



突破2000万标准箱

广州港南沙港区二十载砥砺前行结硕果

□ 全媒体记者 张植凡 通讯员 曹畅 刘睿 庄泽宇



俯瞰南沙港区集装箱码头。

近日，广州港南沙港区（简称“南沙港区”）集装箱吞吐量突破2000万标准箱暨深化合作签约活动在广州南沙国际会议中心举行。其中，南沙港区外贸集装箱吞吐量也首度超过1000万标准箱，占比达到50%，稳居全球单一港区前列。

2004年9月28日，南沙港区一期工程建成投产，投产首年（2005年）集装箱吞吐量便突破100万标准箱。20年来，南沙港区已累计完成超过2.3亿标准箱装卸。广州港作为全球重要的国际集装箱干线港和国内最大的内贸集装箱枢纽港，在全球的国际枢纽地位进一步提升，服务国家战略和区域经济发展的能力持续增强。

外贸集装箱吞吐量占比达五成

“港口大不大看吞吐量、港口强不强看集装箱”。广州港一直是我国内贸第一大集装箱枢纽港，年内贸集装箱吞吐量超过1400万标准箱。广州港集团积极主动融入国家重大战略，落实省、市工作部署，高标准谋划南沙港区发展。南沙一期、二期、三期工程相继于2004年、2007年、2017年建成投用，南沙四期全自动化码头于2024年11月通过竣工验收，目前正加快建设南沙国际通用码头、南沙五期等重大项目，推动港口物流设施规模化、集约化、智能化发展。

此次南沙港区年集装箱吞吐量突破2000万标准箱，在保持内贸集装箱全国第一位置的同时，外贸集装箱吞吐量也首次突破1000万标准箱，预计同比增长超过13%，外贸箱量在南沙港区集装箱吞吐量总量中占比达到50%，这在全球港口中实属罕见。这意味着南沙港区实现内外贸并举，在广州做强综合门户枢纽功能，更好利用国内国际两个市场、两种资源，打造国内大循环中心节

点城市和国内国际双循环战略链接城市，在推动广东省打造新发展格局的战略支点中，发挥了港口重要支撑作用。

广州市南沙区区长吴扬表示，南沙因海而生、向海而兴，近年来依托“湾区之心”的区位优势，携手港澳、链接全球的开放优势，形成以港兴城、以城带港的发展格局。接下来，南沙将加快完善港口航运综合服务体系，不断提升国际航运贸易枢纽能级，大力发展新型离岸贸易、数字贸易、跨境电商等外贸新业态，深入推进国家进口贸易促进创新示范区和综合保税区建设，为新征程上打造广州港口型国家物流枢纽作出南沙贡献。

广州港集团党委书记、董事长、总经理黄波表示，广州港集团将继续深化物流链、产业链、价值链全方位合作，共建南北物流大通道和国际陆海新通道，强化通道带物流、物流带经贸、经贸带产业作用，打造开放包容共享的港航物流生态圈，为广州建设国际性综合交通枢纽城市提供有力支撑。

港口是国家经济的重要支撑和对外开放的重要窗口，1000多年前，广州港就是海上丝绸之路的始发港之一，如今南沙港区成为“一带一路”的海陆交汇点。

2024年，南沙港区开辟了8条国际集装箱班轮航线。目前，全球知名班轮公司在南沙港区开辟了连通欧洲、美洲、非洲、澳洲、亚洲等全球100多个国家和地区的400多个港口的国际航线；大型内贸船公司以南沙港区为基地开通了连结国内各个沿海港口的内贸航线，使得南沙港区成为华南地区重要的内外贸货物集散地和转换枢纽，内外双循环在同一平台实现无缝衔接。

目前，南沙港区已开辟200条集装箱

港口枢纽优势日益凸显

班轮航线，其中165条外贸航线覆盖欧、美、亚、非、拉等世界各地，“一带一路”共建国家方向航线近150条，RCEP国家航线近100条，同时35条内贸航线紧密衔接我国南北集疏运网络。

2024年12月13日，去年国内大批量进口的首船智利车厘子抵达南沙港区，并快速分拨至华南市场。近年来，南沙港区积极抢抓中拉经贸发展机遇，致力于深耕南美航向市场，大力开拓水果精品航线，打通46条车厘子快线，连续4年累计接卸车厘子达30万吨，南沙港区已成为全国车厘子、榴莲等水果进口最大口岸之一，正逐步打造新时代亚拉陆海新通道上的重要门户枢纽，成为国内大循环链接亚拉

