

建设世界一流港口

## 广州港打造世界一流强港的底气与奋进

□ 全媒体记者 张植凡 通讯员 曹畅

日前,世界银行与标普全球市场财智推出的2023年全球集装箱港口绩效排名出炉,广州港集团排名前列,在全国主要港口中排名第三。

此外,在2024年4月全球主要港口远洋国际集装箱船舶平均在港在泊停时数据排名中,广州港的船舶服务效率在全球名列前茅。与全球前二十名班轮公司开

展合作,共有集装箱航线207条,覆盖国内及世界主要港口,其中外贸航线162条;运营“穿梭巴士”航线73条,开通海铁联运班列37条,连通湘、赣、鄂、云、贵、

川等内陆腹地,通达欧洲、中亚等境外地区……这一组组亮眼数据,正是广州港锚定打造世界一流港口目标,全力以赴提质增效的最好写照。

7月26日,交通运输部发布1—6月港口货物、集装箱吞吐量。数据显示,广州港今年上半年货物吞吐量保持增长,其中外贸货物吞吐量增长16.4%。

“近年来,广州港持续提升港口枢纽能级,先后完成南沙四期全自动化码头、南沙二期、近洋码头、南沙港铁路、广州南沙国际物流中心等一批重点项目建设,南沙国际通用码头主体工程全面开工,不断夯实国际航运枢纽建设基础。”在6月举行的2024年广州市跨境贸易便利化专题新闻发布会上,广州港集团业务总监孙邦成介绍。

2月4日,广州港南沙港区粮食及通用码头扩建工程顺利通过竣工验收,该项目总投资为17.74亿元,新建2个10万吨级通用泊位、1个4万吨级杂货泊位、5个5千吨级驳船泊位,设计年通过能力为1295万吨,这是广州港持续提升航运枢纽能级、打造珠江西岸服务品牌又一重要举措。

与此同时,广州港积极发挥作为华南最大能源接卸港的作用,统筹泊位、锚地、铁路等生产资源,优化生产组织,保障华南尤其珠三角煤炭、矿石、粮食等物资稳定供应,确保地区经济、民生正常运转;发挥作为全国第二、华南最大汽车枢纽港优势,为各大品牌出海提供保障,推动汽车产业发展。

记者了解到,广州南沙汽车口岸5个月滚装汽车出口超10万辆,同比增长36%,继今年1月刷新单月外贸汽车出口业务量纪录后再次迈上新台阶。

近日,广州港又传来好消息,爱达邮轮与广州南沙国际邮轮母港共同签署合作协议,宣布旗下第二艘国产大型邮轮将主要依托广州母港运营,并积极布局华南市场。第二艘国产大型邮轮目前已进入总装搭载的加速期,计划于2026年底完成交付,并将于2027年正式在广州南沙邮轮母港开启国际航线。

狮子洋畔,湾区之心。从一片滩涂到如今的世界一流大港,广州港正以新时代的画笔谱写恢宏篇章。日前,广州市人民政府办公厅印发的《广州市综合立体交通网规划(2023—2035年)》引起广泛关注,指标量化意义明晰,功能布局一一定音——到2035年,广州港货物年吞吐量达7.5亿吨,集装箱年吞吐量达3600万标准箱;拓宽“21世纪海上丝绸之路”国际航运通道;拓展欧美远洋集装箱班轮航线,鼓励国际航运联盟及国际班轮公司在南沙港区增加航线;加快发展邮轮经济,打造至东南亚、日韩等地区旅游航线;强化以南沙港区为核心,南沙港区和黄埔新港作业区为重要功能区的“一核两重”港口货物功能布局……

