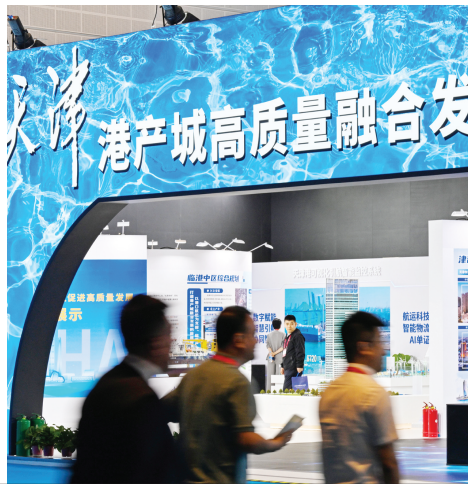


《2025年度中国港口经济发展报告》发布 港产城融合发展成效突出成果显著



港口经济是建设现代化产业体系、推动区域协调发展的关键引擎。在第四届天津国际航运产业博览会上,交通运输部规划研究院重磅发布《2025年度中国港口经济发展报告》,首次展现涵盖海港城市、河港城市的“中国港口经济发展全景图”。



惠博普上市总部项目 签约落地天津 预计年营业收入60亿元

昨日,惠博普上市总部项目正式签约落地。作为第四届天津国际航运产业博览会的重点项目,本次签约由天津百利装备集团、华油惠博普科技股份有限公司、天津经开区管委会携手完成,标志着国内油服与海工装备龙头企业总部将正式扎根天津,为本市高端能源装备产业发展再添硬核动能。

华油惠博普科技股份有限公司是深交所主板上市的国家级高新技术企业,也是国内油气工程技术服务行业的行业龙头,深耕油气资源开发、能源装备智造等核心赛道。本次落地的惠博普上市总部项目,依托京津冀产业协同和广阔的市场机遇,全面达产后可实现年营业收入60亿元,产业带动能力强劲。同时,项目预计三年内新增优质就业岗位200个,持续吸纳高端技术人才、产业人才落户天津。

该项目的成功落地,是本市深化国企战略合作、做强先进制造产业、培育新质生产力的重要成果。依托天津港口区位优势、产业配套和经开区承载优势,项目将深度融入天津港产城融合发展布局,进一步强化本市海洋经济、高端能源装备产业链条,推动上下游产业集聚发展,加速能源装备产业迭代升级、提质增效。

记者 李梅旭 见习记者 李文博

上海乐舱能源科技有限公司 “总部+实体制造”落地天津 预计年产值40亿元

昨日,天津港保税区管委会、天津港集团与上海乐舱能源科技有限公司在津签署战略合作协议,共建“乐舱能源船舶绿色智能改造总部项目”。作为第四届天津国际航运产业博览会的重点签约项目,乐舱能源将聚焦大型船舶绿色化、智能化改造,为天津港建设世界一流智慧港口、绿色港口注入强劲动能。

此次落户,上海乐舱能源科技有限公司将采用“总部+实体制造”模式,在津成立总部公司,承接国际大型船舶双燃料改造订单。同时,计划投资20亿元,在天津港临港中区,打造集船舶绿色动力系统研发、智能改造技术服务、核心装备集成于一体的产业基地。技术和管理团队将对标国际一流标准,深度融合船舶海工领域最新智能化前沿科技,引领全球船舶海工产业向高端化、绿色化、智能化迭代升级。项目达产后,预计实现年产值40亿元,带动就业3000人。

乐舱能源是临港中区全面升级的首个标志性项目,精准契合全球航运绿色低碳转型趋势和国家船舶海工产业集群发展规划。项目落地,将有力支撑天津立足港口核心优势,加快培育海洋经济新质生产力,打造具有国际竞争力的船舶海工装备制造产业集群。

