



建设世界一流港口

湖北港口的蝶变路

□ 全媒体记者 郦琦

5月12日，记者在武汉花山港看到，一排排红色的桥吊矗立在长江边，码头上看不到工人，几辆集装箱无人转运车正在拖运集装箱。

交通运输部等9部门联合印

发《关于建设世界一流港口的指导意见》(以下简称《意见》)以来，湖北港航部门、航运企业及龙头港口企业闻讯而动，迅速贯彻落实。武汉、黄石、宜昌、荆州等地对照《意见》，不断强化港口

的综合枢纽作用，提升港口高质量发展水平，竞逐一流，努力在船舶港口污染防治、多式联运及智慧港口建设等方面积极推进，并取得一定成效，谱写了交通强国建设湖北港口新篇章。



武汉新港。本文图片由本报资料室供图

记者日前来到武汉化工园区，只见武汉化学船舶洗舱站工地上，水上打桩机发出“咣咣”的响声，现场紧张有序。受新冠肺炎疫情影响，原计划2月份进行的水域工程打桩任务一度停止。在工程停摆的两个多月里，江水上涨，原来钻孔灌注桩施工计划无法进行，为不影响工程进度，施工方及时变更了原来设计方案，增加投资，将钻孔灌注桩改为钢管桩，计划今年建成投入运营。

这只是湖北抢时间加快污染治理的一个缩影。记者了解到，为强力推进绿色港口建设，武汉市港航管理局已在全市所有码头泊位配备了生活垃圾接收设施，在集装箱滚装码头和砂石集散中心配备了油污水、生活污水接收箱，同时新建两个污染物接收码头和10艘污染物接收船及青山洗舱站。武汉市港航管理局局长王传凯告诉记者，他们还将开展老旧码头环保整治，要求所有老旧码头必须完成环境现状评价，经环保部门认可后方可发放港口经营许可证。

与此同时，武汉市港航管理局还积极推进港口岸电设施建设。他们按照交通运输部岸电建设标准，联合国网电力公司开展武汉港码头岸电升级改造工作，力争2022年底前完成武汉港岸电设施全覆盖。

说到码头岸电建设，湖北港航局负责人告诉记者，宜昌已走在了全省前列，宜昌文旅集团对其所属8个旅游港船舶进行岸电建设，要求靠港船舶必须使用岸电。宜昌文旅集团总经理、党委副书记谢普乐告诉记

攻坚克难 绿色港口步伐坚定

者，目前秭归茅坪港及太平溪港的岸电工程已全部建设完毕，其他港口岸电工程正在快速推进。现在秭归茅坪港新、老港区可提供六个泊位，同时为6艘趸船、12艘大型豪华游轮提供岸电，待航船舶供电容量共计7500KVA的岸电负荷；太平溪港可提供两个泊位，可为2艘趸船4艘大型豪华游轮提供岸电，待航船舶供电容量共计2000VA的岸电负荷。中外游客对大型豪华游轮靠港使用岸电普遍反映较好，说不仅体验到旅游的舒适温馨，还减少了对大气环境的污染。

治理船舶污染，荆州采取了政府埋单。据荆州港航局局长陈义宏介绍，政府采购是按照“市级政府主导、县市政府主责、稳步推进、公开透明、竞争择优、权责明确、统筹兼顾”的原则，拿钱购买船舶污染物接收转运处置服务。具体由交通运输部门负责政府采购工作，固体废物上岸转运处置由城管部门负责，按船舶污染物水上接收企业交付量结算费用。油污水岸上转运处置由生态环境局按船舶污染物水上接收企业交付量结算费用，交付时开具联单(电子联单)，并建立台账。

陈义宏告诉记者，长江海事部门会对交付船舶按30%比例抽检，统计核对联单、台账。每月向相关部门通报统计信息及检查情况，通过在荆州市中心城区先行试点免费接收，取得船舶污染防治良好成效，基本杜绝了船舶污染排放情况，得到了船公司及过往船舶的一致好评。

《意见》提出，“以多式联运为重点补齐短板。健全港口集疏运体系，促进不同运输方式间有效衔接，重点解决铁路进港‘最后一公里’问题”，这为发展多式联运建设明确了发展路径。

在阳逻武汉集装箱铁水联运码头，武汉港发集团投资发展部部长梁文指着正在吊装的集装箱对记者说，阳逻铁水联运基地从2018年3月20日常态化运营以来，到发箱量纪录被不断刷新，实现了五个“零突破”：一是成功开通“沪—汉—蓉”外贸箱铁水联运线，运量渐增增长；二



