

单月集装箱吞吐量突破500万标箱

## 2025 上海港生产火热开局

□ 全媒体记者 孙木子



上海洋山港码头。 本报资料室供图

## 生产纪录屡创新高

船舶进出有序，吊机繁忙作业，车辆来往穿梭……2月14日，记者在上海洋山港看到了火热的生产场景。刚刚过去的1月，上海港集装箱吞吐量突破500万标箱，创造单月吞吐量历史新高，洋山港以253万标箱的吞吐量占比超五成。其中，洋山一二期运营企业上海盛东码头以95万标箱创下了开港以来单月集装箱吞吐量新的纪录。

与此同时，进出洋山口岸的国际航行船舶数量也维持在高位区间。据上海边检总站洋山边检站

统计，1月份该站累计查验入出境（港）国际航行船舶数量超910艘次，也达到了开港以来同时段历史最高值。

作为长三角对外出口的重要枢纽，今年以来，洋山港各集装箱运营企业加足马力，强化跨港区生产系统一体化运营，深化国际中转箱转运管理，优化洋山港区与集疏运中心业务协同，勇夺新春“开门红”。

盛东码头运营操作部门负责人告诉记者：“开年后，日均吞吐量3万标箱已成为新常态。公司精心

编制作业计划，合理调配生产资源，充分发挥智能堆场优势，加快堆场周转；同时，切实做好干支线船舶平衡，努力提升支线船舶作业效率，缩短船舶在港时间，提升码头岸线利用率。”

在控江襟海的外高桥港区，浦东公司统筹编制生产计划，合理安排人机出勤，灵活调配岸线、箱区，全力释放产能，提高作业效率。浦东分公司挖掘堆场潜力，对内提升堆存效率，调整进出口堆存比例，增加可循环作业箱位，对外积极与船公司箱管保持每日联系，使堆场

利用率控制在合理运转范围内，有力保障码头生产高效运行，春节期间完成吞吐量95970标箱，同比增加3.1%。

同时，面对早春寒潮、风雾等恶劣天气影响，全港启动应急预案，储备防冻液、草垫等物资超万件，一线员工24小时轮班值守。合理调配码头生产资源，提升作业效率，全力跑出新年加速度——春节前夕六日，上海港作业干线船27艘次、支线船79艘次，完成集装箱吞吐量165206.5标箱，日均箱量27534标箱，超上年同期水平。

此外，上海港积极服务国家“双循环”战略，针对新能源汽车出口热潮，外高桥港区创新推出滚装船LNG加注“长江首单”服务，海通码头1月装卸商品车超8.7万辆，同比增长15%，更助力中国制造加速“扬帆出海”。

## 业务边界不断拓展

上海港深知“市场为先”的重要性，1月就召开了干支线船公司客户恳谈会，与马士基、中远海运等国际航运巨头深化战略合作，强化互信共赢。

上海港通过优化航线布局，1月份国际中转箱转运效率提升

15%，沿海捎带、跨境电商等新业务模式持续扩容，为“上海国际航运中心”建设注入新活力。

在拓展业务边界上，上海港聚焦“多式联运”与“空箱流转”两大抓手。依托ICT（内陆集装箱枢纽）模式，港口与长江经济带、长三角

城市群形成高效联动，1月完成跨海中转箱转运2.8万标箱，国际中转占比达50%，空箱调拨效率显著提升。通过提前协调船公司将空箱调拨至内地场站，春节期间上海港海铁联运到发量近4000标箱，为外贸企业节后出货提供坚实保障。

## 智慧绿色协同发力

今年，数智化继续担任港口提质增效的“核心引擎”。沪东公司创新采用AIV（无人驾驶集装箱卡车）远程作业与传统装卸结合模式，首月吞吐量达47万标箱；浦东公司通过智能调度系统实现装卸量13.95万标箱，作业计划兑现率100%。

同时，上海港绿色化转型步伐加快。全球首单甲醇燃料“船对船”同

步加注作业在洋山港完成，外高桥港区推进岸基供电服务，减少碳排放超千吨。

盛东码头与冠东码头1月份连续开展甲醇燃料“船—船”同步加注作业，做好了外高桥滚装船LNG加注“长江首单”准备工作。

此外，上述两个码头还完成了生产系统一体化运营实测，推进两

家码头岸线和堆场资源、大型港机设备、作业人员、通讯设备的共享，提升上海港整体作业能力。

上海港取得“开门红”，是港口人拼搏实干的缩影，更是中国外贸韧性与活力的见证。从市场布局到生产革新，从设施保障到绿色转型，上海港以创新驱动发展，以服务链接全球。

碧波连天处，北部湾畔的港口建设热潮正与平陆运河的脉搏同频共振。近日，北部湾港集团发布消息，北部湾港防城港码头有限公司拟在防城港渔湾港区第四作业区建设6个1万吨级散货泊位，设计年吞吐量1900万吨，投资总额18.92亿元。该工程主要满足大吨级泊位卸船物料转运至小吨级泊位装船的需求，是保障临港企业货物中转和平陆运河江海联运运输需求的关键节点。

