

# 皖江港口能级跃升 支撑安徽“向海而兴”

□ 通讯员 张毅璞 文/图

5月底,巴拿马籍“信义玻璃01”轮满载生产原料缓缓靠泊芜湖港朱家桥港区二期码头。这是该港区扩大开放通过国家验收后,迎来的首艘国际航行船舶。从安庆港首个万吨级码头建成投用,到芜湖港接靠首艘国际航行船舶,再到马鞍山郑蒲港联动综合保税区、外贸吞吐量创下历史新高……

曾几何时,安徽沿江港口布局呈现“小、散、杂”特征,岸线资源碎片化严重,物流运转效率偏低,难以适配现代产业体系高速发展需求。

如今,安徽省深入推进“水运安徽”建设,八百里皖江沿线各港口,通过扩能改造、完善多式联运体系、推进开放口岸提档升级,持续提升航运综合能级,为安徽“向海而兴”提供坚实支撑。



芜湖港朱家桥港区国际集装箱码头。

## 安庆港：老码头焕新 落实“以港兴市”战略

“长江万里此咽喉,吴楚分疆第一州。”,万里长江一路奔流,进入安徽的“第一站”便是安庆港。随着江淮运河通航,安庆港进一步成为江淮联运重要中转枢纽。

“这里原来只是个杂货码头,仅有两个泊位。”安庆港有限公司党委书记、董事长魏守国说。安庆港长风港区距江淮运河枞阳段入口约15公里,是距离该入口最近的规模化码头。目前港区常年维护水深达6米,可停靠万吨级

船舶,航道条件与区位优势十分突出。

为打通铁水联运“最后一公里”,长风港区铁路专用线正在加快建设,项目建成后将实现铁路直连港区,极大提升货物集疏运效率与吞吐能力。魏守国表示,长风港区未来将重点布局滚装业务,规划建设专业化汽车滚装码头,打造安庆汽车产业核心外运通道,同步服务汽车整车进口口岸发展。

安庆市系统谋划临港产业布局,推动港口与临港产业区、物流园区联动

协同发展;皖河新港、石门湖作业区将打造化工新材料产业集聚区;宿松港区重点建设临江化工建材、综合物流枢纽及船舶特色产业小镇;望江港区布局智能装备制造与绿色加工产业基地;桐城港区构建联动腹地经济的临港产业纽带。

2025年,安庆港口生产运营实现历史性突破,全年货物吞吐量达2531万吨,同比增长13.86%,五年来首次突破2500万吨大关。

## 芜湖港：锚定“智慧+零碳” 枢纽能级稳步提升

安庆港区建设如火如荼,芜湖港也迎来全新的能级跃升。

芜湖港是全国十大内河港口之一,也是安徽重要的水陆交通枢纽。近年来,依托朱家桥国际集装箱码头的智能化升级改造,芜湖港已成为内河港口智慧化转型的标杆。

走进朱家桥港区无人自动化码头,巨大的岸桥在轨道上平稳滑行,精准抓取货轮上的集装箱;无人驾驶集装箱卡车在堆场与码头之间快速穿梭,通过智

能调度系统自主规划行驶路径、自动避让障碍物……整个码头作业繁忙有序,构建起高效、智能的自动化物流运作网络。

得益于港口综合能级的全面提升,芜湖港货物吞吐规模持续刷新纪录。2025年,芜湖港集装箱吞吐量达180.51万标箱,同比增长10.82%,占安徽总量比重超57%;同期货物吞吐量达1.65亿吨。两项核心指标均位居安徽首位,进一步夯实了芜湖港作为长江中下游重

要综合枢纽港的服务能力与战略地位。

“十四五”期间,芜湖港新增泊位17个,万吨级泊位总数达18个,占安徽总占比近67%。航线网络持续加密,累计开通集装箱航线30余条,实现与上海港“点到点”全覆盖。港口“五定班轮”周班次超45班,江海联运网络覆盖144个国家和地区,有力保障了区域汽车、家电等主导产业的进出口运输需求。

“共抓大保护、不搞大开发”的理念深度融入皖江港口建设运营的全过

程、各环节。芜湖港在推进智慧港口建设的同时,大力推广船舶岸电使用,积极应用能量回馈、电能替代燃油、智能照明等节能降碳技术,建成4万余平方米分布式屋顶光伏项目,全力推进“零碳智慧港口”建设。船舶靠港期间全面停用燃油发电、改用清洁岸电,大幅削减大气污染物排放。同时,港口作业区全面落实雨污分流、船舶污染物分类处置制度,确保入江水质全部达标,严守长江生态保护红线。