新通道的重要物流节点。

广州港充分发挥南沙港区枢纽优势，带动港航物流客户在南沙注册企业超100家，引入中远海运散运、华南中远海运集运、中联航运、中谷海运、广州远海汽车船公司等多家大型航运企业总部或区域总部和专业化船队落户南沙。依托南沙国际物流中心项目，吸引了包括华南中外运、卓志、洲博通、合新物流、润冠、欧恒、健诚业、骏运益等一系列行业内头部货运代理企业、跨境电商物流企业、冷链物流企业落户南沙。以南沙港区为依托的港口经济，对城市经济发展起到良好的带动作用，对广州建设国际贸易中心、物流中心和区域金融中心提供了有力支持。

持续畅通国际物流大通道

未来我们在南沙港每年都会有10%—20%的货物量增加。”

美的国际物流相关负责人表示：“广州港始终坚持创新，不断提升服务水平和运营效率，为美的进出口业务提供装卸、仓储、物流、报关等综合物流解决方案。美的与广州港战略合作充分发挥双方优势，广佛生产基地外销货物经南沙港区出口极大地缩短运输时效、降低港前运营成本。近年来，美的集团进一步调整华南区域生产线布局，将出口产品尽可能安排至南沙工厂生产，不断提高南沙基地的出口出货量。”

日前，广州东部公铁联运枢纽一期工程电商转运中心一期子项目在中新镇顺利开工，建成后将打造全球最大电商交付中心，成为粤港澳大湾区规模最大、规格

最高的生产服务型国家物流枢纽。这个“全球最大”为何如此有底气？答案藏在其多式联运、国际班列等仓干配供应链打造里。历经20年的发展，广州港以南沙港为核心，依托深水码头、珠三角水系、铁路、公路等交通网络，构建多式联运物流网络，推动形成以广州南沙为中心，辐射整个泛珠三角地区的“海陆空铁”立体贸易物流枢纽，为跨境电商进出口企业提供全面高效的综合服务。目前，南沙口岸跨境电商进出口交易额连续两年突破1000亿元，位居全国前列。

一次次探索，一次次突破，广州从南沙港出发，构建起通达全球、畅联国内的物流大通道，畅通国内国际双循环，让广州的贸易版图延伸到更广阔的世界。

台州大麦屿港区打造“鲜”标杆

□ 通讯员 黄伟 全媒体记者 陈俊杰

近日，“天使号”轮满载55吨进境红帝王蟹，抵达台州港大麦屿港区。这是台州港大麦屿口岸继蓝帝王蟹后，首次迎来红帝王蟹的进口，也标志着大麦屿港区进境帝王蟹业务开始走向常态化。

农水产品集疏运的特色赛道风生水起；国际航线不断“扩容”，港口集装箱吞吐量屡创新高；重大临港产业项目接连落地……20多年来，玉环市立足大麦屿港得天独厚的港区优势，全力实施“地瓜经济”提能升级“一号开放工程”，深挖潜力，向海图强，努力变港口优势为区域优势，奋力打造“百万集装箱枢纽港、百亿级生鲜物流产业港”，走好“强港之路”。

农水特色赛道蹄疾步稳

眼下，大麦屿港区国际生鲜冷链中心项目进入收尾冲刺阶段，将于2025年第一季度正式投用。该项目占地超1万平方米，建成后不仅涵盖了进境冰鲜水产品、水果及食用水生动物等多个冷链仓库，还设有37个暂养池，能够暂养80吨帝王蟹，其冷链仓储条件将位居浙江省前列。

布局大麦屿国际生鲜冷链中心，是大麦屿港区打造“农水产品集疏运特色港”落下的一颗重要棋子，也是过去不到三年时间里累积的成果。2022年1月，亚太地区规模最大的自由贸易协定谈判《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）正式生效。同年4月，玉环开通了台州首条RCEP国家进口水果航线。

“食用水生动物、水果等生鲜进境，资质

许可是‘敲门砖’。”浙台（玉环）经贸合作区管委会主任董家善介绍，资质审批包含申请、建设、验收等多道程序，往往需要两年以上时间。而早在2019年，大麦屿港区就着手申请、筹建进境水果指定监管场地，历经两年的筹备，终于在2021年12月31日正式获得了进境水果指定监管场地的批准。

恰好，彼时的佳沛泽普水果（上海）有限公司与上海中外运普菲斯冷链物流有限公司，正在寻找上海之外有进境资质的港口，以便新西兰猕猴桃进境。于是，玉环迅速向两家公司递上橄榄枝。