花山港码头。

是成功打通新疆经铁路运输至阳逻下水到广州的PVC集装箱运输通道，截至目前已完成运量近3000标箱；三是新增铁路自备箱空箱还箱点服务，月均量达320标箱，辐射能力进一步增强；四是投放7辆自营铁水联运短驳车辆，专用于集装箱码头至铁水联运基地的公路短驳，解决最后“一公里”问题，促进进一步“降本增效”；五是“云上多联”智慧供应链平台成功上线运行，实现统一业务

武汉花山港是中国内河首个在港区实现无人驾转集装箱的港口。记者在花山港智能控制室看到，操作人员发出指令后，集装箱无人转运车缓缓驶向集装箱堆场吊装地点，同时，车辆向岸桥司机发送信号，岸桥司机通过移动终端设备发出任务，集装箱便精准地放置在无人转运车上。无人驾驶转运车穿梭于港区，遇到红灯或行人会自动停下来。武汉港发集团负责人表示，5G+智能网联汽车将助力港口实现基于“物联网+人工智能”的智慧转型，让船、货、车真正实现互联互通互动，为传统港口实现智能化水平运输迈出了坚实的一步。

为加快智慧化港口建设，宜昌、黄石也在行动。宜昌港航维护中心历经两年潜心研发，于去

补齐短板 多式联运提速增效

门户、在线委托下单、全程可视跟踪、动态信息查询、铁水联运协同水水中转调度、智能通关管理、供应链金融管理、标准数据交换等功能集成。

同样，黄石新港也借助成功获批国家多式联运示范工程项目的契机，加快推动多式联运落地实施。黄石新港副总经理张林中满怀信心的告诉记者，“黄石新港将充分利用黄石市辖区300多公里企

业铁路专线，发展服务工业企业的港到门短途铁水联运；加强与湘江、汉江等长江支流港口的合作，拓展水水中转业务，辐射汉中原平及湘江南岸；全面实施‘西进、东出、北上、南下’战略，开通到川渝、京津冀、粤港澳大湾区等地的长途多式联运线路。通过多式联运线路的开通，降低物流成本，扩大黄石新港辐射范围，提升黄石新港综合服务能力。”

技术引领 智慧港口快马加鞭

年11月28日推出了船舶污染物协同治理信息系统微信小程序“净小宜”，按照“标准规范、互联互通、信息共享”的要求，黄石港也建立了综合物流信息化平台。

宜昌港航建设维护中心主任梅常春介绍，“净小宜”是基于云服务、互联网移动应用和大数据分析技术的船舶污染物协同治理信息系统，不仅适用于长江全流域各海事部门，也适用于长江全流域各地方监管主体船舶污染物协同治理信息系统。它将行船和处置单位全程通过移动端操作，线上全闭环实时处理污染物交付、接收、转运及处置，实现多部门全天候、全链条、全联单、全覆盖治理，可追溯、可预警、可调度、可协同监管，是通过大数据赋

能监管部门提升协同监管能力的实践案例。

黄石港建立的综合物流信息化平台，则是以黄石新港为核心，整合公路、铁路、船公司、货代企业、物流公司以及海关等联单单位信息系统，建立统一的港口物流信息平台，提供信息查询、信息发布、企业信用评价、大宗商品交易等服务，实现信息交换共享，促进与上下游产业的有效衔接、业务协同。

黄石新港副总经理张林中坚定的说，建设智能化港口，积极推进港口信息化建设，加快实现作业单证电子化和业务项目在线办理，实施无人地磅、无人堆场、无人闸口等项目，正是黄石港不断探索集装箱港口机械自动化操作和港车协同的智能化系统的意义。

生产播报

大连港前四月外贸业务形势总体平稳

本报讯(特约记者 臧永亮 通讯员 唐晓琳)近日，辽宁港口集团(简称“辽港集团”)大连港传来捷报，前4个月，该港外贸业务形势总体平稳，散杂货外贸吞吐量整体增长近两成。

面对疫情给港口经营带来的不利影响，大连港坚持“两手抓、两手硬、两不误”的总体工作思路，在持续做好疫情防控的同时，紧抓南北方复工复产时间差，准确把握腹地需求，抢抓生产拓市场，全力克服疫情影响。

集装箱业务方面，大连港深化与班轮公司合作，积极拓展大连口岸集装箱外贸航线。截至目前，大连港新增达飞/德翔越泰线、中远海运东南亚线、海丰东南亚线3条外贸航线，争揽达飞欧线加挂5个航次。为拓展中转业务，大连港聚合内部资源，