孙邦成表示,广州港将进一步聚焦广州国际航运枢纽建设,加快港口枢纽能级提升,抓好港口生产保障,加强与企业协同,助力打造国际经济合作新优势。



广州港南沙四期全自动化码头。本报资料室供图

## 构建海陆双向物流通道

7月2日上午,一列满载汽车配件、二氧化硅和大型机械设备的“湘粤非号”铁海联运国际全程定点班列从株洲北站启程。班列抵达广州港南沙港区后,所载货物通过预定航线发往马来西亚、印尼和拉非等地。该趟班列的顺利发运,标志着“湘粤非”海铁联运通道服务全新升级,进一步助力广大内陆企业更快、更好走向世界,打造湘企“向南”“对非”经贸合作高地。

“湘粤非”铁海联运通道是“海上丝绸之路”新通道,是湖南省统筹规划建设的五大国际物流通道之一,也是全国第一条以非洲为目的地的铁海联运国际物流大通道。该通道将内陆铁路站场设为主集结中心及始发站,将广州港南沙港区班轮航线和口岸功能延伸至内陆铁路站场,实现湖南与非洲、亚太、拉美等地区国家的无缝衔接,为湖南及周边地区广大进出口客户提供“端到端、腹地对腹地”的一站式全程物流服务。”湖南湘粤非国际

物流有限公司总经理彭光泽向记者介绍。

联通内外、衔接水陆便可为港。截至目前,广州港已开通38条海铁联运班列,建设有33个内陆港和办事处,多式联运通道辐射广东、湖南、江西等华南、云贵川地区,其中在湖南开设有8个内陆港和办事处。在广州港独具优势的多式联运体系和优质的全程物流服务下,越来越多的内陆货物通过南沙进港铁路来到广州港,登上大船,前往更广阔的海外市场。

“广州港正加快构建便捷高效、稳定畅通,链接全球、辐射内外的海陆双向物流通道,为建设高水平对外开放门户立柱架梁。”广州港有关负责人表示。

对外,广州链接成势,不断扩大“蓝色朋友圈”,航线通达全球,开辟直达欧美、非洲、亚洲等国内外集装箱班轮航线273条,海运通达国内主要基本港和100多个国家及地区的400多个港口。广州港国际友好港

数量达到56个,优势互补、资源共享,在增进友好往来中迸发出更大能量。

对内,2021年,南沙港铁路建成通车,一条通往内陆的产业通道就此打通。广州港疏港铁路纵贯联通黄埔港区、南沙港区、南沙港区全覆盖,通过京广、京九、广深和广三广梅汕等铁路与全国铁路网相连,打通海铁联运“最后一公里”,把南沙枢纽港功能搬到了内陆企业“家门口”。

此外,广州港积极承担大港“担当”,持续发挥辐射带动作用,实现省内包括广州、东莞、潮州、茂名、中山等9个市的港口投资布局,形成以广州港为核心,粤西、粤东沿海经济带港口为两翼,以及中山港、佛山港、云浮港等珠江—西江内河港口多支撑的“一核两翼多支撑”港口群联动协同发展新格局。立足湾区、辐射华南、面向世界,以粤港澳大湾区为核心的世界级港口群正加速形成。

高处谋就,低处落子。打造世界一流强港的关键在于科技创新。

近日,交通运输部在广州开展“枢纽服务效率提升”交通强国建设试点任务结题验收工作,“广州港南沙港区四期工程全自动化集装箱码头建设”项目顺利通过验收。项目在试点成果的创新性、引领性、可复制性、示范推广性等方面都取得了显著成效,获得验收组的充分肯定。

填补自动化码头国产信息系统领域的空白、全球首个5G技术广泛应用的集装箱自动化码头、打造全球最大的北斗导航无人驾驶IGV车队、国内首次大规模的综合管沟应用于港口工程……广州港南沙四期码头围绕“提升港口智慧、绿色发展水平”开展建设任务,为粤港澳大湾区建设国际一流的世界级港口群提供示范引领,进一步强化了广州国际航运枢纽地位。

“我们通过构建先进的技术架构、完善的业务模型,引入多项专业算法,研发了具有完全自主知识产权的集装箱码头自动化操作系统(GZTOS‘湾区芯’系统)、调度系统(SCH)与设备控制系统(ECS)等码头自动化成套信息系统,是全球集装箱自动化码头最强‘大脑’,实现了在港口基础软件操作系统领域彻底替换国外产品的目标。”广州港集团相关负责人介绍,除了全力打造高效智能的最强“大脑”,广州港还不断完善数字港口功能,推进港口物流链各环节系统互联、数据互通、资源共享、业务互融。