一河贯通，八桂向海。在平陆运河建设的壮阔蓝图中，北部湾港集团高位统筹、高效推进，不断刷新港口建设和江海联运的“北部湾港速度”。

万吨级泊位集群  
奏响江海联动序曲

平陆运河江海联运蓝图的重要拼图正在成型。“防城港渔湾港区相关工程完成后，货物装船可流向临港企业码头或内河港口，实现江海联运有效衔接，拓展‘水转水’业务，极大缓解货物中转压力，提高大吨级泊位装卸效率，进一步提升防城港渔湾港区的大宗散货通过能力，有效承接平陆运河江海联运需求，助推北部湾港高水平融入西部陆海新通道建设。”北部湾港相关负责人介绍。

作为衔接平陆运河海侧关键节点的钦州港，其大榄坪作业区4号、5号泊位工程是广西“十四五”规划的重点项目之一，规划建设2个7万吨级通用泊位。该项目自2024年3月20日启动以来，按计划高效推进，取得了显著进展——2024年9月完成首个沉箱预制工作，2024年11月首榀预制T梁顺利浇筑，2024年12月按照原计划提前1个月完成17件沉箱的预制任务及首件沉箱安装，“北部湾港速度”充分彰显。

在盛港码头，钦州港大榄坪南作业区9号、10号泊位扩建工程正全力推进中。该工程拟对已建泊位进行改扩建，申请新增岸线208米，建成后可满足2艘20万吨级集装箱船同时靠泊。2024年11月6日，顺利取得了9号、10号泊位扩建工程项目核准批复。

江海联动的故事在西江内河同样精彩。2月17日，记者从西江港口公司获悉，当前平陆运河江侧内河码头建设正如火如荼地展开中。西江港口公司全面统筹各项关键项目，加强南宁港作业区改造建设完成。项目完成后，可适应平陆运河船型靠泊作业，更好满足平陆运河江海联运江侧需要。

船闸助力“轻舟  
‘易’过万重山”

目前，平陆运河北端西江黄金水道内河作业区的江侧基础设施建设也正高效推进中。

西江集团运营管理的西津二线船闸和红花二线船闸已建成投用。这两项工程是“珠江—西江经济带发展规划”的重点工程，也是打通西部陆海新通道广西物流通道的重要节点工程，推动西江航运干线实现3000吨级双线船闸全面贯通，使西江黄金水道与平陆运河相接互连，为广西“通江达海、向海图强”的战略蓝图浇筑起坚实基础。

其中，被誉为平陆运河“桥头堡”的西津二线船闸，正书写着效率革命的传奇。2022年12月到2024年12月这两年来，西津二线船闸船舶过货量达4382万吨，船舶平均待闸时间由原一线船闸的83.6小时降低至8.1小时，效率提升整整10倍。

如今，战鼓再催。2025年的西津集团已按下项目建设“快进键”，全力冲刺西津、红花二线船闸收尾工程，确保年底前具备竣工验收条件。值得关注的是，一场“智慧船闸”革新的浪潮正在西江之畔涌动，新型防撞闸门将为船闸装上“智能铠甲”，联合调度系统的升级将构建起“云端大脑”，科技创新正持续为这条黄金水道注入澎湃动能。

此外，西江集团积极开展《西江船闸极限通过能力》课题研究，目前已形成研究报告。这项研究通过精准测算船闸通行极限，诊断航道瓶颈与船闸运力缺口，特别是平陆运河通航后的货运压力测试，可为通航条件改善、船闸改扩建工程提供支撑。

硬核研究  
赋能运河建设提质增效

北部湾港集团作为平陆运河这一世纪工程的关键参与者，旗下各板块子公司通过精心策划的课题研究为平陆运河的高质量建设提供了“硬核科技动能”。

2023年，随着《高标准高质量衔接平陆运河构建广西协调发展现代水运物流体系行动方案（2023—2026年）》《绿色高效平陆运河建设“尖峰”专项工作方案》等专项方案相继落地，北部湾港集团超前谋划，系统推进衔接平陆运河体系研究。

北部湾港股份以“效率优先、国内一流、建改结合、能力匹配、适度超前”为原则，规划“一港三域七组团”的江海联运港区布局，确保了不同货种的江海联运布置方案的科学性和前瞻性，实现了功能布局的专业化与集约化。该方案通过海轮泊位和内河泊位的匹配布局，提高了江海联运的转运效率，降低了倒运成本，实现了“门到门”的无缝连接，提高了资源利用率，为建立高效的现代产业体系奠定了基础。