## 马鞍山港：“区港联动”发力 外贸跑出“加速度”

通江达海的长江航运,不仅是货物集散的重要载体,更是内陆城市联通世界的战略要道。近年来,沿江港口蓬勃发展,见证了安徽外贸发展的加速跃升。

马鞍山郑蒲港是安徽长江北岸唯一的万吨级深水良港。港口与马鞍山综合保税区的“区港联动”模式及“铁水联运”协同优势,叠加货运品类持续拓

展、通关效率稳步提升的多重赋能,码头运输效能持续释放。

“这些都是通过我们海外仓直发的化妆品,从消费者下单到货品送达,最快仅需两天时间。”在马鞍山综合保税区保税仓内,一家跨境电商负责人介绍,郑蒲港强劲的物流支撑,企业在淘宝平台的日均发货量稳定在2000单以上。

2025年,马鞍山港完成货物吞吐

量1.37亿吨,同比增长6.82%,创下开港以来历史新高,连续十年稳居亿吨大港行列。其中,外贸吞吐量1342.11万吨,同比增长3.2%;集装箱吞吐量17.42万标箱,同比增长4.66%。“十四五”期间,马鞍山港累计完成货物吞吐量6.25亿吨,较“十三五”时期增长16.02%。今年1—3月,马鞍山综保区累计实现进出口额3.05亿美元;郑蒲港码头完成吞吐

量64.4万吨,同比增长9.7%;铁路专用线货运量达15.12万吨,同比增长41%。

奔流不息的长江,在安徽境内勾勒出“八百里皖江”的壮美画卷,更成为赋能安徽经济高质量发展的黄金“主动脉”。从“小散杂泊位”到“综合性大枢纽”,皖江港口持续实现能级跃升,奋力书写安徽“向海而兴、依江而盛”的发展答卷。

6月12日,“桂平货128”驳船装载58标准集装箱的“广东制造”,通过“一次申报、一次查验、一次放行”的通关流程从花都港发运,送往海外。该模式是广州港集团“枢纽+通道+网络”发展战略的具体举措,不仅全面打通广州企业外贸出海物流通道,更为广州市经济高质量发展注入强劲动能。

### 创新破局 为企业降本增效

以往,“物流难、通关慢”是困扰外贸企业的最大痛点。在传统“内河转关”模式下,货物需分别在花都港、南沙港办理通关手续,企业不仅要准备报关单、转关单两张单据,还要承担港口转运5至7天的时间成本。繁琐的流程与高昂的物流费用,一度成为制约广州制造企业开拓国际市场的壁垒。

聚焦企业急难愁盼问题,广州港联合广州海关、花都海关主动破局,在花都港推行“湾区一港通”模式。通过优化资源配置、共享港区代码,实现两港信息互联互通、海关监管互认。将南沙港设为枢纽港、花都港定位为支线港,把花都港打造为南沙港内陆延伸堆场,构建起“两港如一港”的全新作业格局。通过国际贸易“单一窗口”信息化系统,属地报关企业可与南沙船舶代理、码头运营方实现业务数据无缝互通共享。

现如今,出口货物仅需在花都港一次性办结全部通关业务,实现“一次申报、一次查验、一次放行”,货物运抵南沙港后可直接装运国际班轮。随着“南沙—花都”天天班快线开通运营,一条便捷高效的外贸物流出海大通道全面建成。

### 深耕本土 招商引资“金字招牌”

该创新模式的红利,直观体现在亮眼的数据中。自花都港“湾区一港通”推行实施以来,港口转运时间由原先的5—7天大幅压缩至2—3天,整体通关效率提升约60%。花都港业务量攀升,从2023年的0.4万标准箱增长至2025年的1.2万标准箱。今年1—5月,“湾区一港通”业务量同比增速超200%,发展势头强劲。其中,1月单月外贸箱量约7000标准箱,刷新外贸单月吞吐量历史新高;1—5月港口内外贸吞吐量同比增长超15%,作为增长主力的外贸箱量同比增幅超70%。

高效畅通的物流通道,既有效降低了企业综合物流成本,也成为地方招商引资的亮眼名片。依托花都本地产业特色,花都港以“湾区一港通”为纽带搭建“前港后厂”产业协同体系,创新推行“短拖+WGO(公共驳船运输)”运输模式,高效破解运力资源紧张、多式联运衔接不畅等发展痛点,实现花都内河支线与南沙枢纽港无缝对接,让“花都制造”出海通道更为顺畅。凭借水路运输绿色低碳的优势,花都港有效分流陆路货运压力,吸引多家优质制造企业落地布局,为区域产业发展注入强劲动能。

