

天津港产城融合发展蹄疾步稳

□ 全媒体记者 任佳丽

近日，天津发布《2023年天津市国民经济和社会发展统计公报》。公报显示，2023年全年天津市货运量57145.31万吨，货物周转量2790.91亿吨公里，分别比上年增长5.9%和4.6%；港产城融合发展深入推进，年末天津港集装箱航线达到145条，集装箱吞吐量达到2218.72万标准箱，同比增长5.5%，港口货物吞吐量5.59亿吨，同比增长1.8%，规划打造20个港产城融合发展特色片区。这些数字的背后是天津港产城深度融合、相互支撑、整体发展的生动注脚。

政策加持 优化营商“软环境”

一项项落地政策为港产城融合发展开路，为经济发展创造有利“软环境”。

3月27日，在深化“高效办成一件事，助力航运经济高质量发展”新闻发布会上，津冀自贸区海事政务服务跨境互通办理、船舶登记业务“极简办”、船舶登记业务“容错办”、政务服务“延时办”、无线电证书东疆“一站式”办结五项利企便民创新服务举措倾情推出。

推进港产城融合发展是天津的头等大事、要事。从天津市发布《港产城融合发展行动方案》到《天津市促进港产城高质量融合发展的政策措施》出台，一波又一波促进港产城融合发展的政策浪潮涌起。

3月20日，天津市委领导在推进港产城融合发展行动现场办公会上指出，要强化政策保障，健全港产城融合发展政策体系，汇聚起推动港产城融合发展的强大合力。

“2021年以来，‘东疆事东疆办’政务服务体系不断优化升级。截至目前，已为企业节省办理时长约6000个工作日，节省企业经营成本超3亿元。这将在更大范围、更广领域、更深层次支持天津东疆综合保税区加快建设港产城融合发展示范样板区。”东疆管委会副主任赵冬安介绍。

3月22日，天津港集团与天津港保税区管委会在临港商务大厦召开2024年度第二次港区联席会，双方表示，未来将形成企业化的合资合作，共同谋划规划、共同开发建设、共同招商引资、共同盘活存量，加快推进“港、产、城、融”各方面具体事项的协作落实，携手共促港口建设与区域经济发展深度融合。

依港口聚资源、依资源兴产业、依产业兴城市，天津不断朝着高质量发展目标迈进。据天津港集团负责人透露，预计2024年天津港集装箱吞吐量将突破2300万标准箱，海铁联运增幅超过10%。



天津港集装箱码头。本报资料室供图

强化基建 构建发展“硬实力”

政策支持打造港产城融合发展“软实力”，配套基础设施建设则构建了港产城融合发展“硬实力”。“加强规划协同，强化港口硬件建设，提升港口支撑能力，完善码头、航道等基础设施……”对于天津来说，这不仅仅是一条条规划，更是一项项切实施动。

3月27日，天津大沽口港区一片热闹景象，天津临港威而豪石化码头有限公司所属9号油品液体化工码头改建工程正式开工建设。“本次改建将新增约31米岸线，项目建成后码头靠泊能力从原5万吨级升级至10万吨级，码头吞吐能力由183万吨/年提升至410万吨/年，将进一步增强临港

口岸服务能力。”天津临港威而豪石化码头有限公司负责人说。这边码头吞吐量提高，那边航道扩容，好消息接连传来。近日，随着天津海事局发布航行通告公布天津港北航道通航参数，天津港20万吨级北航道正式开通，天津港集装箱船舶实载率将得到有效提升。天津港北航道是天津港区域集装箱船舶进出的主要通道之一，是新港航道与北疆、东疆各集装箱码头公司间的水上通路。

据天津市交通运输委相关负责人表示，今年将持续推动港口及相关设施建设，计划实施16个重点项目，完成固定资产投资60亿元以上，建成海洋装备制造项目二期码头，实施南港工业区公共液体石化仓储项目、大港港区10万吨级航道提升工程，加快建设兴港高速、京津塘高速改扩建等工程，全面提升港口集疏运能力。

