

# 福建着力打造现代化港口群

## 助推“丝路海运”高质量发展

□ 全媒体记者 王有哲 通讯员 白文斌

5月19日,由福建港口集团主办的2022年“丝路海运”(榕城)峰会(简称“峰会”)在福州举行,全球知名港口、跨国航运公司、物流企业、商贸制造、科研机构等“丝路海运”联盟成员及合作伙伴参加会议。

福建省港口集团有限责任公司总经理陈乐章在致辞中表示,“丝路海运”始终致力于消除物流行业的信息壁垒,减少航运市场的资源错配,实现产业链、供应链的高效运转。下一步,“丝路海运”将持续融入国家战略,继续推进联盟合作,继续拓宽国际视野、创新发展路径。

### 港口集群发展势在必行

立足新发展阶段,福建省委、省政府高度重视海洋经济特别是海洋港口建设工作。福建省第十一次党代会提出,做大做强做优海洋经济,深化海上福建建设,迭代实施海洋经济高质量发展三年行动,打造海洋优势产业集聚区和新兴产业集群,建设世界一流的现代化港口群,力争海洋生产总值年均增长8%以上。

“打造世界一流港口群有着深刻的行业背景。”峰会上,福建省港口集团有限责任公司副总经理黄循铎表示,2001年—2011年是中国港口业发展的黄金时期,集装箱吞吐量年增速达两位数。但近几年,全球港口发展动能不足,GDP对货物贸易、港口吞吐量的拉动能力在逐年减弱。特别是新冠肺炎疫情肆虐以来,航运市场动荡起伏,港口已经进入中低速增长,急需寻找新的增长点。

黄循铎认为,由于外部环境复杂严峻,疫情影响广泛深远,福建省作为开放型经济省份,将面临更多风险挑战,也将面临土地、环境、碳排放、能耗等更多约束,产业结构亟需优化、竞争力亟待提高。

“这就意味着福建港口必须要加快转型,深入贯彻新发展理念,聚焦补短板强弱项,着力提升港口基础设施、综合服务能力以及辐射影响力,抢抓共建‘一带一路’重要机遇,进一步拓展‘丝路海运’的品牌影响力和通达率,让更多的国际航运公司和国际码头公司参与到‘丝路海运’建设中来,加快建成世界一流的现代化港口群,积极融入构建国内国际双循环体系,为建设‘海上福建’、促进海洋经济高质量发展提供强有力支撑。”黄循铎说。



湄洲湾东吴港区。 本报资料室供图

## “丝路海运”品牌更成熟

“丝路海运”是我国首个面向“一带一路”的国际综合物流服务品牌平台。福建丝路海运运营有限公司副总经理李南介绍,“丝路海运”联盟成员已超过250家,“丝路海运”命名航线86条,累计开行逾7000个航次,完成集装箱吞吐量768万标箱。

5月19日,在峰会上,安徽省港航集团、宁波远洋、宁德时代、福建省招标集团等11家涉及港口、航运、科技、服务的“一带一路”重要参与方正式加入“丝路海运”联盟,他们将为构建共商、共建、共享的“丝路海运”高质量发展新篇章发挥重要作用。

宁德时代新能源科技股份有限公司PMC总监孔杰表示,希

望能以此加入“丝路海运”联盟为契机,进一步助力公司产品走向世界,增强公司在世界上的影响力,用中国智造产品更好地服务世界新能源事业。

成立三年多来,“丝路海运”取得一个又一个发展实绩。首批“丝路海运”省级扶持政策出台,国际铁海联运厦门回程过境班列首发,“丝路海运”联盟常态化运作,“丝路海运”自动气象观测站建成投用、世界最大装载能力的集装箱船——“现代格但斯克”号靠泊厦门港、天津港集团和韩国现代商船公司加入“丝路海运”联盟、福州港“丝路海运”快捷航线首航、“丝路海运”快捷航线“进口直提”通道正式启用等重要节点事件,将港航合作、

物流服务、经贸往来推向全新高度,掀开了福建“海丝”建设的新篇章。

2021年,中国经济信息社发布《“丝路海运”品牌影响力研究报告》。报告认为,“丝路海运”品牌影响力持续提升,命名航线不断增加,“朋友圈”持续扩大,全球知名度显著提升,已发展成为“一带一路”国际航运物流服务的品牌。

