

大潮追海

“我们一起去看海”媒体调研行走走进南通通州湾

□ 全媒体记者 陈璐 程璐

国家战略新高地, 通江通海通州湾。6月20日—21日, 由长江航务管理局、江苏海事局指导, 中国水运报社、南通海事局主办的“我们一起去看海”媒体调研行活动在江苏南通通州湾展开。

习近平总书记指出, “经济强国必定是海洋强国、航运强国。”党的二十大报告指出, 要加快建设交通强国。海是南通最鲜明的地理特征之一, 也是极其宝贵的发展资源。如今在江苏南通沿海, 正徐徐展开高质量发展的三幅重大图景。

第一幅是国家战略高度集聚的坐标图景。长江经济带、长三角一体化、新一轮沿海开发机遇叠加, 发展优势得天独厚。第二幅是方兴未艾蓬勃发展的火热图景。建设通州湾江苏新出海口, 是江苏省委、省政府作出的重大战略部署。当前, 南通沿海正以“大通州湾”为前落阵地和动力引擎, 全力打造向海而兴的高质量发展链条。

第三幅是共建共治共享共赢的实践图景。江苏海事局在全国率先建成全要素水上“大交管”, 以更开阔的视野和更开放的态度, 主动融入中国式现代化建设新实践。

行走在南通通州湾新出海口, 本报记者探访吕四起步港区、采访千亿钢铁企业、参观风电展览馆、近看“大国重器”、关注海上监管调度……如火如荼的发展图景带来的最大感受是——奋进如潮, 每一次潮头高涌, 都蓄积起拓展“蓝色空间”的强劲动力, 每一次惊涛拍岸, 都显示出惊艳世人的精彩蝶变。

产业兴湾

——“331”硬核产业集群的深度布局

追海, 是一种勇气, 是“一张蓝图绘到底”, 既要引入业务模式成熟的大型企业, 以此打破江苏发展瓶颈, 努力在经济转型升级发展, 又要不断“孵化”新领域, 开辟发展新赛道、塑造发展新优势。

产业是通州湾发展的基石。激活港口“棋眼”, 南通精心布局万亿级绿色高端临港产业基地, 奋力构建“龙头带动、配套跟进、全产业链发展”新格局, 努力在经济规模上“再造一个南通”。

打开通州湾新出海口产业地图, 重点打造的“331”(三大基础产业: 石化新材料、金属新材料、清洁能源; 三大新兴高端制造业: 智能制造、交通装备、高端纺织; 一个港口物流产业平台; 四个物流园区和通州湾物流园) 硬核产业集群, 正成为长三角一体化高质量发展的产业新样板。

吕四片区作为起步港区, 布局集装箱和通用码头, 协同发展粮油食品加工, 现代物流和海洋文化旅游; 通州湾为主体港区, 重点发展大宗物资中转和临港高端装备制造, 绿色金属新材料, 现代物流三大产业集群; 在海门港区布局钢铁产业链, 重点打造绿色精品钢铁基地; 在洋口港区打造 LNG 能源岛, 沿江港口至吕四港海岸线, 布局高质量发展经济带和海洋生态示范带。

千亿重大临港项目“踏浪前行”

走进海门港区中天绿色精品钢项目, 记者看到由中天钢铁集团投资组建的南通中天浩洋码头正在繁忙地装卸原材料。“前港后厂”的承载架构, 只见两台桥式抓斗卸船机正开足马力, 伸出“巨手”, 从靠泊码头的“浩云 99”轮舱内迅速抓起原材料, 对准料斗轻抛, 继而通过传送带将原材料源源不断地输送至后方堆场……

中天绿色精品钢示范工程重大项目, 是南通引进实施的千亿级重大项目, 也是通州湾新出海口的标志性项目。

中天钢铁集团(南通)有限公司浩洋港口有限公司副总经理徐晓明对记者介绍, 浩洋码头共有 8 个 5 万吨级海港码头泊位, 30 个干吨级内河码头泊位, 1 座综合成锈钢材库, 承担着中天绿色精品钢铁原材料、产成品的港口装卸和内部运输工作。今年 1—5 月, 港口装卸作业船 4045 艘次, 吞吐量 1310 万吨, 业务营收约 1.4 亿元。其中, 海陆装卸作业海轮 492 艘, 货物吞吐量 947 万吨。