与此同时,随着国家“双碳”目标的持续推进,广州港集团立足新发展理念和生态文明建设全局,深入实施碳达峰行动,将对碧海蓝天的渴望转化为航运业绿色减排、低碳发展的行动,推动港口绿色低碳转型迈上新台阶。

近年来,广州港系统谋划新能源清洁能源供给体系,加快发展方式绿色转型,为全国港口绿色低碳发展发挥示范引领作用。目前已建成岸电设施140套,基本覆盖散货、集装箱、汽车滚装、游船码头。积极落实沿海内贸干散货船舶岸电使用常态化工作,为干散货码头高压岸电转换低压设施做好试点和推广,完成南沙、新港、粮通公司高压岸电设施的改造工作并投入使用。同时强化岸电推广使用,对承诺使用岸电的船舶实行优先靠泊、优先通行,提高岸电使用率。

通过利用码头岸电系统解决船舶负载用电,广州港实现船舶停靠期间零排放,减少靠港船舶大气污染物排放,积极构建与世界大港、国际航运枢纽相匹配的绿色生态文明港区。

广州港坚持创新驱动,运用数字技术、科技手段,朝着世界一流绿色港口建设寻求新的突破。目前,广州港完成149台龙门吊“油改电”改造和8艘内河驳船LNG动力改造,其中首批改造的8艘LNG船,主要用于运营广州港“穿梭巴士”业务。根据初步测算,和传统燃油船相比,改造后船舶的PM2.5颗粒物和氮氧化物排放可减少约90%,碳排放可减少20%以上,二氧化硫达到“零排放”。

广州港还实施500多台新能源移动机械的更新改造,加快纯电动拖轮建造工作;与光伏发电运营企业合作在港口立体车库、物流中心屋顶建设光伏发电15万平方米,每年可发电1350万千瓦时;推动港口大气治理,采取多种机械物理除尘法综合化控制措施,有效地控制散货扬尘污染。广州港南沙三期、南沙一期码头先后被中国港口协会评为“五星级”绿色港口,把绿色打造成为港口高质量发展的鲜明底色。

从广州到湾区,由湾区向世界……如今的广州港,货如轮转、客似云来。在向海图强已成为全球发展共识的今天,广州港将始终勇立潮头,为广州“蓝色经济”破浪前行贡献港口力量。

走好智慧绿色发展之路

聚焦国际航运枢纽建设

## 大连港集装箱业务量质齐升

□ 通讯员 许利锋

水光潋滟,山海空蒙。近日,随着“东方钦奈”轮缓缓驶离大连港集装箱码头13号泊位,中远海运“大连港—墨西哥”集装箱快航在辽港集团大连港正式开通运营。

2024年,辽港集团紧紧围绕“外拼市场、内强改革、守正创新、提质增效”的工作主线,加速构建以大连为核心的外贸集装箱枢纽港,实现了集装箱板块业务量的增长和质的有效提升,上半年大连港完成集装箱量同比增幅超10%。

航线不断加密  
港口外贸业务增势强劲

7月19日,在大连集装箱码头15号泊位,2M地东线“马士基查尔斯顿”轮正在进行作业。据了解,本轮作业共计装卸近3800TEU,作业净时长将控制在15小时以内。

“在航线密度的辐射带动作用,来自世界各地的大型集装箱船接连到港,也对公司的作业组织能力提出了更高的要求。”大连集装箱码头操作运营部经理冯晓锐介绍,“我们进一步挖掘‘优速捷’‘高精度’

两个服务品牌的辐射作用,上半年船舶即到即靠率达94.3%,船舶作业效率同比增长3.6%,船舶在港时间同比下降6.2%。”

