



《新华一波罗的海国际航运中心发

展指数报告(2016)》发布——

上海位列全球十大航运中心第六

本报讯 记者沈瑾报道：《新华一波罗的海国际航运中心发展指数报告(2016)》日前在上海发布。综合评价结果显示，全球十大国际航运中心中，新加坡、伦敦、香港依旧位列前三，上海稳居第六。报告还显示，中国港口在“海上丝绸之路”沿线港口中表现积极，沿线港航连接程度稳中有升。

《新华一波罗的海国际航运中心发展指数报告(2016)》由新华社中国经济信息社和波罗的海交易所共同编制。根据指数报告，2016年全球前10位的国际航运中心分别为新加坡、伦敦、香港、汉堡、鹿特丹、上海、纽约、迪拜、东京、雅典。中国大陆除了上海，广州、青岛、宁波舟山、天津、深圳、厦门、大连等港口也跻身国际航运中心行列。

随着航运中心发展方式不断转型升级，航运服务逐步成为国际航运中心发展的核心驱动力。航运服务主要包括航运经纪服务、航运工程服务、航运经营服务、海事法律服务、航运金融服务和船舶维修服务。评价结果显示，中国在航运服务上正不断进步。

以航运金融服务为例，从2010年至2015年主要国家和地区航运IPO的融资规模来看，6年总和和中国香港最高，中国内地位居第二，其次是美国、希腊、挪威和意大利。航运保险方面，去年中国的船舶险和货运险保费收入合计超过140亿元。与往年数据相比较，世界航运保险中心在持续东移，中国成为东移的主要“目的地”。

近年来，中国大力推动“一带一路”建设。在“海上丝绸之路”建设中，航运业发挥着先导作用。新华社中国经济信息社指数中心主任杨首表示，根据指数报告，中国港口在“海上丝绸之路”沿线港口中表现积极，入选港口货物吞吐量占总样本的72.21%。此外，“海上丝绸之路”沿线国家(或地区)班轮运输指数整体呈稳步上升趋势，与全球航运网络的连通程度越来越高。

波罗的海交易所总裁潘杰明说，航运界目前总体状况不佳，运力出现过剩，尤其是在集装箱和干散货市场。这意味着运价下跌，船东处境艰难。对于航运企业来说，这既是威胁亦是机遇，因为他们需要从办公成本、客户群贴店度等方面更加审慎地评估办公成本，希望指数报告能帮助其作出选择。

由新华社上海分社、中国金融信息中心编著的《上海国际航运中心建设蓝皮书2016》也于同日发布，蓝皮书从上海的枢纽港建设、与三大国家战略的互动、现代航运服务业发展等方面回顾和展望了上海国际航运中心的建设历程。

上海国际航运研究中心秘书长真虹说，随着上海“国际航运枢纽港”的地位不断巩固，航运服务环境日益优化。有理由相信，上海到2020年基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心目标一定能够实现。

2016国际海洋科技展览会将办

将首次发布中国海洋发展指数

本报讯 记者沈慧报道：青岛蓝谷科学技术协会日前在北京召开新闻发布会并宣布：由其主办的“2016中国(青岛)国际海洋科技展览会”(海科展)将于9月26日至28日在青岛国际博览中心举办。大会将首次发布“2016中国海洋发展指数”、“2016全球海洋科技创新指数”。

据了解，本届展会将充分展示我国海洋开发、海洋经济、海洋科研等方面取得的巨大成果，以促进山东乃至全国海洋科研产业化、海洋渔业和海洋交通等行业的国际交流和经贸合作，大力促进业内企业和专业人士的交流与合作，为观众展示国内外顶级海洋科技成果以及最新和最全面的行业动态。

有关负责人介绍，本届海洋科技展览会将按照“高端化、专业化、国际化”的原则，突出“科技引领、成果展示、技术交易”特色，组织4项活动：一是海洋科技展，共确定海洋工程装备、海洋新能源、海洋新材料、海洋生物、海水淡化、海洋科普、海洋科技中介与金融服务等七个板块；二是举办2个对接洽谈会，分别是海洋工程项目对接会和海洋科技成果转化对接会；三是举办7个论坛，分别是海洋装备与技术论坛、海洋新能源开发与利用论坛、海洋新材料论坛、海洋生物科技论坛、海水淡化与综合利用论坛、海洋科普教育论坛、海洋科技中介与金融服务论坛；四是重大项目签约，将对论坛和展会期间洽谈的重大项目进行集中签约。