江海联运是中天钢铁码头的一大“亮点”。

该码头地处通州湾港区小庙洪航道尾端, 直通外海, 水路优势优越。“公司大宗原料主要为铁矿石, 进口矿石包括澳洲矿和巴西矿, 一程外贸船满载 18 万吨左右铁矿石, 在宁波舟山港等深水码头靠泊卸载, 通过码头皮带运输进行‘水水中转’, 由公司运输处委派的五万吨级船舶二程接运后通过通州湾港区航道可直接靠到中天钢铁码头, 不需要再次驳转, 矿石直卸工厂料棚, 大大节约了水路运输费用。”徐晓明说。

目前, 该公司正在进行码头升级和对外开放工作, 拟对东灶港船闸进行改扩建。建设完成后, 内河小型船舶经运河可直达东灶港一港池的中天钢铁码头, 充分发挥江海直连的集疏运优势。

“大国重器”劈波斩浪向深蓝

启东, 长江入海前的“最后一站”, 长江、东海、黄海三水交汇之地。

在启东中远海运工程码头, 记者看到一艘“巨无霸”——迄今世界上最大吨位级别的海洋浮式生产储油平台(FPSO)正在紧张建造中。

启东中远海运海洋工程有限公司(简称“启东中远海工”)常务副总经理伊明介绍, 该 FPSO 主船体长 335.31 米, 型长 328.2 米, 型宽 60 米, 型深 33.515 米, 最大储仓能力为 140 万桶原油, 是目前世界最大吨位、最大储油量的新型海洋浮式生产储油装置, “这条船身价超百亿元。投产后, 每天可生产 18 万桶石油。”

记者了解到, 10 年前, 这样的海工产品只能靠进口。现在, 其生产、总装、交付的全流程都可在国内完成。

从“希望”系列超深水海洋钻探储油工作平台, 到“决心”“东安吉”系列世界先进海上风电安装船, 到“高德”半潜式海洋生活平台, 再到国内首座圆筒型浮式生产储油平台(FPSO 总包)……启东中远海工实现了从浅海到深海、从采油生产到生活辅助和风电安装全类型海工产品的全覆盖, 累计设计建造及交付 60 余座海工产品。

凭借在海工工程装备和模块制造领域练就的“独门绝技”, 启东中远海工在手订单已排到 2026 年。

“海工产业覆盖面广, 体量大, 涉及面广”, 即使作为海工项目的专业主力建造方, 也不能全方位对建造中涉及的所有各类配套企业进行覆盖, 客观上需要各类配套企业的发展, 配套企业资源的丰富, 通州湾新出海口的优越地理位置决定了它是配套企业的优良产业集中地, 必然将是新的产业增长极。”伊明表示。

多元供给“能源合”云帆逐梦

洋口港是国家一类开放口岸, 作为全国 LNG 布点重要港址, 共布局 4 个泊位, 规划接卸规模达 2000 万吨, 泊位数量、接卸规模均为全国最大。倚港而建的阳光岛是全国最大的海上 LNG 能源岛。

“从卡塔尔斯拉凡驶来的‘莎奇拉’轮, 预计明天下午靠泊中石油江苏 LNG 码头。”6月21日, 在南通如东洋口港, 江苏如东能源岛中石油 LNG 项目高级专员刘涛对记者说, 这是今年以来靠泊该码头的第 33 艘 LNG 轮, 将带来 6.5 万吨液化天然气, 可满足约 2 亿户家庭一天的用气量。

中石油江苏 LNG 接收站是如东阳光岛上落户的第一个重大能源项目, 历经两次扩容, 气化、存储能力均达到千万吨级, 在满库容情况下, 可储备气化天然气 6.7 亿立方米, 冬季用气高峰时期, 可满足供应 2300 万户家庭 1 个月的用气量, 是华东地区冬季保供的主力军。

“接收站现有 6 座 LNG 储罐, 总罐容 108 万立方米, 年接卸周转能力 650 万吨。”刘涛说。

目前, 除中石油 LNG 项目外, 国信、协鑫、华润等 3 个 LNG 项目正在有序推进。洋口港正努力打造国家级的 LNG 基地“一中心”, 即接卸基地、储备基地、供应基地、销售中心。

风从海上来, 电送千万家, 港核电基地开。

除 LNG 外, 风电是如东的另一张“名片”。如东拥有 106 公里海岸线, 临海风力资源充沛, 风速稳定, 是目前亚洲最大的海上风电场。

在江苏如东离岸 50 公里的黄沙洋海域, 高度约 15 层楼的海上换流站稳稳地立在大海上, 向过往的船舶凸显着存在感。而在海底, 一根根海缆正深埋于淤泥海底, 将海上风电场的电能汇聚于此, 再通过换流站转换为损耗更低的直流电后, 送至陆上。