### 网络布局 多维拓展海外市场

为持续提升进出口物流综合服务效能,花都港不断拓展多元化物流运输通道,聚力打造“花都—南沙”“花都—香港”“花都—蛇口”三条核心物流专线,实现与广州港海内外集装箱航线无缝对接,织密联通全球的现代化物流运输网络。现阶段,花都港已集聚20余家运输车队、25家内外贸船务公司入驻运营。通过与中远海运合作开通的内贸精品航线,为腹地各类企业搭建起高效顺畅、通达全国的物流运输体系。

从打通通关环节瓶颈、稳固本土外贸发展根基,到赋能新兴产业集聚发展,“湾区一港通”模式在花都落地见效、成效显著。该创新实践不仅持续拉动区域外贸提质增速,跑出外贸发展加速度,也为城市产业转型升级、港城深度融合发展,蹚出一条可复制、可推广的特色发展新路径。

# 花都港『一港通』助力湾区联通世界

□ 全媒体记者 龙巍 通讯员 欧洁怡

## 差异性供需波动 制衡性结构对冲

□ 俞鹤年

本周大盘依然下滑,主因为BCI拖累。大宗货物贸易不振,市场差异性波动,导致干散货运市场供需两端承压,总体运价持续走弱。细分市场区域贸易市场平静,形成温和涨势。BPI、BSI“团升”,启动了对BCI的结构对冲机制,促使BDI处于震荡制衡态势,得以消减触底风险,维持大盘低走趋稳。

**总体状况：**  
2013年1月2日至本周共3360个交易日,其中BDI大于2000点占610个或18.15%;1000点至2000点区间占1703个或50.69%;小于1000点占1047个或31.16%,合计2750个交易日在2000点(含)以下,占81.85%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄

今41年,历史最高值是11793点,最低值是290点。至本周收盘值为2729点,增1729点或172.9%,年均增42.2点或4.22%,较上周转低6.1点或12.63%,总体震荡续跌。

**BDI：**  
本周BDI四降一平。收盘值为2729点,环比续跌252点或8.45%;周增幅-8.75%,较上周续低1.01%;年内净增续跌至42.85%;周均值为2793点,环比续跌321点或10.31%,较上周加跌270点或529.41%。本周BDI四项指标(收盘值、最高值、最低值、平均值)全低于上周,但仍全高于去年尾周。

**BCI：**  
本周BCI续全五降。收盘值为4107点,

环比续跌786点或16.06%;周增幅-17.61%,较上周续低6.07%;年内净增续跌至32.49%。周均值4262点,较上周续跌966点或18.48%,加跌822点或570.83%。

**本周海岬型船运价日均盈利收盘为33748美元,较上周续跌7123美元或11.94%,较上周加跌1583美元或28.57%;周均值35873美元,较上周续跌8043美元或18.32%,加跌6740美元或517.27%。**

**BPI：**  
本周BPI二降三升。收盘值2283点,环比转涨47点或2.10%;周增幅2.10%,较上周转高6.70%,年内净增转升至60.44%;周均值2234点,环比续跌55点或2.40%,较上周减跌89点61.81%。  
**本周巴拿马型船运价日均盈利收盘为**

**20445美元,较上周转装涨424美元或2.11%,止跌加涨1389美元或143.94%;周均值20102美元,较上周续跌497美元或2.41%,加跌343美元或222.73%。**

**BSI：**  
本周BSI续全五升。收盘值为1642点,较上周续升54点或3.40%,加涨35点或184.21%,周增幅3.36%,较上周续高2.16%;年内净增续升至36.99%,周均值1621点,较上周转涨41点或2.59%,加涨26点或173.33%。

**涨跌势：**  
本周BDI无5+连升(降)涨(跌)势。  
本周BCI延续上周第四波跌势为11连降,累增-29.40%,本周占-17.61%。  
本周BPI延续上周形成6连降第七波

跌势,累增-6.09%(本周占-1.40%),与上一波跌势时隔5个交易日。

本周BSI延续上周第五波涨势为10连升,累增1.20%,与上一波涨势时隔8个交易日。

**走势看点：**  
本周BDI架构各指数年内净增率如下：续跌：BDI至42.85%,BCI至32.49%;转升：BPI至60.44%,续升：BSI至36.99%。总体走势仍BPI、BSI高于去年同期。  
从本周运价日均营收与指数的周增幅对比来看,海岬型船为-18.71%对-17.61%,落差为1.10%,较上周扩差0.17%;巴拿马型船2.12%对2.10%,落差为0.02%,较上周扩差0.01%。大船加速倒退,中小船逆流勇进,总体震荡对冲。

2026年BDI第24周报{6月8日-12日}