

后疫情时代

中远海运港口何以突出重围

□ 全媒记者 陆民敏

“十一”假期，中远海运港口旗下广州南沙码头克服疫情影响，10月1日—8日共完成外贸班轮47艘次，平均桥时效率33.6自然箱/小时，完成驳船235艘次，外线车8413车次，共完成吞吐量约7.3万TEU；武汉阳逻国际港水铁联运二期项目船舶装卸作业量同比增长301%，智能闸口车辆平均过闸时间13.39秒，箱号识别率100%；晋江码头头港区也迎来满载5.5万吨西非荒料石的“LUCY OCEAN”轮靠泊，完成首次接卸西非散荒料石。”10月12日，中远海运港口有关负责人向记者介绍。

今年以来，中远海运港口上下齐心、多措并举，交出傲人答卷。前不久发布的半年报显示，该公司2022年1—6月总吞吐量同比上升0.8%，至6321万标准箱；权益吞吐量同比上升5.3%，至2049万标准箱；控股码头总吞吐量同比上升38.0%，至1567万标准箱。

今年以来，中远海运港口上下齐心、多措并举，交出傲人答卷。前不久发布的半年报显示，该公司2022年1—6月总吞吐量同比上升0.8%，至6321万标准箱；权益吞吐量同比上升5.3%，至2049万标准箱；控股码头总吞吐量同比上升38.0%，至1567万标准箱。

保通保畅 生产防疫两不误



9月26日，天津滨海新区突发新冠肺炎疫情。天津集装箱码头（TCT）第一时间启动“堡垒”工程，即当日所有在岗员工全部封闭在公司内，直到10月9日。12天里，TCT1100

余名员工坚守岗位、连续作战，累计作业船舶81艘次，陆运集疏港作业68425自然箱，陆运车辆平均滞场时间12.5分钟，船舶动态兑现率始终保持100%。

疫情发生以来，中远海运港口旗下控股码头根据各地防疫政策变化情况，积极推进和优化保通保畅措施，制定保障方案，确保物流链在港口环节运转通畅。通过采取人员驻港值守、集中住宿和AB班轮换制度等措施，保障码头生产运营按计划开展；加强与属地政府和有关监管机构的沟通配合，及时疏导集疏运环节的堵点，统筹抓好疫情防控、正常生产运营和物流链在码头环节的保通保畅工作。

此外，中远海运港口还发挥协同效应，立足自身业务，主动聚焦客户关切，持续推进“陆改水”“陆改铁”新通道业务发展，整合多方资源，打造“港+航+货”一体的延伸服务项目，落实推进中小企业纾困解难工作。

南通海门码头在做好上海支线服务的同时，增开“南通—宁波”支线，缓解了因今年上半年上海港拥堵对当地客户的影响；连云港加密“连申快线”至周五班，帮助山西阳光集团制定煤、焦陆改铁运输方案，打通公路运输堵点；厦门、泉州码头发挥福建地区码头间协同，开通“厦门—泉州”的外贸内支、泉州—肖厝”内贸支链，满足了当地企业货物进出的需求。

中远海运港口还通过费用减免、优先款项支付以及资源倾斜等诸多举措为中小企业降低运营成本。截至目前，国内控股码头已合计减免仓库租赁费、重箱堆存费、冷箱监护费等各类费用共计176万元。



天津港集装箱码头。薛力强 摄

10月18日，记者从天津港集团获悉，三季度，天津港集团在积极应对天津疫情新形势基础上，各项工作持续呈现高质量发展态势，完成货物吞吐量1.27亿吨，同比增长5.3%；完成集装箱吞吐量602.8万标准箱，同比增长9.5%。天津港集团今年前三季度，累计完成货物吞吐量3.63亿吨，同比增长3.3%；完成集装箱吞吐量1654万标准箱，同比增长4.7%，再创历史新高。

抢抓RCEP机遇 服务能效持续提升

7月23日20时，随着“地中海艾达2号”轮完成700余个集装箱装卸任务、缓缓驶离天津港欧亚国际集装箱码头，天津港“地中海东南亚航线”正式首航，这是7月份以来，天津港开辟的第三条“一带一路”及RCEP新航线。

抢抓RCEP机遇，天津港今年海向新开通5条集装箱航线、1条滚装船舶航线，深化“两港一航”“海上高速—FAST”及环渤海内支线运输，进一步畅通南北海运大通道；陆向新开通至河北等地海铁联运班列，不断扩大“一单制”业务规模，前三季度海铁联运作业量同比增长21.3%；跨境陆桥运输量完成7.2万标准箱，规模稳居沿海港口首位。

航线稳步增长的同时，天津港其他业务方面也喜讯连连——

8月9日，天津港集团对外公布，作为服务京津冀协同发展国家战略的重点示范项目，京津物流园成功获批“一级冷库、核酸检测堆场”运营资质，正式投产运营，将为大型体育赛事、各类国际性会议等活动和区域提供优质食材及仓储物流服务。