记者 李梅旭 见习记者 李文博

2025年,中国海港城市港口经济增加值达到7万亿元,占这些城市经济总量的13.6%,呈现“两核、多片”的空间格局。长三角、珠三角等沿海区域依托港口优势,持续推动战略性新兴产业与现代服务业集聚发展。同期,中国河港城市港口经济增加值达到2.7万亿元,占其经济总量的9.7%,形成“两带、多核、多片”的发展态势,以长江、珠江等水系为骨干,有力支撑了内陆地区产业转型升级和区域重大战略实施。

在津冀沿海港口经济发展现状方面,2025年,津冀沿海港口完成吞吐量20.4亿吨,该区域海港城市港口经济增加值达到4427亿元,在该区域海港城市GDP的占比达到12.3%。港口经济的发展不仅巩固了京津冀协同发展的物流基础,也为保障国家能源原材料供应和促进高水平对外开放提供了坚实的战略支撑。

分城市看,唐山市、天津市港口经济增加值远高于其他城市,占到区域的86%以上,沧州市、秦皇岛市港口经济增加值较小,形成了“两核两节点”的发展格局。与2024年相比,唐山市、天津市港口经济增长较快。

津冀沿海地区海港城市港口经济类型以黑色金属冶炼和压延加工业、交通运输仓储和邮政业、石油煤炭及其他燃料加工业、化学原料和化学制品制造业、批发和零售业等产业为主,产业分区明显。2025年,津冀沿海地区海港城市交通运输仓

储和邮政业、黑色金属冶炼和压延加工业和批发和零售业等行业港口经济增加值实现了较快增长。

当前,全球经贸格局正经历深度调整,中国港口经济机遇与挑战交织。面向未来,中国港口经济将以高质量发展为核心锚点,持续深化港产城融合,以科技创新驱动智慧港口、绿色港口建设,强化区域港口群协同联动,在服务国内国际双循环中展现新担当,为中国经济高质量发展注入源源不断的动力。

交通运输部规划研究院水运所所长冯云在接受记者采访时表示,港产城融合是我国长期追求的发展目标,在多年推进过程中,国内各地发展成效不一,整体面临诸多挑战与困难。结合国内外港产城融合发展的多年实践经验,他认为做好港产城融合发展,核心要把握功能协调、空间有序两大关键原则。

在功能协同层面,冯云表示,港产城融合首先要实现功能同步、协调发展,城市功能区布局、产业布局需与港口功能形成合理、紧密的衔接配套。他提到,部分区域发展存在功能布局矛盾,若在港口后方布局大量生活功能区域,会违背港产城融合发展逻辑,引发发展冲突,因此生活类功能区域不宜与港口过度紧邻。

针对天津港区域港产城融合发展实践,冯云认为,天津滨海新区各大功能板块的布局,充分践行了港产城功能衔接、空间错位的发展理

念。目前天津已形成清晰的功能分区格局,北部以生态城生活居住、文旅功能为主,中部北疆、东疆、南疆等板块聚焦港口运输核心功能,整体实现了生活、港口、产业功能的有序划分与良性衔接,港产城融合发展成效突出。

围绕港口与城市、产业的联动连接体系建设,冯云介绍,集疏运体系是港城协调发展的核心关键,涵盖公路、铁路、管道等多元运输方式,是实现腹地产业、货源地与港口高效衔接的重要支撑。据他介绍,天津长期持续完善港口集疏运体系,不断优化公路、铁路运输配套体系,同时完成运输结构深度调整。此前天津港口煤炭运输高度依赖公路,目前已全面实现铁路替代,不仅有效降低综合运输成本,也大幅减少港口集疏运作业对城市交通、居民日常出行的干扰,硬件连接体系建设成果显著。

冯云特别指出,在北方区域中,天津海工装备产业布局与发展质量位居国内前列,是港口产业转型升级、港产城深度融合的优质实践案例。他表示,港口产业迭代升级,既依托国家整体产业升级大趋势,也依托各地自身产业基础与资源优势,未来各地需立足自身特色,持续优化港产城布局,深化软硬联动衔接,推动港产城融合迈向更高质量发展。

记者 李梅旭 见习记者 李文博
新华社记者 赵子硕 摄