此外，去年天津市持续推动港口及相关设施建设，共实施了18个重点项目，年度完成投资51.8亿元；今年2月底，京津冀首个正式投入使用的LNG保税仓库成功通过验收并完成天津首单LNG保税业务；3月中旬，天津新港北集装箱中心站第二线束工程开工建设，将每年增加海铁联运能力40万标准箱……一项项成果落地，一份份答卷上交，彰显了天津促进港产城融合发展的速度与决心。

加快转型 做强做优港口经济

最近，中创智慧冷链有限公司上线的冻品“一件代发”业务备受欢迎。据悉，2023年7月试运营至今，该业务月订单量已由2.8万单提升至54万单，增幅达1828.51%。

“‘一件代发’由冷库直接以小件、单件形式配送发往终端客户，实现冻品在港口仓库采购、配‘一条龙’服务，压缩了中间环节的同时也节约了物流成本。”中创智慧冷链有限公司总经理施柯庆说。

随着港产城融合发展走向深入，港为城用、城以港兴。南港工业区千亿级石化产业集群强势崛起；天津港保税区形成以海洋油气装备等领域为主，涵盖“研发设计—零部件—总装制造—配套服务”的产业体系；滨海新区正逐步构建以海洋油气及石油化工、海洋装备制造等为特色的海洋产业发展格

局，以海水淡化、高端装备等为代表的海洋新兴产业加快发展，海洋经济规模突破4000亿元。

力争新增船舶运力50万载重吨以上；推动冷链、跨境电商、邮轮配送、服务贸易、船舶修造等新业态进一步发展；提升航运金融、保险、租赁、法律服务等能力，持续打造津滨双城航运服务集聚区，建设综合航运服务中心……2024年，天津适港产业的发展同样充满活力，港口经济迎来新一波增长值得期待。

未来，天津将以重点项目建设为纽带，进一步促进港产城功能有机融合、相互赋能、良性互动，不断夯实港产城融合发展基础，为打造我国北方地区联通国内国际双循环的重要战略支点奠定坚实基础。

3月27日，宁波舟山港发布2023年年度报告。报告显示，2023年，宁波舟山港完成货物吞吐量10.98亿吨，同比增长5.2%；完成集装箱吞吐量4317万标准箱，同比增长6%；实现营收259.93亿元，同比增长0.12%；归母净利润46.68亿元，同比增长10.45%。核心港口业务保持稳步增长，绿色低碳加速推进，综合竞争力有效提升……宁波舟山港再次展现世界级大港的“硬核”实力。

业务规模效应加速显现

2023年，我国经济社会发展恢复向好，港口行业货物吞吐量和集装箱吞吐量整体规模保持增长走势。

外贸方面，宁波舟山港业务保持稳定增长，远洋干线集装箱吞吐量同比增长7.3%，内贸业务同样实现增势，全年完成集装箱量566.4万标准箱，同比增长16.6%；海铁联运完成165.2万标准箱，同比增长13.8%。散杂货业务方面，宁波舟山港的矿石、原油、煤炭、液化油品、粮食、矿建材料等货物装卸量以及汽车滚装作业量全面实现正增长。

值得一提的是，宁波舟山港持续提升港口运营能力，其“龙头带动、两翼齐飞”的一体化效应也得到了持续释放。报告显示，宁波舟山港2023年南北两翼港口企业持续发力，温州港集团、台州港务、嘉兴港务的集装箱吞吐量和货物吞吐量均较上一年度实现增长；同时，“第六港区”服务能级得到进一步提升，全年完成通道流量58.7万标准箱，同比增长21.1%。