此外，在展示交易的同时，大会还将以论坛、研讨、项目引进和项目推介的方式邀请政府、行业部门、企业和专家学者共同参与。由新华(青岛)国际海洋资讯中心、青岛蓝谷管理局和青岛海洋科学与技术国家实验室共同主办的“全球海洋院所领导人论坛”、“中国(青岛)海洋国际高峰论坛”也将在展会期间举办，10月底在青岛国际会展中心还将举办海科展二期为展会，专业展示海洋科技装备等相关内容。展会还将为科研机构、院校和企业搭建展示、交流、推广、融资、交易的平台，加强海洋科技交流，推动海洋科技成果转化，促进海洋经济发展，通过此次展会在青岛打造一个全国乃至世界知名的海洋科技高端专业展会。

本版编辑 来洁 徐霄

陆海统筹建设碧海金滩

——海洋生态文明建设的天津实践

本报记者 沈慧 实习生 李永文



在陆地资源日渐枯竭的今天，海洋已成为人类繁衍发展的重要生命线。然而，随着海洋开发利用进程的加快，近海污染等不协调音符屡屡出现。围绕统筹海洋保护与开发的主题，记者跟随国家海洋局“海疆生态行”主题采访团走进天津，看其如何点海成“锦”。

破除入海污染沉痾

“夏风裹挟着腥臭味扑面而来，黑色淤泥里几株芦苇随风摆动。”忆及曾经的大沽排污河入海口，天津市海洋局副局长高明兴忍不住皱眉。

位于天津临港经济区的大沽口排污河，是1958年开挖的人工河道，全长67.47公里，主要承担南开、和平、河西等区域的城市污水及农田沥水的排灌任务。历经半个多世纪的沉淀积累，大沽排污河局部底泥中重金属及难降解有机物等严重超标。更糟糕的是，处理后达到排放标准的工业废水流经大沽河河道时，因河道淤积上泛，极易造成二次污染。

“陆地污染源是海洋环境污染的主要来源，占海洋污染物总量的80%以上，其入海方式就是河道排污口。”高明兴说。

严防“最后一公里”陆源污染，2013年，在国家海洋局和亚洲开发银行的支持下，大沽口排污河综合整治项目正式启动。河道清淤、修坡、护砌、岸壁改造、绿化……目前，总投资2.2亿元的大沽排污河河口整治项目已清淤疏浚63万立方米，建设连地墙900米，处理污染沉积物2.7万立方米。

“清理出来的淤泥如果任意堆放到其他地方将会形成二次污染，技术人员则能将它变废为宝。”项目施工负责人告诉记者，含有大量重金属的河口表层淤泥经过特殊处理，送到具有环保资质的烧结厂烧成建筑材料和陶粒，废渣则用作路基土、筑坝土等，实现循环利用。

看到昔日浑浊不堪的河口如今重现生机，天津临港投资控股有限公司总工程师胡军按捺不住内心的激动，“污泥疏浚清理后，将大大减轻入海河水给渤海近岸海域带来的污染，现在入海河口附近又能见到鱼了。”胡军透露，在绿化的基础上，天津还会进行海岸景观建设，营造亲水海岸环境，使治理后的大沽排污河口成为风景宜人的休闲娱乐场所。

环境治理必须陆海联动，陆上河口整治看得见，海底的功夫也不少。近年来，天津开展了大量海域生态环境修复工作，综合利用人工鱼礁、人工牡蛎礁及增殖放流等多种海洋生物资源养护修复手段，在大神堂牡蛎礁国家级海洋特别保护区建设人工鱼礁示范区10公顷，投放人工鱼礁4600个，牡蛎礁6万袋。这些新举措在净化水体、稳定海岸线及促进营养物质循环等方面发挥了重要作用。

呵护“世外桃源”

地处宁河县的天津古海岸与湿地国

家级自然保护区，是我国唯一的以贝壳堤、牡蛎礁古海岸遗迹和湿地自然环境及古生态系统为主要保护管理对象的海洋类自然保护区。古诗有云，“百道河枯秋水至，烟波七里浩无垠”，说的正是这片湿地。

“古海岸”说法的由来与七里海不无关系。数千年前，保护区内的七里海与渤海相连，是名副其实的海，后几经演变，最终变成了一片辽阔的内陆湖。为找回昔日的古海岸湿地，1992年经国务院批准，天津古海岸与湿地国家级自然保护区正式成立。

