

福建港口生产增速由负转正的密钥何在？

□ 记者 陈勤思 通讯员 陈娜妍



俯瞰福州港江阴港区。 本版图片由本报资料室供图

高标准优化服务 “丝路海运”更具吸引力

这是福建试点打造的首条“丝路海运”快捷航线。

“作为快捷航线，船舶将享受口岸作业优先办理入境手续、优先安排港口作业服务等‘五优先’及集装箱的口岸机检查验比例提升20%等查验监管‘三提升’措施，船舶在港时间可在原基础上缩短10%—20%。”福建省港航事业发展中心相关负责人表示，这是福建省优化营商环境、深化放管服改革，着力保障产业链供应链稳定，助力企业复工复产的又一新尝试。

“丝路海运”的建设，让厦门港得以加

强与世界大型航商战略合作，为港口发展带来新机遇。

而在8月3日，地中海航运在厦门港新增挂靠一条“海丝”航线，该航线贯通东南亚、东北亚，厦门港是这条航线上唯一的中国港口。与此同时，另一条“丝路海运”命名航线（Seagull）也进行了路径升级，将厦门港作为中国最后一个挂靠港。“厦门港已日渐成为备受青睐的出海口和中转站，今年6—7月，厦门港的国际中转业务同比增长超过三成，成为发展新亮点。”厦门港有关负责人说。

强基建调布局 向全方位高质量稳步迈进

散杂货堆场。

除了湄洲湾港，泉州港通过优规划布局、调货种结构，港口生产增长较快。据介绍，泉州港7月份外贸货物吞吐量完成49.8万吨，同比增长74.4%；今年1—7月累计完成242.2万吨，同比增长15.6%。

今年6月，泉州港深沪作业区新增钢铁外贸进口业务，为泉州港拓展外贸业务再添新军。此外，今年泉州港石湖作业区实现整车拆箱业务的常态化运营，上半年累计接卸该“五菱汽车”整车集装箱大柜866个、汽车1732辆，预计年接卸量将达6000—7000辆。

依托地缘、地理优势，福建港口正向大型化、深水化、专业化的方向稳步发展。

正在建设的福州港三都澳港区城澳作业区1号泊位建设规模为建设1个30万吨级矿石专用卸船泊位（水工结构按靠泊40

万吨船预留）以及其他配套设施，设计年通过能力1600万吨，目前正在开展初设变更等工作。40万吨铁矿石码头的布局建设，将满足铁矿石水路运输需求，推动区域铁矿产业加速发展，带动地区及腹地经济发展，福建港口深水岸线资源优势得到充分发挥。

今年7月，交通运输部、国家发展改革委联合下发《关于进一步做好40万吨铁矿石码头有关工作的通知》，明确福州港三都澳港区城澳作业区1号矿石泊位完善相关手续后可靠靠40万吨铁矿石船舶，并明确近期可重点考虑开展湄洲湾港40万吨铁矿石码头相关工作，填补了福建40万吨铁矿石码头在国家布局中的空白。

茫茫蔚蓝上，往来有船舶。当前，福建港口正踏浪前行，扎实做好“六稳”“六保”工作，向着全方位高质量稳步迈进。

外贸多货种接卸量创历史纪录

广州港股份粮通公司逆风翻盘夺高产

□ 全媒记者 龙巍 通讯员 莫春林



粮通公司码头正在装卸货物。 广州港供图

创新工艺 保证散货接卸顺畅

散货之于粮通公司，是吞吐量的保证。但随着环保要求的不断提高，旧的作业方

式、工艺标准已不适应新的要求，接卸散货货物也面临越来越大的压力。

粮通公司有关部门负责人说：“创新是引领发展的第一动力，为保证现有货物的可持续接卸，我们不断进行工艺革新、技术革新，除了大规模建设挡风抑尘墙外，还采取货物卸船不下地直转堆场的作业方式，通过加盖防尘网、喷洒凝固剂的工艺技术手段和严格规划港内车辆行车路线等方式，实现降尘目的以达到环保要求。”此外，粮通公司还与客户深度合作，共同建立起一套完整的散货卸船直装驳船的工艺流程，使用螺旋臂汲取货物经密闭管道直通驳船，实现无尘化作业。

正是在多方位的创新举措支持下，7月份粮通公司才能凭借现有的环保工艺和技术，加强与散货老客户的密切配合，切实为客户解决一船一驳的装卸、通关等过程中出现的难题，实现外贸散货接卸量27.3万吨，创下建港以来外贸散货单月最高接卸量纪录。

补齐短板 加大市场营销力度

粮通公司勇于正视海外营销影响力不足的缺点，近年来不断利用各类纸浆交流平台，加强与大型纸浆船运公司的业务联系。上半年在提升北美纸浆货量的同时，还大力拓展了南美纸浆市场，推进了以粮通公司为中心的纸浆转运业务稳步发展，共接卸外贸纸浆33.5万吨，同比增长16.3%。