报告指出，随着未来政策优势叠加，将进一步赋能港口发展——在“一带一路”“长江经济带”“交通强国”“海洋强国”等国家战略引领下，将进一步拓宽了港口中长期发展空间。浙江共同富裕示范区、浙江自贸试验区、宁波舟山国家大宗商品储运基地建设，为宁波舟山港可持续、高质量发展带来新机遇和长期利好。2023年，浙江省委、省政府相继出台《浙江省世界一流强港建设工程实施方案（2023—2027年）》和《关于深化世界一流强港建设改革的若干意见》，也为港口发展指明方向。

服务能级显著提升

宁波舟山港依托良好的区位优势和完善的水陆综合集疏运条件，积极打造“一带一路”与“长江经济带”最佳结合点，发挥江海联运服务中心的区位优势，完善集疏运网络体系和强化港航物流体系布局，大力发展多式联运和全程物流，借助健全和完备的水陆交通运输体系，多条高速公路、铁路直达港区，水路转运体系发达，港口辐射力显著提升，腹地不断向中西部地区延伸，为客户提供便捷、高效、多元的优质运输服务。

宁波舟山港立足港口生产运营全过程，提升全链条作业效率和全流程物流服务水平。“2023年度宁波舟山港集装箱船舶平均等泊时间缩短10%，平均在泊效率提升10.5%，梅东公司‘OCEAN欧洲4线’在泊效率创全球纪录。”宁波舟山港有关负责人介绍，同时，宁波舟山港持续优化海铁联运业务布局和能力建设，探索多式联运“一单制”“一箱制”服务，截至去年底，已开行线路总数超100条，并在江海联运支线布局方面取得了实质进展。

另一方面，宁波舟山港有序推进口岸开放，穿山1号泊位扩大开放申请获国务院批复，梅山港区9号泊位获批临时对外启用后首次接靠国际航行船舶，梅山10号泊位实现内支线船舶常态化靠泊作业，港口能力不断释放。

此外，宁波舟山港还大力投入项目建设，筑强港口硬核实力。梅山港区6-10号码头工程全面建成投用，宁波舟山港成为全球唯一拥有双“千万箱级”单体集装箱码头的港口；金塘大浦口集装箱码头工程二阶段通过竣工验收；苏溪集装箱办理站项目先行段工程、中宅精混矿项目、北仑山多用途码头堆场改造工程完工，嘉兴、温州区域项目建设稳步推进。

“智慧绿色”建设成果丰硕

2023年11月，交通运输部办公厅印发《关于公布港口功能优化提升交通强国专项试点项目（第一批）的通知》，公布港口功能优化提升交通强国专项试点项目首批名单，宁波舟山港智慧化改造试点成功入选。

此次公布的年报显示，宁波舟山港梅东公司已建成全球最大规模远控自动化设备集群，实现超千万级自动化集装箱码头混线作业；甬舟公司实现全流程自动化运行模式和无人集卡常态化作业；鼠浪湖公司建成全球唯一双40万吨级离岛作业自动化散货码头，宁波舟山港大型设备自动化率超35%。

宁波舟山港有关负责人告诉记者，宁波舟山港还积极推进数字化改革，数字建设一体化综合应用系统（ETMS）形成多跨协同、动态预警的高效运行机制；智慧能源系统、岸电管理系统在5家试点单位完成数据对接；基于区块链的大宗散货数字供应链服务平台在公司矿石体系码头实现全覆盖；智能理货系统在南北两翼、长江沿线码头上线应用。宁波舟山港持续推进“双碳”港口建设，各环保项目规模和技术水平位居全国港口前列。集装箱无纸化业务向温州、台州部分码头延伸；公司专业集装箱码头及五万吨级以上散货码头已实现岸电全覆盖，全年新投用电集卡115台，氢集卡规模扩大至50台，内集卡清洁能源应用比例超50%。