经过多年如一日持续不断地修复、治理、保护，如今古海岸湿地慢慢恢复曾经的活力：上万亩水域碧波荡漾，其间芦苇茫茫、百鸟云集。保护区管理处处长于华告诉记者，湿地负氧离子含量达每立方米2500个，俨然一个天然氧吧，随着生态环境的改善，湿地如今成了水鸟的天堂，“每年春夏，芦苇丛中大批水鸟栖息，其中不乏东方白鹳、丹顶鹤等珍稀鸟类”。

类似的可喜变化同样在天津临港经济区生态湿地公园上演。盛夏的湿地公园，草木繁盛、野趣盎然，不过就在4年前这里仍是一片盐碱滩涂，因上游污染物排放等影响生物多样性遭到严重破坏。

2012年年底，占地63万平方米、总投资约2.65亿元的生态湿地公园落成。“这座公园以水处理为主兼具景观效果，解决了工业园区污水深度处理和滨海工业园区海洋生态保护等一系列问题。”胡军说，湿地公园的水源主要来自临港经济区的污水处理厂，污水经过湿地调节池、潜流湿地、表流湿地和生物栅，通过芦苇等植被的物理、生物、化学反应的三重协同作用得到净化。“目前，湿地公园每天引入工业废水约6000吨至7000吨，每年可削减化学需氧量约349吨、氨氮含量129吨，最大限度减少污染物排放入海，对改善渤海水质和保护渤海海域生物多样性具有重要意义。”胡军说。

筑起海洋保护“长城”

客观而言，天津的海岸线不算长，只有153公里。海岸线虽短，天津海洋生态面临的压力却不小。“地处环渤海经济中心，天津既赢得了宝贵的发展机遇，也因陆源污染和繁忙的海上运输一度给渤海湾海洋生态保护造成了困扰。”天津市海洋局局长蔡明玉坦陈。

海洋开发与保护到底如何统筹，这是沿海城市面临的共同问题，也是天津市市长黄兴国曾经十分头疼的事。“要金山银山，更要碧海金滩。”这是新形势下天津作出的抉择。“要像保护眼睛一样保护好天津的海。”黄兴国说。

呵护海洋生态，2012年10月，国家海洋局印发实施《关于建立渤海海洋生态红线制度的若干意见》，并配套印发《渤海海洋生态红线划定技术指南》，以有效保护渤海脆弱的海洋生态环境。2014年，天津海洋生态红线区正式划定。大神堂牡蛎礁国家级海洋特别保护区、汉沽重要渔业海域、北塘旅游休闲娱乐区、大港滨海湿地共计219.79平方公里海域，以及天津大神堂和大港滨海湿地18.63公里自然岸线划定为天津市海洋生态红线区。海洋生态红线区划定后，天津市明确

了自然岸线保有率、红线区面积、水质达标、入海污染物减排等控制指标。在用海项目海洋环境影响报告书核准过程中，严格审查海洋生态红线合规性，严禁与红线区保护与修复无关的开发建设活动。同时，建起了集视频监控、地理信息、环境监测评价等功能于一体的海洋生态红线区管理信息系统，大大提升了天津海洋生态红线区的监管能力。

多措并举，如今天津市海洋环境状况渐渐改善。《2014年天津市海洋环境状况公报》显示，当年全市管辖海域劣四类海域面积逐步减少，与2013年同期相比呈小幅下降趋势。

海洋生态逐步改善的同时，天津海洋经济规模不减反增。“天津的海洋生产总

值占全市生产总值的比重达到三分之一。”高明兴介绍，以海洋生态保护为契机，天津海洋产业结构优化升级，2015年天津海洋总产值达到5500亿元。目前，天津的海洋工程装备制造、海水淡化等领域的技术水平保持全国领先，打造了一批海洋科技自主创新平台，拥有省部级以上海洋重点实验室15个，为海洋生态保护提供了先进的科技和智力支撑。

蔡明玉透露，“十三五”期间天津将继续坚持陆海统筹，以海洋资源环境承载力监测预警体系建设、近岸海域污染防治、入海污染河流综合整治、海洋生态保护修复为主要切入点，与有关涉海部门通力协作，全面推进水污染防治工作，还渤海一片蔚蓝。