强化政策、服务等保障措施，全力争取到集装箱国际中转、空箱中转、换船、内贸空箱等增量货源。

前4个月，大连港散杂货外贸吞吐量整体增长近20%。大连港深化与巴西淡水河谷合作，推进铁矿石混配分拨中心建设，外贸铁矿石吞吐量同比增幅约两成。此外，加强与铁路企业合作，提升铁路集疏运能力。3月份，大连港矿石铁路装车作业刷新月度、昼夜、单班、单列多项纪录。大连港还牢牢把握煤炭价格波动、客户储煤需求增加带来的市场机遇，提升煤炭船舶接卸效率，增强库场仓储服务保障能力，带动外贸煤炭吞吐量增长近1倍。

油品仓储业务方面，大连港紧抓原油价格下跌、客户仓储需求增加等市场机遇，充分利用

码头储罐资源优势，深化油品仓储业务合作，与炼厂、贸易商等客户签署中转仓储协议，实现储罐资源利用率最大化。

此外大连港商品车外贸出口班轮航线实现重大突破，成为华晨宝马IX3纯电动车型外贸出口项目国内唯一出口口岸。该项目成功落户大连港，对优化大连口岸商品车货源结构、完善港口产业链服务功能等具有重要意义。

为加快推进冷链物流中心建设，大连港结合市场需求，创新物流模式、开发特色产品，于4月初首发的“大连—哈尔滨”冷藏班列累计运行4列。4月中旬，大连港毅都四期水果服务中心正式投入使用，并同步推进水产服务中心、肉类服务中心货源开发。1—4月，大连港水产品同比增长21%，进口肉类同比增长6%。

宁波港口外贸货物吞吐量复苏加快

本报讯(通讯员 施惠华 特约记者 宋兵)5月12日，宁波市港航管理中心发布《宁波市四月份港航经济运行分析》(以下简称《分析》)。《分析》显示，宁波港航经济四月份向好，其中宁波舟山港宁波港域(以下简称“宁波港口”)外贸货物吞吐量等领域复苏加快。

目前，194家实际运营港口企业全部复工，宁波港口产能基本恢复。《分析》显示，4月份宁波港口完成货物吞吐量4792.65万吨，同比增长0.79%，其中外贸货物吞吐量2756.88万吨，同比增长1.67%。

《分析》指出，外贸货物吞吐量增长的具体表现为，铁矿石增长明显，4月份共铁矿石外贸完成421.01万吨，同比增长54.27%，环比增长6.85%；化工原料及制品外

贸完成104.97万吨，同比增长11.95%，环比增长40.83%。

受境外新冠肺炎疫情影响，4月份以来，外贸市场需求遇冷。宁波舟山港方面主动加强与大型船公司合作，当月，新增远洋干线1条，集装箱航线总数增至245条，这使得国际进港重箱增长明显。《分析》显示，4月份进港重箱吞吐量32.6万TEU，同比增长22.42%，环比增长20.65%。截至4月底，共完成进港重箱吞吐量116.7万TEU，同比增长5.16%。其中，4月份来自釜山、仁川、横滨、长滩、汉堡、洛杉矶、鹿特丹、新加坡、香港等地进港重箱增长较多，鹿特丹进港重箱同比增长201.9%，汉堡进港重箱达6337TEU，同比增长181.02%。

截至4月底，宁波港口完成货物吞吐量17777.96万吨，为同期的93.48%；集装箱吞吐量786.57万TEU，为同期的92.13%。

《分析》还显示，宁波市水运企业全面复工复产，水路运输生产恢复良好。4月份，全市水路运输企业共完成水路货运量2611.9万吨，同比增长5.27%，货物周转量301.8亿吨公里，同比增长3.47%。不过，水运旅客出行情况不理想，全月共完成水路客运量10.98万人，同比减少26.46%。

此外，杭甬运河宁波段全面恢复通航，内河集装箱发展有序。截至4月底，杭甬运河宁波段共完成通航艘次5268艘次，货运量131万吨，同比增加6.66%、4.89%，其中内河集装箱完成608TEU。

“山东港口将顺应转折，把握趋势，抢抓机遇，主动由单一生产资料运输港向生产资料、生活资料综合运输港转型，打造有重要国际影响力的冷链港、生活资料港和‘一带一路’海上战略支点。”

