

山东港口日照港如何从“木材通道”变“产业引擎”？

□ 全媒体记者 马榕蔚 通讯员 刘言言 实习生 赵泽辰



近日，山东港口日照港（简称“日照港”）岚山区木材码头一派热火朝天的景象。5艘巨轮并肩泊靠，门机巨臂如银燕翻飞，将一根根进口原木精准吊运至码头；堆场内，30台智能理货机器人穿梭往来，无需人工干预即可完成点数、扫码、制单全流程；远处，满载原木的海铁联运班列鸣笛启程，向着中西部腹地疾驰而去。这幅繁忙有序的图景，见证着山东港口日照港从“木材通道”到“产业引擎”的跨越。



木材卸船作业现场。日照港供图

织密物流网络 把港口“搬到”企业家门口

作为全国第一大木材进口口岸、全国A类进境原木指定监管场地，日照港拥有6个木材专用泊位、全国规模最大的木材熏蒸库等硬核设施，年熏蒸处理能力达100万立方米，为木材进口提供坚实硬件支撑。加之共建“一带一路”重要枢纽港的区位优势，2025年日照港进口原木货量突破1000万立方米，占全国总量的三分之一，覆盖30多个国家和地区的35个品种，稳

稳占据全国原木进口第一大港地位。这一成绩的取得，离不开日照港依托山东港口一体化改革优势，全力打通陆海联运通道。“我们打破了‘港口就是码头’的传统认知，把港口功能延伸到内陆企业的‘家门口’。”日照港相关负责人介绍，依托山东港口覆盖广泛的内陆港和物流网络，日照港联合山东港口物流集团组建专项团队，深入中西部

木材消费腹地开展市场调研，精准对接企业运输需求。2023年，日照港联合济南铁路局成功开通全国首列“新西兰—日照—菏泽/武威”原木海铁联运班列，创造性地实现了“海外林场—日照港口—内陆厂区”的无缝衔接。除海铁联运外，内贸转水航线的布局同样成效显著。日照港联合山东远洋海运集团打通“日照—漳州”

“日照—大连”内贸转水航线，将华东、东北木材市场紧密串联。越来越多的内陆木材企业享受到“出海口就在家门口”的便捷服务。“日照港提供的木材海铁联运物流服务，有效解决了我们内陆木材加工企业运输成本高、货源紧张等问题，为我们开辟了高效便捷的物流新通道。”一位来自甘肃的木材企业客户由衷感慨道。

加快智能化建设 生产效率实现飞跃

走进日照港木材堆场作业现场，一辆辆木材智能理货机器人正繁忙穿梭，却没有理货员的身影。“我们运用5G、AI和环境动态感知等技术，首创木材智能理货机器人，打造全新木材智能理货系统。”日照港三公司技术信息中心信息化管理人员王丽丽介绍，“人工理货要一根一根点

数、记录，不仅耗时费力，还容易出错；现在有了智能理货机器人，理货员坐在中控室里就能很快完成相关工作。”山东港口一体化改革启动以来，日照港加大科技创新力度，不断推动生产作业模式向智慧化转变。作为全国率先应用木材AI智能识别系统的港口，日照港已实现全流

程无人化理货。2025年，该港进一步加快智能化建设步伐，新增5台智能理货机器人，总数量达30台，处理能力显著增强，单船理货时间较传统模式缩短40%。同时，“智能检尺+径级喷码”技术，更是将智慧化升级推向深入。王丽丽介绍，该技术可彻底解决人工检尺效

率低、误差大、安全风险高等难题，为木材行业提供标准化的检尺新模式。日照港还建成了木材数字化堆场，实现由“分级指挥”“说话管控”到“集中指挥”“可视化管控”的转变，现场生产协调效率提升约30%……通过一系列智能化升级，日照港木材周转和疏港效率持续提升。

推动产业链升级 开创多方共赢局面

“如今，我们在这里能够享受到堆存、检尺、发货、挑拣、分票等全方位服务，且货物还可就近在临港木材加工园完成加工，十分方便。”一位木材客户对日照港的服务赞不绝口。近年来，得益于“前港后园”木材供应链服务模式的不断完善，越来越多的客户选择在日照港卸货。“前港后园”模式的深化，让港口与产业实现无缝衔接。日照港联合山东港口物流集团、贸易商以及木材

客户，实现港口、物流、贸易、加工、服务的深度融合，打造“一站式”综合服务方案，推动木材供应链“端到端”优化流程、降本增效。原木到日照港后，可直接进入园区进行切片、烘干、加工，成品再通过港口物流网络发往全国各地，不仅降低了企业的运输成本和时间成本，还提升了产品附加值。供应链金融的创新，更为相关企业发展注入金融“活水”。日照港依