在小洋口风电母港, 一根根, 从生产厂区下线, 起运不到 3 公里, 就进入风电母港码头, 被大型龙门吊吊上运输船, 驶往全国各地海上风电建设场。截至目前, 母港共作业船舶 1650 艘次, 完成吞吐量 400 余万吨, 超过 500 套风机组件出运。

风电母港的建设也吸引了上海电气、江苏海力、江苏九鼎、东方电气、三峡新能源等风电建设和配套企业以及一批物流企业落户洋口。

三峡新能源海上风电运维江苏有限公司项目副经理刘洋洋介绍, 该公司拥有 15 艘运维船, 并建设有国内首座 30 米级 CAT-SWATH 高速风电运维船, 未来将加速制造更多更适合我国海上风电运维的专用化船舶并投入使用。

▲海上升压站。南通海事局供图

▲“海巡 0691”。南通海事局供图



▲LNG 运输船靠泊码头。中石油江苏 LNG 接收站供图

服务护湾

——推动高质量发展和高水平安全的良性互动

追海, 是一种担当, 是“肩扛千斤谓之勇, 背负万石谓之任”, 既要有最优的“守护者”, 持续提升沿海监管服务保障能力, 又要有最优的“服务员”, 持续优化口岸营商环境。

我们拓展提升感知手段, 将 VTS、VHF、AIS、CCTV 等感知手段接入港调平台, 采集沿海通航环境、港口运行等数据, 并与农业农村、海洋、气象等部门实现信息共享。“南通海上”“两中心”负责人王震介绍, 根据需求加载锚地、渔业区、风电场区以及各类船舶等不同图层, 实现了沿海要素“一张图”展示, 对沿海应急力量、防污染资源等分类呈现、一键显隐。

机构运转、要素掌控“一体化”的目标——推进监管服务、应急处突“一体化”。

王震表示, 南通海上港航调度中心对进港口计划审核同意后, 平台会自动把船舶的服务需求派发到各个业务端口。工作人员将统筹协调潮汐、气象、船舶吃水和流量等因素, 联合各方进行“保姆式”护航。

数据显示, 自 2021 年 5 月 18 日正式揭牌运行以来, 南通海上“两中心”实施信息服务 8 万余次, 交互组织 6 万余次, 保障 14 万余艘次船舶安全进出港, 有效遏制和防范船舶碰撞等重特大事故险情发生, 沿海保持“零事故、零伤亡、零污染”。

以“智治”促“善治”, 南通海事局通过海上“两中心”, 形成高效治理合力。下属各海事处也如“车马炮”各展其长, 积极为南通沿海高质量发展、高水平安全和现代化港口建设提供更强支撑。

——提升了水工监管质效, 港口发展更加蓬勃。

“海港码头工程建设期间, 无论是手续办理还是水上安全维护, 南通海事局和如东海事处、海门海事处等都给予了极大的帮助, 保障我们 8 个 5 万吨级泊位”一年建成、全部投产”, “中天钢铁集团(南通)有限公司总经理助理龚逸山介绍, 码头运营后, 海事部门运用“远程+现场”双途径对进出中天钢铁码头的船舶做好调度、信息服务、现场监管等工作, 保障进出港船舶安全。

——提升了服务发展水平, 产业规模更加集聚。

他们, 推动海工装备和高新技术企业集群加快向世界级先进制造业集群跃升。

在启东, 每一艘海工船的试航、交付, 都离不开启东海事人的精心护航。

“启东海事处靠前服务, 是我们船厂的‘贴心人’。平时, 总是过来问我们企业是否有困难, 在船舶下水、靠泊及试航作业等环节, 与我们就细节进行充分沟通协调, 组织召开推介、试航安全作业管理会议, 帮助我们研判风险, 保障船舶顺利交付。”启东中远海运海洋工程有限公司党办负责人唐海军表示。

他们, 助推沿海打造国家级 LNG 接卸、储备、供应基地。

在如东, 每一艘 LNG 运输船的靠泊、接卸, 都离不开如东海事人的倾心维护。

“海事部门形成了很多保障 LNG 船舶接卸的经验做法, 如召开 LNG 船舶前协调会、进出港“真空”护航、应急“七位守”体系等, 并积极指导我们开展码头对外开放工作和接卸能力提升方面的研究, 有力保障了 LNG 船舶接卸顺畅有序。”江苏如东能源岛中石油 LNG 项目高级专员刘涛说。

——提升了创新驱动活力, 风

▼南通海上“两中心”实现沿海要素“一张图”展示。伊尹龙 摄

进行安全检查。南通海事局供图



▲全国船检工作者曹勤(左)和同队同事徐勤在工作。南通船检局供图

▼通州湾吕四起步港区“2+2”码头迎来开港以来最大杂货船。南通海事局供图



港口立湾

——一场惊涛拍岸的“蓝色革命”

