树木，绿化率达12.9%；作业区内，安装26套粉尘在线监测系统，利用颗粒物激光雷达“1+N”粉尘多维度云监测技术，实现起尘条件自动感知、智能喷洒，有效抑制堆场扬尘，散杂货单位TSP年平均值为2020年0.08毫克/每立方米下降至2023年0.071毫克/每立方米，下降20%；安装9套生态门禁系统，具备车辆信息识别及车辆黑烟自动抓拍功能，与南京市环保局相关平台实现数据交换，强化进出港区车辆管控工作，杜绝排放不达标的车辆进出港区。

此外，为更好保护长江南京段生物多样性，做好长江濒危水生生物暂养救护和水生生物科普教育，南京港集团投资建成江苏省首个专业增殖放流站，分为“南京长江水生生物科普馆”“濒危水生生物暂养救护基地”“长江增殖放流平台”“揽江荟综合服务区”四个部分。2023年累计投放胭脂鱼、铜鱼、长吻鮠等国家二级保护鱼类苗种3万余尾。

“绿色”是港口底色，“低碳”是发展路径。南京港集团将立足新发展理念和生态文明建设全局，深入实施碳达峰行动，积极推进运输结构优化调整，建设绿色高效的集疏运体系，加强绿色技术创新应用，推动港口绿色低碳转型迈上新台阶，为全力打造服务中国式现代化江苏新实践的世界一流港口增添新“绿”能。

南京港为『水运江苏』增添新『绿』能

□ 通讯员 王小杰

大盘第11次周线全负 BDI失守一千五百点

□ 俞鹤年

本周大盘紧接着上周出现第十一次周线全负。BCI在前周跌破3000点后，仅维持11个交易日，又跌破2000点。BDI继失守2000点14个交易日后，于本周二再跌破1500点，市场遭遇“滑铁卢”。

总体状况：
2013年1月2日至本周共2956个交易日，其中BDI大于2000点占445个或15.05%，2511个交易日在2000点（含）以下，占84.95%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今39年，至本周收盘值为1410点，增410点或41%。本周总体下滑稍减。

本周BDI全五降。收盘值为1410点，环比跌166点或10.53%。周均值1460点，环比跌225点或13.35%，较上周加跌77点。

本周BDI四项指标连续第四周全部低于上周。

BCI：
本周BCI亦全五降。收盘值为1856点，环比跌420点或18.45%。周均值1967点，较上周低593点或23.16%，减跌62点或9.47%。
本周海岬型船运价日均获利收盘为15395美元，较上周跌3480美元或18.44%。周均值16314美元，较上周跌4918美元或23.16%。

BPI：
本周BPI续全五降。收盘值为

1201点，环比跌84点或6.54%。周均值1239点，较上周跌92点或6.91%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为10813美元，较上周跌749美元或6.48%。周均值11147美元，较上周亏833美元或6.95%。

BSI：
本周BSI二平三跌。收盘值为1240点，环比续跌10点或0.8%。周均值1247点，较上周续跌9点。

涨跌势：

本周BDI延续上周形成9连降第七波跌势，与上一波跌势时隔仅2个交易日。

本周BCI延续上周形成9连降第八波跌势，与上一波跌势时隔仅2个交易日。

本周BPI延续上周第十波跌势为12连降，累增-19.08%。

本周BSI无5+连升（降）成波涨（跌）势。

走勢看点：

本周BDI架构各指数年内净增率BDI续跌至-31.71%，BCI续跌至-30.70%，BPI续跌至-41.70%，BSI续跌至-8.68%，总体走势连续七周落后于去年同期。

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，与上周持平；巴拿马型船落差为0.05%，较上周缩差0.02%。大中小船全退稍有减速。

2024 年 BDI 第 43 周报 (10 月 21-25 日)