▲ 目前，总投资2.2亿元的大沽排污河河口整治项目已清淤疏浚63万立方米。图为整治后的大沽排污河道。



▲ 天津临港经济区生态湿地公园解决了工业园区污水深度处理等一系列问题。图为生态湿地公园一角。



▲ 经过多年保护和修复，古海岸湿地环境明显改善，成为水鸟的天堂。图为七里海湿地一隅。 本报记者 沈慧摄

推动港口转型升级与协调发展

本报记者 陈颀

“随着经济全球化的深入发展，世界经济的重心向沿海不断移动。据统计，全世界经济总量一大半集中在沿海岸带300公里之内的地区，美国、日本、欧洲等发达经济体皆是如此，我国也不例外。改革开放以后，沿海地区取得高速发展，也是全球化发展的必然结果。”国务院发展研究中心副主任隆国强在日前召开的“国研智库论坛2016·杭州论坛”上指出。

“国研智库论坛2016·杭州论坛”由国务院发展研究中心对外经济研究部主办，主题为“一带一路”沿线港口转型升级与协调发展。与会代表们深入探讨了“一带一路”沿线港口转型升级与协调发展的战略走向、顶层设计、创新举措等热点问题。

“自从2008年全球金融危机爆发以后，全球经济增长、贸易投资增长的速度与格局都发生了很大变化，在此节点上讨论港口转型、协调发展具有特别的现实意义。”隆国强表示。

“中国成为世界第二大经济体和第一大货物贸易出口国的过程中，港口的

发展起了非常关键的作用。”国家海洋局战略规划与经济司司长张占海指出，“中国90%以上的外贸是通过海上运输来完成的，商船遍布全世界1200多个港口，同时中国也是集装箱吞吐量世界第一的国家，国际贸易与海洋运输业的关系非常紧密，这使得海上通道成为中国经济发展的命脉”。

与会专家认为，“一带一路”建设的推进，将会有力促进沿线区域内经济、贸易、投资、人文等方面的合作，给港口发展带来新的机遇，但是如何能够抓住“一带一路”带来的新机遇，需要深入研究。下一步，港口应着力推进转型升级，实现协调发展。

隆国强建议，在当前港口竞争的新格局下，采用港口集群化的发展方式；同时，深度运用信息技术来推进港口的智能化，打造智慧港口；以港口为依托，发展制造业、服务业等，实现港城融合，真正形成港口经济。

作为沿海大省，港口是浙江的突出优势，浙江全省拥有大陆及岛屿海岸线6715公里，占全国海岸线总长的21%，居全国

第一位。近年来，浙江省大力推进沿海港口整合，发挥浙江港口的整体优势，组建了浙江省海洋港口发展委员会和浙江省海港集团，实现了宁波舟山港实质性一体化，推动了全省沿海港口吞吐量稳步增长，港口综合竞争能力和国际地位不断提高。2015年，浙江省沿海港口实现货物吞吐量11亿吨，集装箱吞吐量2257万标箱，其中宁波舟山港货物吞吐量达到8.9亿吨，连续7年居世界各港口之首，集装箱吞吐量突破2063万标箱，超过香港跃居世界第四位，增幅为全球十大港口第一。

“把港口优势发挥好，既是浙江自身发展的需要，也是浙江参与‘一带一路’建设的主攻方向。”浙江省副省长孙景森指出，推动港口转型升级与协调发展是一个重大课题。浙江省海洋港口发展委员会副主任张善坤告诉记者，《浙江省“十三五”规划纲要》明确提出，统筹海洋经济发展示范区建设，大力推进海港、海湾、海岛三海联动，推动浙江海洋经济发展迈上新台阶，加快建设海洋强省。

记者获悉，浙江将继续加强港口建设

和发展，一方面在完成宁波舟山港整合的基础上，加快整合嘉兴港、温州港、台州港等沿海港口，实现全省港口一体化发展。另一方面，以江海联运服务中心支撑平台构建和江海直达船型研发，着力完善大宗商品及集装箱中转运输体系，打造大宗商品储备加工基地、提升现代航运服务功能、培育大宗商品交易市场体系、完善江海联运集疏运网络等，推进舟山江海联运服务中心建设取得实质性进展。同时，浙江还将积极发挥“一带一路”沿线浙籍华人华侨聚集、浙商力量较强的优势，加强与全球其他港口合作交流，共同构建高效便捷的港口网络，实现优势互补。

“浙江在以发展海洋经济推动‘一带一路’建设中，既具有雄厚的基础，也有丰富的资源。”张占海表示，他建议浙江加快海洋优势产业的聚集发展，打造港口一体化的升级版。通过壮大海洋装备制造、海洋生物医药、海洋可再生能源、海水利用等战略性新兴产业，促进海洋产业链的发展。同时，依托宁波舟山港，利用当地渔业资源优势，向海洋产业链高端发展，增强规则制定中的话语权。