“跨界合作、融合发展是‘丝路海运’品牌的一大优势,联盟成员、合作伙伴发挥各自优势,以高标准可持续惠民民生为目标,持续推动共建‘一带一路’高质量发展。”福建丝路海运运营有限公司副总经理李南接受记者采访时表示。

## 持续深化港口资源整合

在峰会上,黄循铎表示,对照福建省交通运输厅、福建省发改委、福建省海事局近日印发的《福建省建设世界一流港口做大做强东南国际航运中心工作方案(2021—2023年)》,福建港口集团将按照“一个平台、两大中心”的定位,深化港口资源整合,加快建设世界一流的港口群,推动“丝路海运”高质量发展,推动福建港口加快向世界一流的现代化港口群迈进。“一个平台”即将省港口集团打造为全省公共码头投资、运营、资本运作和产业发展平台;“两大中心”即以福州港、厦门港为核心,打造东南国际航运中心和国际大宗散货集散中心,带动区域港口发展,全省港口高效协同,加快建成

世界一流的现代化港口群。

“十四五”期间,福建港口集团将以省内11个重点港区码头连片开发建设为重点,总投资超400亿元。

其中,集装箱形成厦门海沧、东渡、翔安和福州江阴4个连片经营港区,集装箱港口吞吐能力增长800万标箱/年,达2200万标箱/年;干散货形成以罗屿岛为龙头,湄洲湾和罗源湾协同经营的两大码头群,干散货港口吞吐能力增长1亿吨/年,达2亿吨/年;液体化工形成以古雷港区为主湄洲湾南岸港区为轴连片经营港区,液体散货港口吞吐能力由现在基本空白增长到5000万吨/年;以宁德漳湾为主体的三都澳工业港区,吞吐能力增长3000万吨/

年,达5000万吨/年,全面满足福建省及周边省份对港口服务需求。

同时,福建港口还将加大新一代自动化集装箱码头操作系统、远程作业操控技术自主研发应用,到2025年,建成福州江阴、厦门海沧两大全智能化集装箱港区,建成罗屿港口干散货智能化装卸系统,港口智能化水平处于全国领先地位。高标准建设“一站式”口岸信息平台,升级建成“福建港口物流信息平台”,港口效率和服务能力达到世界一流水平。

“除了加快基础设施建设,我们还将全面完成省市属国有港口资源整合的基础上,推进省央企、民营等港口资产纳入港口整合范畴,增强全省港口发展平台的控制力、带动

力。同时,借鉴其他省份港口整合成功经验,整合港口同类资源形成专业化板块,推动优质港口板块资产分批注入上市公司,实施战略融合,提升港口专业化、规模化发展水平。”黄循铎告诉记者。

黄循铎表示,面向未来,福建港口集团将统筹全省集装箱业务,做大厦门港、福州港干线中转规模,增加沿海集装箱穿梭航线密度,扩大大宗散货吞吐规模,统筹港航资源,开通枢纽港和支线港间的散货运输直航通道,构建母子港运输体系,畅通大宗散货分拨通道,大力发展海铁联运、江海联运和海上中转,构建无缝综合交通运输体系,拓展福建港口的陆向、海向腹地。

渝东北农副产品及进口肉类冷链加工集聚中心项目、年加工100万吨小麦项目、装载汽车滚装运输等项目纷纷落户忠县临港新城产业园……5月23日,记者从重庆新生港获悉,自2021年9月29日正式开港运营以来,该港已吸引外来投资超过50亿元,忠县临港新城新生港片区及周边正成为八方客商的投资热土。

当前,重庆新生港正借助西部五省市港航联盟高质量发展机遇,以“产业+港口+通道+城市+物流”“五位一体”发展思路,深度融入长江经济带和成渝地区双城经济圈建设,加快公铁水多式联运体系建设,形成东挽长三角、西融成渝地区双城经济圈、南连21世纪海上丝绸之路、北接渝(蓉)新欧和丝绸之路经济带的东南西北“四向”陆海联动新格局,着力构建川陕通江达海大通道、成渝地区双城经济圈大平台、长江上游物流节点。