吞吐量5843.36万吨，同比增长11.2%。

今年1—7月，福建沿海港口货物吞吐量完成3.43亿吨，同比增长1.5%，增幅较1—6月提高了1.8个百分点。外贸货物吞吐量完成1.36亿吨，虽同比下降了1.1%，但降幅较1—6月份收窄0.3个百分点。

创新中转模式 运输结构调整显成效

单和设备交接单电子化操作，普及推广港口使费“结算直通车”，试行集装箱货物“卸船直提”“出口直装”等一系列举措，实现船舶“零待时进（出）港”，货物“零待时作业”，为企业每年节约成本数亿元，也为港口货物吞吐量增长打下了基础。7月，厦门港集装箱吞吐量继续保持高位运行，继6月份突破百万标箱后，再创历史新高，完成100.73万标箱，同比增长4.9%。其中，国际中转箱完成12.08万标箱，同比增长163.13%。

在福建的另一个大港口福州港，铁水联运同样在提速。6月，装载了赣西等地10个铁路箱货物的“天鹅湖”轮鸣笛起航，这是福州港首次利用铁路箱顺利完成下海出口，也标志着该港铁路箱外贸货物“一箱到底”的全程多式联运新模式正式开启。

除了开创多式联运新模式。今年以来，福州港江阴港区陆海还不断完善物流通道，港区联合海关推出外贸进口空箱全流程智能化监管快放模式、外贸集装箱水水转运等业务，受到各大航商、货主青睐。

上半年，江阴铁路支线货物进出港42.9万吨，同比增长3.68%，铁海联运正逐步成为内陆省份外贸货源经福州港成为去往马来西亚、菲律宾等东南亚国家的重要通道。

上半年，福建港口运输结构调整显成效。福建省港航事业发展中心相关负责人介绍，通过水水中转、海铁联运方式经福建港口进出的大宗货物1738万吨，同比增长17.5%，其中通过水水中转方式进出682万吨，同比增长48.7%；通过海铁联运方式进出1056万吨，同比增长3.5%。

7月1日，在厦门港海天码头，装满货物的集装箱刚刚“乘坐”卡车抵达，就被岸桥缓缓吊上高丽海运仁川线船舶“SUNNY ROSE”轮，实现了从陆路到水路的无缝中转接驳，意味着出口“抵港直装”这一全新服务模式在厦门港试点落地。

“抵港直装”模式是推进跨境贸易便利化的重要措施，也是近年来厦门港营商环境进一步改善的一个缩影。“得益于厦门国际贸易单一窗口、厦门港集装箱智慧物流平台、码头信息化平台等多方面优势。企业提前申报的出口货物在运抵码头后，不需要查验就可以正常放行，由承运车辆直接运至泊位装载上船。”厦门港口局相关负责人表示，“抵港直装”模式减少了集装箱在码头内周转和装卸次数，这样一来，集装箱无需在码头堆存，也释放了码头堆场空间，实现运输环节降本增效。

今年以来，厦门港实施集装箱货物提货



湄洲湾东吴港区罗屿作业区。

8月12日，从广州港股份粮通公司（简称“粮通公司”）传来喜讯，该司外贸货物接卸自然吨总量达108万吨，是粮通公司建港十年来单月外贸货量首次突破100万吨。其中，外贸散货突破27万吨，外贸钢材突破22万吨、外贸纸浆突破14万吨。

今年5—7月，粮通公司接卸货物自然吨已经连续三个月突破了250万吨，为粮通公司全面完成各项年度生产指标奠定了坚实的基础。

以疏保卸 加速粮食周转

不积小流，无以成江海。上半年粮通公司克服新冠肺炎疫情的不利因素，积极响应关于“六稳”“六保”的工作要求，加大外贸粮食营销力度，既赢得了重点客户外贸货源100%到港卸货的信赖，也稳定了现有货源的市场份额，同时积极引导新客户到港卸货。

“上半年接卸粮食288.68万吨，同比增长122.52%，其中外贸粮食219万吨，同比增长624.45%，保障了区域粮食产业链供应链的稳定。”粮通公司有关负责人告诉记者，5月份该公司接卸粮食80.58万吨，刷新2019年12月创造的60万吨的最高纪录，其中外贸粮食接卸量为70.56万吨，创下建港以来外贸粮食单月最高接卸量纪录。

在外贸粮食船舶持续密集抵港的7月份，为加速粮仓周转，散粮操作党支部将“强化支点示范引领，提高粮仓周转效率”列为头雁项目并成功入选集团项目库，通过多种措施以疏保卸加快粮食周转。“我们每天向客户获取在港货物疏运计划，准确把握出货情况，起到了较好的催提作用。我们也会定期了解存放时间较长的货物和零星货不提货的实际原因，协调解决实际问题并督