9月10日，2件空客A321飞机大部件在天津港太平洋国际集装箱码头“零缺陷”完成接卸作业，这是空客亚洲A320系列飞机总装线建成15年来，首批到港的A321机型的核心大部件，标志着天津港大部件作业能力和水平再上新台阶。

此外，天津港还有序恢复部分2至6类危险货物集装箱作业功能，港口服务能效持续提升；广泛开展“四千行动”“春雨行动”，前三季度累计走访客户2500余家次，围绕客户需求提供优质高效港口服务。

“天津港集团坚持疫情防控总策略总方针不动摇，积极应对天津疫情新形势，从快从严落实上级要求，持续强化重点环节管控，加强重点人员管理，果断实施“堡垒”工程，在保持港口畅通的同时持续提升港口枢纽服务能效。”天津港集团相关工作人员介绍。

智慧港口发力 刷新多项作业纪录

8月18日，天津港集团与华为、知名高校、科研院所和行业头部企业联合成立的“智慧港口全球创新实验室”正式揭牌，构建产学研用生态体系。

“智慧港口全球创新实验室”正式运行，将进一步凝聚企业、行业和院校合力，以港口为依托，深入开展场景研究、技术攻关、标准制定、成果转化、人才培养等工作，构建产学研用生态体系，打造港口科技创新高地，引领世界港口发展质量变革、效率变革、动力变革。”天津港集团党委副书记、总裁焦广军在揭牌仪式上表示。

努力打造世界一流的智慧港口，天津港不断加码提速推新举、出新果：全球首创传统集装箱码头全流程自动化升级改造项目全面竣工，集装箱大型设备自动化改造占比保持行业领先；“天津港集装箱水平运输自动驾驶先导应用试点”“天津港至马驹桥物流园公路货运自动驾驶先导应用试点”两个项目入选交通运输部第一批智能交通先导应用试点项目；完成关港集疏港智慧平台升级，实现“车船货”智能精准匹配，“船边直提”“抵港直装”比例再创新高，打造全国领先的关港业务协同新模式……

通过智慧赋能，天津港船舶准班率始终名列全球前茅，三季度共6次打破各货类装卸纪录，2次刷新外贸集装箱干线作业纪录，太平洋国际码头以平均每小时331自然箱的在泊船时效率打破“2M地中海三线”全球作业效率纪录。

聚焦“双碳”目标 加快绿色转型

“十四五”时期，是我国生态文明建设的关键时期，也是我国港口绿色低碳高质量发展的关键时期。今年以来，天津港集团深入贯彻落实习近平生态文明思想，全面贯彻落实党中央“碳达峰”“碳中和”战略要求，坚持陆上、海上绿色港口建设“两手抓”，加快港口绿色低碳转型升级，让绿色成为天津港高质量发展的最亮底色。

绿色港口建设是促进港口经济和谐发展的保障，以“871”重大生态建设工程为标杆，天津港加强各港区、各类岸线生态保护修复，强化船舶尾气及用油管控，持续推进靠港船舶岸电建设使用，促进岸电设施常态化使用。到今年9月，圆满完成天津港2022年第200次岸电连船作业任务，天津港岸电系统供电量达271.78万千瓦时，减少CO₂、SO₂等空气污染物排放量超过1915吨，节约标煤近334吨，为合理布局清洁能源使用、助力实现“双碳”目标，发挥了积极作用。

聚焦“双碳”目标，天津港还深化推进零碳港区、零碳港口建设，加快清洁能源推广，实施C段零碳码头二期风机工程，加快推动东疆风电、光伏等新能源建设，全面构建以新能源为主体的港区新型电力系统，全球首个“智慧零碳”码头，自去年10月17日正式投产运营以来，生产作业效率稳步提升，呈现出快速增长态势。目前，太平洋国际码头等7个码头荣获四星级绿色港口称号，数量位居全国沿海港口首位。

优化港口运输结构方面，天津港持续深化“公转铁”“散改集”双示范建设，开通天津港—荣程钢铁矿石运输“零排放”通道，铁矿石清洁运输占比持续保持全国港口领先水平。

天津港集团从统筹陆海两侧绿色环境建设到优化运输结构，从推广清洁能源应用到建设全球首个“智慧零碳”码头，建设世界一流智慧绿色港口，低头有坚定脚步，抬头有清晰远方！

天津港前三季度战「疫」提产 「双优成绩单」的背后

□ 全媒记者 杨柳 通讯员 薄承

数智赋能 提升服务水平



在阳逻港，记者看到，通过全港区覆盖的5G网络，中远海运港口建设运营的武汉阳逻国际港水铁联运二期项目实现了无人集卡、铁路和堆场轨道吊自动化远程操控、火车车皮和集装箱自动识别、火车自动定位、岸桥智能理货、智能闸口等技术应用。