### 立足产业园 打造临港新城

新生港物流园区是重庆市“3+12+N”物流园区体系的12个市级节点型物流园之一,并已列入“三峡后续工作规划”。

新生港开展运营后,忠县就围绕港口规划布局12平方公里的临港新城产业园,着力建成西南煤炭交易中心、西部石材集散加工中心、长江上游铁矿石集散中心、西部木材加工交易中心等,整体打造集商、居、旅、游为一体的临港新城,主要承接渝东北1小时半径货源,延伸承接川东北3小时半径货源,拓展川东、鄂西、陕南、黔北等地市场,提升产业集聚能力。

“忠县招商引资政策好、服务好,新生港物流产业园区区位优势得天独厚,产业布局有前瞻性,各项配套设施齐全,在忠县发展我们充满信心。”渝东北农副产品及进口肉类冷链加工集聚中心项目负责人张建平表示。

据了解,渝东北农副产品及进口肉类冷链加工集聚中心项目总投资3.8亿元,分两期建设。“我们这个项目全部投产达效后,可提供500余个就业岗位,每年进口到该港的肉类、水果等货物有5万吨。预计每年可实现产值5亿元,税收2300万元。”张建平说。

“我们将充分发挥通道及产业基础优势,进一步壮大忠县优势产业集群。”新生港负责人介绍,“当地将按照‘前港、中仓、后园’规划思路,打造集港口物流区、产业发展区、商业居住区的临港新城,实现以港兴城、港城互动。立足成渝双城经济圈,使临港新城成为服务西部、链接全球的川陕通江达海连接点、成渝对外开放重要节点、长江上游重要临港制造产业基地。”

### 发挥港口优势 促进大宗货物进出口

新生港规划5000吨级泊位14个,年吞吐量可达2500万吨,一期工程首批5个泊位,按照“前港中仓后园、铁公水联运”进行布置,已建成滚装泊位1个,多用途泊位4个,设计通过能力720万吨。

重庆市忠县港航管理中心负责人介绍:“忠县航段常年维护水深在6米以上,具备通航万吨级船舶的条件,具备服务渝东北、川北、川东、陕南、鄂西等地区物资运输区位优势。”

依托这一优势,新生港港口运营团队走访了6个周边省及21个工业园区,登门拜访客户345家,现场接待客户252家,签订意向合作书99份。已有多家商贸物流、货运代理船运企业意向入驻港区,螺纹钢、盘圆等货物陆续落地仓储,初具规模的钢材交易市场正围绕新生港布局成型,目前已签订正在执行的有42份码头装卸合同。

截至2022年4月30日,新生港一期工作1#滚装泊位进出港出载货车总计37158辆,5个泊位完成港口吞吐量215万吨。

“我们敢于投资15亿元在忠县临港新城产业园建设年加工100万吨小麦项目,就是看中了新生港强大的货运物流能力。”重庆市忠县金沙河面业有限公司总经理郭宝恩介绍。该公司在忠县的小麦加工项目以新生港为核心,辐射重庆市及周边省市小麦产区及农产品市场,新生港所具备的大宗货物物流能力,可大幅减少企业原料和产品进出运输成本。

当前,新生港正不断加大大宗商品物流设施投入力度,发展大宗商贸物流服务业,推进大宗商品的多式联运,设立大宗商品交易市场、物流中心、分拨中心和仓储基地,积极吸引国际贸易商、生产商到临港产业园投资。积极引入供应链服务企业,设立供应链服务平台,以信息平台为载体和纽带,重点为新型建材、矿产加工、大宗商贸等产业提供全链条供应链服务。

### 加快铁路建设 发展多式联运

“目前新生港依靠G50沪渝高速、G69银百高速形成公水联运,疏港铁路还未开工建设,这也是我们暂时的软肋,正因如此,忠县县委、县政府决定要加快疏港铁路的规划建设步伐,着力构建铁公水多式联动模式……”忠县交通局规划科负责人王冲说。

“经专业反复论证,规划建设梁忠疏港铁路对新生港意义重大。”新生港相关负责人介绍,梁忠铁路衔接达(州)万(州)铁路,并通过达万铁路衔接广巴达、兰渝、兰新铁路,构建阿拉山口(霍尔果斯)—乌鲁木齐—兰州—广元—达州—梁平—忠县新生港铁路通道,是西北地区至长江中下游地区最便捷的水铁联运通道,更是长江中下游地区便捷进入渝新欧班列的通道,可全面扩大渝新欧辐射范围。