山东省港口集团党委书记、董事长霍高原近日向记者介绍说。

新冠肺炎疫情冲击下，山东港口敏锐地洞察到国际物流链条变轨带来的机遇，于5月3日开通首条青岛到东南亚的冷链生活资料直达航线，逆势而谋，撬动了市场新商机。以此次冷链快航开通为切入点，山东港口正在全力破题冷链物流业态升级，加快向目的港向枢纽港、物流港向贸易港的升级。

海陆发力 迅速启动冷链攻势

山东是中国北方水果和蔬菜的主要生产基地，农产品冷链物流需求量大，以每年10%以上增速稳步提升，今年预计将达到3937万吨，居全国第一。

山东港口作为全国最大的冷冻箱接卸口岸，2019年冷冻箱吞吐量近100万TEU，居全国沿海港口第一位，为山东港口打造具有国际重要影响力的冷链港提供了雄厚基础。

“发力打造‘生活资料港’，根本上源于山东港口对于消费趋势的预判。”山东港口青岛港相关工作人员介绍，近年来，“由生产者主导向消费者主导、由生产推动到消费拉动”逐步成为市场共识，而突如其来的疫情催动冷链食品消费加速崛起，冷链物流成为经济新风口。

谋定而后动，山东港口迅速启动冷链攻势。海向，3月27日，青港物流冷链中心通过“青岛—威海”集装箱内支线将两个载有羊胴体的冻柜运抵威海港冷链运营中心，青岛港至威海港冷链内支线首票业务圆满成功；陆向，4月16日，载有10TEU冷冻肉产品的“日照—成都”冷藏集装箱班列从日照港铁路专用线出发，驶向成都城厢站，将山东港口辐射内陆的铁路冷链大动脉进一步贯通。

贴心服务 冻柜操作量不降反增

18个冷库月台口、17个查验月台

山东港口撬动冷链商机

□ 全媒体记者 杨柳

布局「一港两地四区」破题业态升级

口常常是“一口爆满”，在山东港口青港物流冷链中心，查验、装箱、拆箱一派热火朝天。

“过去我们只能叫冷库，是冷链的一个点，干一些仓储、接卸的基础业务。现在我们提供冷链全流程解决方案，1—4月份入库量6.15万吨，同比增长15%，实现逆势增长！”青港物流冷链中心经理陈亮文说。

今年年初，受疫情影响，全球航空物流业集疏运效率降低，国内多个港口的冷藏集装箱接卸能力陆续呈饱和状态。山东港口青岛港充分发挥冻柜插头充足、堆场空间富余的优势，主动联系遇到困难的船公司，与客户一起重置中转路径，引导船公司转移到青岛港接卸冻柜。此番“操作”，在为客户、船公司纾困，让青岛

港的冻柜操作量同比不降反增的同时，更改变了很多客户传统的冷链路径，为青港物流冷链中心带来了充足货源和广阔前景。

为提升客户体验，青岛港在服务上下足功夫：自主研发查验预约系统，缩短预约、派车、现场靠口时间，有效提高查验通过能力和查验效率；加装40个冻柜插座坪，为当天不能提箱又不入库的查验客户提供“以箱代库”解决方案……一个又一个的新举措，给原来不走青岛口岸的冷链客户带来耳目一新的服务体验，为船公司选择在青岛港开辟冷链航线提供了有力支撑。1—4月份，青岛港水产和水果查验量分别同比增长120%、171%。

基建升级 打造综合性“冷链产业园”

以青岛冷链母港为依托，通过支线船、铁路等网络联动各港区及内陆港……精心布局之下，山东港口冷链港“联络图”雏形已现，越来越多的国内生鲜食品通过山东港口通道输出海外，全球冷链商品顺畅进入国内，“东西双向互济、陆海内外联动”的开放新格局得到生动展现。

但山东港口的冷链港布局，并未于此止步。“冷链消费需求不断增长，催化了供应链新模式和新基础设施的更新迭代。”山东港口相关工作人员告诉记者，3月31日，山东港口与青岛西海岸新区签署战略合作框架协议，青岛西海岸新区政府在董家口港区划出一平方公里土地，与港口共同打造集码头装卸、水产品加工、金融贸易、市场交易、电子商务、货物仓储、集约查验、货物中转、清关服务等十几项功能于一体的综合性“冷链产业园”。

接下来，山东港口将充分发挥一体化改革优势，立足各口岸冷链资源总体布局，构建以山东港口青岛港为母港，以胡家山为中国北方冷链基地，烟台为区域冷链物流基地，日照为冷链母港功能延伸区、威海为水产贸易及加工中心区、潍坊为冷链物流多功能聚集区、济南为国际食品贸易核心区的“一港两地四区”，加速打造具有国际影响力的冷链大港。