“在5G、北斗等新技术加持下，阳逻国际港水铁联运二期项目不仅是长江第一个水铁联运自动化码头，也是我国第一个铁路装卸自动化码头。”中远海运港口有关负责人告诉记者。

一直以来，中远海运港口凭借持续专注的技术创新，在信息化发展方面持续发力，5G智慧港口转型应用陆续落地。

中远海运港口旗下厦门远海码头作为国内首个5G全场景应用智慧港口，目前已在港

区内完成5G网络基础覆盖，凭借边缘计算、高精度定位、人工智能、计算机视觉等技术，实现自动驾驶、智能理货、AGV集群管理、智能安防等多个5G应用部署。

TCT“全球首创传统集装箱码头全流程自动化升级改造项目”于2022年7月全面竣工，并入选2022“世界5G大会十大应用案例”，项目位于TCT北区的4个泊位，相比之前传统人工作业，现在自动化平均作业效率提升20%以上，平均单箱能耗下降20%，综合运营成本下降10%。

在信息化层面，中远海运港口开发MIS分析决策系统及EAM资产设备管理系统，一方面赋能业务，优化码头运营流程，降本增效；另一方面聚焦于智慧管理，实现实时洞察，高效决策。

“MIS系统通过统一中远海运港口总部数据统计范围和统计口径，建立平台与码头TOS系统的准实时传递标准与接口，推出总部经营概览、营销类、运营类管理驾驶舱等功能，直接为公司各项决策提供迅速准确的支持。”中远海运港口有关负责人介绍，“EAM系统将所有码头的设备管理、维修保养，物料盘点与使用在平台上记录、跟踪以及分析，帮助港口更好地进行资产及维护管理，使码头资源达到最优协调，降低码头维护成本，提高运营效率，实现总部对各码头设备管理的可视性。”

创新永无止境。中远海运港口将持续推进智慧港口应用创新落地，升级内部系统，提升服务能力，为港口生产组织形式提供更多可能，为上下游客户带来更大价值。

双轮驱动 构建综合物流供应链



近日，从中国盐田港出发的中远海运旗下“中远海运土星轮”货轮装载着一批为“双11”“黑五”大促准备的货物抵达比利时安特卫普—布鲁日港，在中远海运港口泽布吕赫码头装卸作业。随后，该批货物将在港区内陆站进行清关、拆箱、入库、仓储、提货，并由菜鸟以及合作伙伴运往比利时、德国、荷兰、捷克、丹麦等欧洲国家的海外仓，接力完成今年“双11”跨境出口物流配送。这标志着中远海运与菜鸟首次在海运全链路履约服务上进行合作。

截至目前，中远海运港口“海外仓”已为浙江巨化、国产白色家电龙头美的集团和海信集团、菜鸟集团、国机工程集团、上汽集团、阿布扎比国家石油公司等国内外客户提供“一对一”服务和稳定可靠的供应链解决方案，助力客户在全球市场拓展业务。

中远海运港口有关负责人表示，在全球贸易量下滑以及港口产能升级的双重影响下，区域竞争强度逐渐加强，客户对服务的需求也愈发多元，这些都对港口产业链经营提出了更高的要求，也进一步推动港口企业往上下游延伸拓展，探索端到端的运营模式。“十四五”期间，中远海运港口将从码头运营拓展至产业链上的延伸，实现从单一码头运营向综合物流供应链服务平台的转变。

中远海运港口对港口供应链体系的发展主要分“三步走”：第一步，以公司现有的丰富的港口资源为依托，大力开发建设临港区域内的供应链基地，打造一个更全面的节点网络基础；第二步，以数字化手段在供应链基地搭建港口公共信息服务平台，同时引入第三方供应链服务商，将线下口岸业务整合至线上，以码头为核心集疏堆场、仓库、货运、拖车、清关等业务，实现港区信息实时共享，信息即时消费，交通实时管控，作业调度优化；第三步，成立自有港口供应链平台公司，将境内外供

应链基地、控股码头的延伸服务通过港口供应链平台公司串联起来。

“以厦门远海集装箱码头为例，在其后方，我司全资开发并建设了厦门海沧供应链项目，建成后总仓储面积约2.07万平方米。同时，我司也正在推进厦门远海码头后方的30万平方米存量土地的规划工作，计划打造更丰富的物流基础设施。目前该码头也已正式运营TMS运输管理系统，并在5月顺利完成首票进口柜配送业务。未来，我们将充分依托厦门在自由贸易试验区、港区基础设施、产业配套、营商环境等方面的有利条件，并将厦门打造成我司在

东南沿海的一大供应链基地。”该负责人说。

据介绍，通过厦门项目取得的成功经验，中远海运港口计划将该模式进一步在更多的控股码头进行复制推广，为上下游产业客户带来更多增值服务。

面对后疫情时代，中远海运港口正积极构建综合物流供应链服务生态，以“全球布局”和“精益运营”为双轮驱动，围绕“一体化、数智化和绿色低碳化”发展路径，深度链接“双循环”，加速创新转型升级，向着“以客户为中心的全球领先综合港口运营商”目标快速前行。



厦门远海码头。本报资料室供图