梁忠铁路还可向南延伸至黔江,形成北接渝新欧通道、中蒙俄通道(重庆),南接西部陆海新通道东通道、粤港澳大湾区及海峡西岸城市群通道,“新生港+梁忠铁路”可成为渝新欧的火车点,真正成为川陕地区通江达海大通道,成渝地区双城经济圈建设的大平台,畅通国内国际大循环。

新生港相关负责人介绍,新生港是常年深水良港,具有建设成渝地区双城经济圈万吨级“铁公水”枢纽的天然优势。“铁公水”多式联运的打造,也会让新生港形成兰州经南充、达州、忠县至北部湾港、粤港澳大湾区及海峡西岸城市群的南北纵向大通道,可为陕西、川东北、渝东北和渝东南广大经济腹地提供快捷便利的水运通道,成为川陕地区通江达海大通道。

“目前《进港铁路分析论证》和《梁忠忠铁路方案对比研究》已经完成,路网的完善,将进一步推动‘一带一路’和长江经济带在新生港无缝衔接,新生港枢纽作用将得到进一步凸显。”新生港相关负责人告诉记者。

# 重庆新生港「五位一体」谋发展

□ 全媒体记者 姚飞宇 周佳玲 通讯员 易志华 李节

2022年BDI第20周报(5月16-20日)

□ 俞鹤年

截至本周,俄乌冲突已持续整整三个月,消耗巨大,物资需求陡增,刺激着铁矿石市场行情,导致干散货航运市场的BCI自去年12月走低以来,接连冲破3000、4000点,仅仅一个月,年内净增就从第17周的30.43%猛升至本周的109.03%。

**总体状况:**  
2013年1月2日至本周共2346个交易日,BDI平均值为1326点,较上周续增4点或0.30%,离盈亏节点1500点尚差174点或11.60%。

BDI大于2000点占332个交易日或14.15%,2014个交易日2000点(含)以下,占85.85%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今37年,至本周收盘平均值为1565点,本周收盘值为3344点,增长2344点或234.4%,较上周增24.0%,

年均增约63点或6.3%。

**BDI:**  
本周BDI一降四升,收盘值3344点,环比上周续涨240点或7.63%;周均值为3200点,环比上周续高191点或6.35%。本周BDI四项指标(收盘值、平均值、最高值及最低值)连续第五周全部高于上周。

**BCI:**  
本周BCI亦一降四升,周三突破4000点,收盘值4526点,较上周回落21.72%;周均值4191点,同比去年的3852点提高339点或8.80%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为37583美元,较上周减盈3926美元或44.97%;周均值34754美元,较上周减盈5097美元或53.80%;同比巴拿马型船,收盘值高7098美元或23.32%,周均值高4921美元或16.50%。

**BPI:**

本周BPI亦一降四升,收盘值3382点,较上周续回落0.38%;周均值3315点,同比去年的2869点高446点或15.55%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为30440美元,较上周续高895美元或3.03%,较上周减盈78美元或0.38%;周均值29833美元,较上周续高280美元或0.95%,较上周减盈1707美元或85.91%。

**BSI:**  
本周BSI二降三升,收盘值2816点,环比上周续高64点或2.33%;周均值2773点,同比去年的2356点高390点或16.54%。

**涨跌势:**  
本周BDI架构三大指数全部无5+连升(降)成波涨(跌)势,实属多

年来所罕见,但周线全部上行,预示后市或有大动作。

**走势看点:**  
本周BDI架构各指数年内净增率如下:

BDI续升至47.82%,BCI续升至109.03%,BPI续升至32.17%,BSI续升至22.86%。去年同期依次为:82.29%、87.56%、83.32%和86.17%,可见去年走势较均衡,同比之下,本周显示整体走势大不如前,唯BCI奇峰突起,遥遥领先。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看,海岬型船为14.04%对14.02%,落差为0.02%,较上周扩差0.01%;巴拿马型船为3.03%对3.01%,落差亦为0.02%,较上周亦扩差0.01%,呈现大中型船继续发挥“危中抓机”的风控能力。

## 铁矿石行情或受冲突刺激 BCI年内净增超越百分百