追海, 是一种胆识, 是“咬定青山不放松”, 既要去除了“比上不足比下有余”的固步自封心态, 更须具备“慢进同样意味着退步”的紧迫感。

如果说, 向南“好通”是南通的梦想, 那么向海而生就是南通刻在骨子里的基因。一直以来, 南通因

从荒到创

百余年前, 先贤张謇在南通沿海地区“废灶兴垦”、煮海为盐, 让万顷荒滩变成广袤良田; 数十年前, 海洋科学家们的潮头探险, 勘察论证, 让通州湾这一深蓝海港, 跃出世人眼前, 从此开启了腾飞的征程。

港口港池是通州湾的立区之本。

2019 年 12 月, 党中央、国务院发布《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》, 明确提出“规划建设南通

从有到优

从破土而生到大潮涌动, 从澎湃奔流到奋楫扬帆, 吕四港走过了极不平凡的向海而生之路。

6月20日, 记者站在吕四起步港区综合楼最高处眺望, 视野越过一座座集装箱堆成的“钢铁山峦”, 远处的环抱式港池如同张开的臂膀, 将蔚蓝色大海拥入怀中。

在吕四起步港区“2+2”集装箱码头现场, 码头运营公司、南通通洋港口有限公司(简称“通洋公司”)总经理赵思祥向记者介绍, 通洋公司自开港运营以来, 紧紧围绕南通港

从优到智

放眼码头的卸船作业, 巨型橙色卸船机灵巧地舞动着“机械臂”, 将货物抓取出舱, 配合转动的皮带和与之遥相呼应的堆料机及装车机, 卸货、装车, 整套流程精准运行, 一气呵成。这些曾经需要人工完成的复杂环节, 在吕四起步港区“2+2”集装箱码头这座首个全智能化、自动化码头, 仅需几名工作人员在远程控制中心通过屏幕监督着作业设备, 即可完成装卸、混配、转运全流程各环节的作业。

据介绍, 该码头通过引入专业化



建造的海工平台。启东中远海运海洋工程有限公司供图

▲吕四起步港区“2+2”集装箱码头正在进行无人化作业。伊尹龙 摄



▲吕四港集装箱码头运营、控制中心工作人员远程控制集装箱桥吊。陈璐 摄

度集中精力操控设备, 容易造成疲劳形成安全隐患。集卡司机也容易产生疲劳驾驶, 注意力不集中, 观察不到位等问题, 导致各类事故。

“码头通过船舶作业系统自动化、堆场作业系统自动化、水平运输系统自动化实现了码头无人化作业, 基本杜绝了人员伤亡事故, 实现了本质安全。”徐达山说, 全覆盖高清监控提供了“上帝视角”, 管理人员可以足不出户实现对全作业现场的全方位监控, 极大地提高了现场管理效率。

港区是通州湾新出海口建设的第一步, 尤为关键。2020 年 6 月 29 日, 吕四起步港区“2+2”集装箱码头开工建设, 2021 年 12 月 22 日建成投用, 在短短一年半时间内, 刷新了国内同类港口建设的纪录。港区拥有 10 万吨级深水航道, 建有 2 个 10 万吨级集装箱泊位和 2 个 10 万吨级通用泊位及后方陆域配套工程, 设计吞吐量可达散杂货 710 万吨/年, 集装箱 140 万 TEU/年。

“优江拓海、江海联动”发展战略, 奋力打造长三角及国内有一定影响力的杂货运输枢纽港品牌。

截至 2023 年 6 月 15 日, 通洋公司共作业船舶 136 艘次, 实现运营收入约 1.368 亿元, 完成件杂货吞吐量 237 万立方米, 散货吞吐量 42.5 万吨。

“当前, 我们正着力做好客户开发和货源拓展两篇文章, 深耕长三角、渤海湾、中西部等地区货源市场。同时, 服务国内、国际货物进出口业务, 与中波、BHC 等公司先后开辟吕四至东北亚、美洲、南太平洋、

西欧等多条不定期班轮航线, 出口航线已通达六大洲的 30 个国家和地区。”赵思祥告诉记者。

吕四起步港区“2+2”集装箱码头的另一家运营公司——江苏沪通集装箱码头有限公司(简称“沪通公司”)成立于 2022 年 10 月 26 日, 由上港集团、江苏省港口集团、南通港口集团以现金出资的方式组建, 在联合运营、货源组织、航线开发等方面, 开展全方位合作。截至 2023 年 6 月 20 日, 沪通公司共作业船舶 95 艘次, 完成作业箱量约 30500TEU。