包括“大连港—墨西哥”集装箱快航在内,辽港集团今年已开通4条外贸集装箱航线。目前,辽港集团已有近百条外贸集装箱航线,辐射日韩、东南亚、欧洲、地中海、美洲等全球主要贸易区,为商品跨越山海、走向世界构建了更为便捷、高效的上海通道。在日益充盈的航线加持下,超大型集装箱船舶“东方阿布扎比”轮、大型甲醇动力集装箱船舶“阿斯特丽德”轮等代表性货轮相继到港作业。2024上半年,大连港外贸集装箱同比增幅达10.4%。

深化“干支互补”  
区域影响力显著提升

7月20日,“集发东海”轮正在进行紧张的收尾作业,与外贸集装箱班轮“马士基查尔斯顿”轮不同,“集发东海”轮是辽港集团旗下大连集发环渤海集装箱运输有限公司(简称“集发环渤海公司”)的自营船舶,

长年往返于环渤海区域。该公司也凭借高效优势的内外支线分拨中转服务,被业界誉为“环渤海巴士”。

“一直以来,我们坚持立足客户所需,依靠集团丰富的集装箱作业资源,持续对自有的海运网络、内陆营销网络的优化整合,全力推进中转业务在环渤海临港延伸腹地的全覆盖。”集发环渤海公司航运部经理李秋鹏说。

为进一步巩固提升大连口岸枢纽地位,辽港集团持续完善在环渤海区域航运中转体系,进一步深化“干支互转、内外互动”运营模式,上半年完成运量同比增长超10%。

李秋鹏介绍,一方面,辽港集团坚持以市场需求为导向,在充分稳定航线常态化运营的基础上,以更为灵活的班次运营模式,将管理资源向外贸业务不断倾斜,有效扩大了中转服务半径,形成了“内外贸”齐头并进的良好态势,外贸运量同比增长超20%;另一方面,集发环渤海公司充分发挥航运板块一体化管理的优势,加速推进航运全链条物流业务高质量发展,2024年上半年综合物流业务完成运量同比增长14%。

发力“全程无忧”  
“一单制”实现高速增长

笔者在大窑湾港区集装箱铁路中心站看到,一个个集装箱在堆场整装待发。“这其中有一部分集装箱将采取‘一单制’模式经由不同班列线路发往欧洲各地。”集发物流市场营销中心李广超介绍。

在传统多式联运模式下,客户需要在公路、铁路、海运、港口等多个物流环节间衔接转换,业务流程复杂,货物流通效率低下。“一单制”通过向客户提供“一次委托、一次付费、一单到底”的全程管控服务,可有效降低综合物流成本,是推动多式联运高质量发展的有效途径。

今年以来,辽港集团继续挖掘“一单制”服务潜能,敏锐捕捉腹地市场转运需求,充分发挥海铁联运“港前站”的资源优势,持续拓展多式联运业务深度与广度,不断提升综合物流服务水平。上半年,辽港集团先后开行“大连—海门”集装箱班列、“通辽北—大连”冷藏集装箱班列,升级

“大连—通辽”往返公共精品班列,大连港“一单制”发运量同比增长73%。

集发物流作为辽港集团深化港口综合物流改革的核心企业,负责大连口岸海铁联运业务运营和组织协调,2022年至今先后获评辽宁省首批多式联运“一单制”试点企业、中国物流与采购联合会“5A级物流企业”、中国集装箱行业协会“五星级多式联运运营人”等多项荣誉。

“今年以来,我们继续挖掘多式联运发展潜力,坚持‘资源、市场、服务’多个维度共同发力,着力提升全程物流一体化服务优势,海铁联运自代量同比增长近80%,助力大连口岸海铁联运量同比增长近30%。”李广超说。

辽港集团作为招商局集团港口板块的北方母港,将始终以“传承百年积淀,助力东北振兴”为使命,加快推进大连东北亚国际航运中心和国际物流中心建设,不断提升港口服务能级,为口岸高水平开放、区域经济高质量发展作出港口贡献。