2024年是实现“十四五”规划目标任务的关键一年，也是建设世界一流强港和世界一流企业的深化提升之年。宁波舟山港方面表示，将充分发挥宁波舟山港在服务“一带一路”、长江经济带建设和长三角一体化等国家战略中的“硬核”作用，围绕全球重要港口枢纽、全球重要大宗商品储运基地等目标定位，打造国内大循环战略支点、国内国际双循环战略枢纽，加快建设世界一流强港，统筹推进“三型五化”，全面贯彻新发展理念，加快融入新发展格局，把宁波舟山港打造成为世界一流强港新标杆，以港口为核心的全球领先的港口物流服务商地位更加凸显，跻身全球港口运营企业第一方阵。

宁波舟山港创新赋能质效同升

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 洪宇翔

第一季度均值1823点 回调进入下行通道

□ 俞鹤年

本周大盘周线第三次全负，回调进入下行通道。BDI坚持19日于周二跌破2000点，BCI坚持22日于周二跌破3000点，BPI坚持10日于周三跌破2000点。三月各指数均值斩获年内月线高位，BDI为2233点，较上月高583点；BCI为3970点，月增1371点；BPI为2014点，月增448点；BSI为1331点，月增224点。

第一季度共63个交易日，各指数均值如下：BDI为1823点，BCI为2929点，BPI为1716点，BSI为1178点。今年的地区冲突影响不小，干散货航运能取得这份成绩单实属不易。

总体状况：2013年1月2日至本周共2809个交易日，其中BDI大于2000点占428个或15.24%，2381个交易日在2000点（含）以下，占84.76%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今39年，至本周收盘值为1821点，增821点或82.1%，年均增21.1点，本周总体全线下行。

BDI：本周五波交所放假，为四个交易

日，BDI全四降。收盘值为1821点，环比续跌375点。周均值1945点，环比续跌361点，同比去年的1411点高534点。

本周BDI四项指标（最高值、收盘值、最低值、平均值）全部低于上周和去年尾周。

BCI：本周BCI亦全四降。收盘值为2637点，环比续跌845点，同比BPI续超758点。周均值2884点，较上周续跌884点，同比BPI续超888点，同比去年的1689点高1195点，去年同周增幅-11.77%，比本周高14.69%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为21866美元，较上周续跌7009美元或24.27%，加亏2552美元或57.26%；周均值23912美元，较上周续跌7334美元或23.47%，加亏4320美元或143.33%；同比巴拿马型船，收盘值续超4953美元或29.29%；周均值续超5948元或33.11%，较上周分别缩量18.92%和21.54%。

BPI：本周BPI亦全四降。收盘值为

1879点，环比续跌286点或13.21%；周增幅-13.89%，较上周续低10.85%；年内净增续跌至0.78%；周均值1996点，较上周转跌249点或11.09%，止涨加跌444点或227.69%；同比去年的1597点超399点或24.98%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为16913美元，较上周续低2570美元。周均值17964美元，较上周转亏2240美元或11.09%，止盈加亏3991美元。

BSI：本周BSI一升三降，收盘值为1331点，环比转低52点或3.76%，较上周止涨加跌109点或191.23%；周增幅-3.80%，较上周转低8.03%；年内净增转跌至-2.15%，周均值1361点，较上周转低3点或0.22%；同比去年的1272点高89点或7.00%。去年同周增幅-10.45%，较本周低6.65%。

涨跌势：本周BDI延续上周形成8连降首波跌势，累增-27.70%。本周BCI

延续上周形成8连降第二波跌势，累增-42.11%，与上一波跌势时隔43个交易日。

本周BPI延续上周形成7连降第三波跌势，累增-20.14%，与上一波跌势时隔31个交易日。

本周BSI无5+连升（降）成波涨（跌）势。

走势看点：本周BDI架构各指数年内净增率如下：

BDI续跌至-8.92%，BCI续跌至-10.96%，BPI续跌至0.78%，BSI转跌至-2.15%；去年同期依次为：6.71%、13.60%、11.99%和11.34%；去年同比走势全部超出本周。

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，较上周缩量0.03%；巴拿马型船为-13.88%对-13.89%，落差为0.01%，与上周持平。大船大退，中船中退，小船小退。

2024年BDI第13周报(3月25-28日)