托“港云仓”平台，首创“木材业务+供应链金融”特色融资模式，为客户提供仓单质押、现货质押等多元化融资服务，实现了木材现货市场与金融市场的有效联动。此外，日照港还联合大连商品交易所，积极推进木材期货上市和期货交割库建设，构建金融行业和木材产业协同发展新优势。正是这种链合共生的理念，让日照港实现了多方共赢的良好局面。

港口通过延伸服务链条，提升了客户黏性和业务规模；客户通过享受一体化服务，降低了运营成本和金融风险；区域经济则借助产业集聚效应，实现了高质量发展。日照港码头上，又一列满载原木的班轮鸣笛启程，驶向内陆腹地。这列穿梭的“木材动脉”，正将港口的动能源源不断地输送到产业链的每一个节点，为双循环格局注入强劲的“木动力”。

今年周线首次全红 BCI运输需求回升

□ 俞鹤年

本周大盘总体增长近一倍，出现今年首度周线全红，主要得益于BCI强劲反弹。市场经过一段时间的整理，铁矿石、煤炭等大宗商品出货量增加，带动大船运输需求回升，BCI走势一举赶起了BPI、BSI，增幅跃居首位，使大盘呈现短期复苏迹象。在此背景下，干散货运输相关企业应关注供应链上下游变化，密切关注运费走势。

总体状况：
2023年1月2日至本周共3264个交易日，其中BDI大于2000点占527个或16.15%，1000点至2000点区间占1690个或51.78%，小于1000点占1047个或32.07%，合计2737个交易日在2000点（含）以下，占83.85%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今41年，至本周收盘值为1762点，增762点或76.2%，年均增18.6点

或1.88%。
BDI：
本周BDI四升一降。收盘值为1762点，环比涨195点或12.44%；周增幅12.10%，较上周高19.39%；年内净增转升至-5.67%。周均值1741点，环比涨155点或9.77%。
本周BDI四项指标合一（收盘值、最高值、最低值、平均值）全高于上周，但仍低于2025年尾周。
BCI：
本周BCI三升二降。收盘值为2583点，环比涨359点或16.14%；周增幅15.84%，较上周高32.46%；年内净增转升至-23.14%。周均值2575点，较上周涨227点或9.52%。
本周海岬型船运价日均获利收盘为19928美元，较上周转盈3258美元或16.10%，较上周止亏加盈7032美元或186.33%；周均值19856美元，较上周转

盈2062美元或11.59%。
BPI：
本周BPI四升一降。收盘值1612点，环比高154点或10.56%；周增幅10.21%，较上周高1.96%，年内净增转升至24.46%。周均值1585点，环比高211点或15.36%。
本周巴拿马型船运价日均获利收盘为14504美元，较上周高1384美元或10.55%。周均值14261美元，较上周盈1898美元或15.35%。
BSI：
本周BSI全五升。收盘值为1026点，与上周高59点或6.1%，较上周59点，周增幅5.97%，较上周续高5.34%；年内净增转升-10.49%。周均值999点，较上周转高40点或4.17%。
涨跌势：
本周BDI、BCI均无5+连升（降）波段

涨（跌）势。
本周BPI延续上周形成7连升第二波涨势，累增19.62%，与上一波涨势时隔仅2个交易日。
本周BSI延续上周8连升今年首波涨势，累增7.44%。
走势看点：
本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI转升至-5.67%，BCI转升至-23.14%；BPI续升至24.46%，BPI续升至-10.49%，总体走势只有BCI低于去年同期。
从本周运价日均获利与指数周增幅对比来看，海岬型船落差为3.25%，较上周扩差0.22%；巴拿马型船落差为0.01%，与上周缩差0.03%。大中小船“团升”，总体波动上行。

2026年BDI第4周报（1月19-23日）

近日，记者从湖南省城陵矶港口集团有限公司（简称“城陵矶港口集团”）获悉，2025年，该集团货物吞吐量突破9000万吨，同比增长17%，多项核心指标创历史新高。这一成绩标志着湖南以“一盘棋”思维推动港口高质量发展成效正加速显现。

握指成拳 打造统一港口品牌

过去，湖南沿江港口“小、散、弱”问题突出，同质化竞争严重，难以形成合力。2023年，城陵矶港口集团成立后，以城陵矶港为核心，统一使用“城陵矶港”品牌，整合岳阳、长沙、湘潭、常德等地港口资源，构建起以长江干线港口群为主轴，环洞庭湖港口群与湘江流域港口群为两翼的“三大亿吨级港口群”布局。