目前，北部湾港股份根据审定的建设方案有序推进各项工作，成立了以公司主要领导为组长的建设工作专班，重点推进“11+7”个江海联运项目，其中，北海港铁山港西港区北暮作业区南7号至南10号泊位工程完成一期工程竣工验收。

在江海联运内河港口适应性方面，北港西江港口已将相关课题于2024年8月通过广西交通运输厅评审验收，顺利结题。同步推进运河两端的江海联运工程建设，顺利完成鹤笋作业区项目完成立项前四个前置专题论证，六景作业区提级改造及危险作业附证申请完成项目可研和危险作业附证符合性论证，完成平塘江口作业区项目的四个专题报告，平陆运河江侧基础设施适应性衔接工作取得了阶段性成效，提前布局筑牢基础。

同时，北港西江港口推进平陆运河江海直达船型研究课题已于2024年9月通过广西交通运输厅评审验收，顺利结题。该课题从西江内河船闸、航道、桥梁等通航条件分析，充分研究平陆运河江海直达代表船型最佳通达范围。牵头推进平陆运河推进江海直达航线研究，根据5000吨级江海直达代表船型通航条件，并根据远期货运需求研究经平陆运河至越南海防的近洋江海直达航线。

平陆运河建成后，西江上游地区货物可直接通过新开辟的航线从北部湾出海，极大释放广西发达水系的航运优势与潜力，彻底改写绕道珠三角的航运史，让“一江春水向‘南’流”成为现实。

水道渠成日，航江达海时。北部湾港集团正紧握高效衔接平陆运河建设的这支画笔，以“北部湾港速度”和“北部湾港品质”来绘就这幅绚烂多彩的平陆运河画卷。

## 北部湾港高水平助推平陆运河建设

□ 全媒体记者 张植凡

## 大盘进入低谷盘整 BSI连升独自飘红

□ 俞鹤年

本周大盘起伏，进入低谷盘整，其显著特征表现为四大指数相当接近，周线忽涨忽跌，尤其是BCI竟自甘垫底，而一直萎靡不振的BSI一反常态成为本周亮点，众皆告负而其独胜。市场低谷盘整往往是风控机制在起作用，以遏止探底走势，寻求“回春”之路。

**总体状况：**  
2013年1月2日至本周共3030个交易日，其中BDI大于2000点占445个或14.69%；1000点至2000点区间占1543个或50.92%；小于1000点占1042个或34.39%，合计2585个交易日在2000点（含）以下，占85.31%。BDI从1985年1月4日设立1000点迄今40年，至本周收盘值为792点，增-208点或-20.8%，较上周低0.6点或13.04%，本周总体探底盘整。

**BDI：**  
本周BDI三降二升。收盘值为

792点，环比跌23点或2.82%；周增-2.79%，较上周转低13.24%；年内净增转跌至-21.16%。周均值792点，环比续升18点或2.33%，较上周减升19点或51.35%。

本周BDI四项指标（收盘值、最高值、最低值、平均值）除最高值外，余皆高于上周，但仍全低于去年尾周。  
**BCI：**  
本周BCI仍三降一平一升。收盘值为716点，环比续跌124点或14.76%；周增-15.42%，较上周转低11.62%；年内净增续跌至-39%。周均值745点，续低89点或10.53%，较上周加跌90点或264.71%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为5939美元，较上周续亏1025美元或14.72%，较上周加亏737美元255.9%；周均值6182美元，较上周续亏731美元或10.57%，加亏211美元或40.58%。

**BPI：**  
本周BPI四降一升。收盘值980点，环比转跌55点或5.31%；周增-5.40%，较上周转低32.09%，年内净增转跌至0.96%；周均值995点，环比续高38点或3.97%，较上周减升154点或80.21%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为8819美元，较上周转亏499美元或5.36%，止盈加亏2618美元或123.55%；周均值8956美元，较上周续盈345美元或4.01%，减盈1381美元或80.01%。

**BSI：**  
本周BSI全五升。收盘值为765点，环比续升88点或13.00%，较上周减跌72点或12.27%；周增12.38%，较上周续高0.58%；年内净增续升至-17.98%，周均值727点，较上周续升97点或15.40%，升升81点或506.25%。

**涨跌势：**  
本周BDI、BCI、BPI均无5+连升（降）或波涨（跌）势。  
本周BSI延续上周形成9连升第一波涨势，累增24.35%。

**走势看点：**  
本周BDI架构各指数年内净增率如下：  
BDI转跌至-21.16%，BCI续跌至-39%，BPI转跌至0.96%，BSI续升至-17.98%，总体走势BDI连续七周、BPI连续三周、BSI转高于去年同期，BCI转低。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船运差为0.04%，较上周缩差0.04%；巴拿马型船运差为0.04%，较上周缩差0.01%。大船加跌，中船骤跌，小船独自连涨，市场波动。

2025年BDI第7周报(2月10-14日)