在此基础上，城陵矶港口集团加快道仁矶、虞公港等现代化码头建设，目前已建成及在建千吨级以上泊位达30个，并同步推进长沙新港、虞公港、铜官港等铁路专用线建设。

其中，虞公港的崛起成为改写湖南江河航运格局的关键一笔。作为城陵矶港的延伸港、长株潭的深水港，虞公港承载着服务长株潭都市圈大宗物资运输的核心使命。2024年底，虞公港一期开港；2025年6月，正式具备万吨级船舶接卸能力。2025年全年，虞公港区港口货物吞吐量突破1000万吨，成长为湖南省增长最快、增量最大的新建港口之一。

今年1月16日，虞公港区二期工程正式开工，项目建成后，将与一期工程形成泊位集群，助力湘江中下游港口群实现集约化运营与差异化发展。

港口整合还带来市场竞争力的显著提升。两年来，城陵矶港口集团先后与国家能源集团、湖南钢铁、三一重工、上汽大众等百余龙头企业建立稳定合作关系，保障重点物资运输能力持续增强。“十四五”期间，该集团累计完成钢铁、建材等货物吞吐超3亿吨、集装箱超500万标箱、商品汽车60万辆。

打通“最后一公里” 构建多式联运一体化

港口发展的能级，不仅看吞吐量，更看服务链的深度与广度。2025年，城陵矶港口集团聚焦多式联运一体化，着力打通全程物流堵点卡点。

城陵矶港口集团打造了湖南首个港航多式联运一体化服务平台，集成港口配送、船舶订舱、水铁联运三大系统。其中，“港口配送系统”整合社会车辆7000余辆，提供“门到门”大宗货物配送服务，2025年完成运量122万吨，创收5300万元；“船舶订舱系统”创新推出“水上滴滴”模式，有效降低船舶空驶率，完成订舱量195万吨。2025年7月，城陵矶港口集团成为全国多式联运行业首个获得公共数据产品和服务登记确认单的登记主体。

2025年10月，城陵矶港口集团所属岳阳港公司申报的“城陵矶港—岳阳北站—京广铁路—涟源钢铁”铁矿石铁水联运线路成功入选2025年大宗散货铁水联运品牌线路培育典型案例。依托岳阳、长沙、湘潭三地进港铁路，城陵矶港口集团做强铁矿石、集装箱两条国家级水铁联运示范线路，2025年水铁联运量达1482万吨。

此外，城陵矶港口集团不再满足于“搬运工”角色，而是向供应链服务商转型。通过新设湖南港航供应链公司、江海湘联物流公司，聚焦钢材、铁矿石、粮食等标准化大宗商品，提供采购、运输、仓储、销售、加工全链条服务。2025年，其供应链贸易额达2.4亿元，港口功能从“通道”向“平台”延伸。

推出“港口+”模式 培育新增长极

面对新一轮科技革命和产业变革，城陵矶港口集团主动求变，以“港口+”思维拓展发展边界，培育港口新增长极。

为了做大“港口+物流”，延伸枢纽功能。2025年3月，城陵矶港口集团联合宁波舟山港、江苏省港口集团有限公司及长江航运企业，组建合资公司，为国家能源、湖南钢铁等客户定制江海联运解决方案。同年11月，与中远海运合资成立通道运营公司，着力打造“一个通道（中西部对非物流通道）、一个园区（岳阳多式联运物流园）、一个中心（长江中上游空箱调拨中心）”。2025年，城陵矶港口集团全程物流运量达1800万吨，收入8.6亿元，物流服务能力显著增强。

在做强“港口+储备”方面，城陵矶港口集团布局5大物资储备基地。虞公港将建成区域性配矿、配煤和粮食储备中心，年周转量有望突破1000万吨；岳阳松阳湖码头建设6万平方米筒仓，年粮食周转能力200万吨，将打造长江中上游最大的进口农产品集散与现货交易中心；道仁矶码头则聚焦绿色建材储备，年周转300万吨，兼顾防汛应急与产业供应双重功能。

在做优“港口+产业”方面，城陵矶港口集团铜官港区创新提出“前港后园、前港后厂、前港后厂”发展模式，已形成新材料、生物医药、粮食加工等规模化临港产业集群，聚集了15家上市公司和8家世界500强企业，“因港而来、因港而兴”的临港经济生态正在加速形成。2025年，长沙铜官港完成货物吞吐量288.56万吨，同比增长7.36%，实现连续7年稳定增长。

9000万吨吞吐量的背后，是湖南以港口整合为支点撬动区域经济高质量发展的战略远见。展望未来，随着长江经济带发展战略深入实施，“一带一路”倡议持续推进，湖南港口将迎来更大机遇。从“通江达海”到“向海图强”，湖南的港口故事才刚刚扬帆。

年货吞吐量同比增长17% 多项核心指标创新高
湖南港口释放一体化改革红利

□ 全媒体记者 杨瑾