仅用20天，玉环就搭建了中转查验大型冷库，保障了运营配套硬件设施。得益于高效的服务，大麦屿港区在当年4月成功迎来了首批新西兰猕猴桃的顺利进境。

一子落，满盘活，“临时买卖”变成了“长期合作”。中外运公司在大麦屿港区设立了冷链物流分公司、大麦屿港区进境的新西兰猕猴桃在当年的5个月时间内达到了15个航次、玉环市与新西兰中国商业圆桌会签订合作框架协议开启深度合作、首批4978吨智利车厘子也顺利运抵大麦屿港区……大麦屿港区实现RCEP进境水果业务常态化运营。

从无到有，从单一到多样。在2023年的进博会上，玉环与东航物流达成了合作，共同签署了价值10亿美元的蟹类产品采购合作项目，这使得大麦屿港区成为阿拉斯加帝王蟹海运包船的重要停靠口岸之一。

紧接着，玉环在两个多月内迅速完成了进境食用水生动物的监管场地建设，并

成功取得了进口资质，携手开通了从生鲜产地直达大麦屿港区的专属包船航线。

2024年7月，5万只首船阿拉斯加帝王蟹，实现台州地区可食用水生动物进境贸易“零的突破”，也创造了8个月内实现帝王蟹进境的“玉环速度”。

如今，进境帝王蟹业务已步入常态化轨道，展望未来，大麦屿港区正积极筹划引进泰国椰青、越南东星斑及老虎斑等一系列特色农水产品。

港口吞吐量屡创新高

2024年11月5日，载重5.8万吨的“宁远广州”轮稳稳停靠在玉环大麦屿港区2号泊位，这是大麦屿港区开港以来的最大吨位集装箱船舶停泊纪录。

回望20年前，大麦屿港区还仅是一个小码头。大麦屿港务有限公司总经理陈淑卫表示，2006年来到大麦屿港区时，5万吨级多用途码头才开始动工，直到2008年建成投用。“港区的基础设施建设一直很缓慢，多年来就一个码头平台，仅两台桥吊，后面就是一片滩涂。”

2018年，宁波舟山港股份有限公司全资并购大麦屿港务有限公司，标志着大麦屿港区正式融入浙江省港口“一体两翼多联”的宏伟蓝图，其基础设施建设和整体规划也驶入了发展“快车道”。

2021年，昔日的滩涂地上，一座占地45万平方米的现代化堆场拔地而起。2022年，多用途码头一期工程全部竣工，港口集装箱年通过能力进一步提升，完成

5万吨级泊位危险货物集装箱直装直取改造，并取得运营许可，港口货物作业量稳步增加。

如今，大麦屿港区水路通达全球，国际国内航线已达25条，基本实现中国沿海主要港口全覆盖，五大洲均有直达航线。

与此同时，大麦屿港区成功上线了集装箱智能闸口系统、集装箱码头生产操作系统等一系列智能体系，实现了集装箱进出口业务的全面无纸化，极大地促进了各生产岗位的联动协作，使得集装箱接卸效率同比提升近50%，码头的综合竞争力得到了显著提升。

另一侧，大麦屿港务二期项目建设正酣，未来将新增一座集装箱通过能力达70万标箱的码头，以及配套的堆场、查验区及生产辅助设施，并连接5万吨级码头，大麦屿港区将迎来能级大提升。

玉环市港航事业发展中心副主任潘小荷说，随着港口硬件设施的不断升级，航线运输能力显著提升，港口吞吐量屡创新高。2023年，集装箱吞吐量首次迈过50万标箱大关；2024年5月更是单月突破6万标箱，前三季度累计完成41.2万标箱，同比增长9.76%。

临港产业乘势而上

城因港而兴，港因产而旺，临港产业是大麦屿港区的立身之本。

眼下，大麦屿街道连屿村成片拆改项目正紧锣密鼓推进中，作为开发港口规划的重要组成部分，该项目将腾出2000亩工

业用地，未来将成为支撑港口产业经济发展的重要腹地。

在大麦屿港畔，华能玉环电厂在2006年完成一期工程建设，2007年二期工程完成，投产4台国产百万千瓦级超超临界燃煤机组，成为我国首座拥有此类高效环保燃煤机组的电厂。其中，华能玉环电厂煤码头也投入使用，可以满足两艘5万吨级煤船进行接卸作业，年接卸能力近千万吨，写下大麦屿港区水运事业发展浓墨重彩的一笔。

2023年，华能玉环电厂的10万吨级卸煤码头完成了改扩建并投入使用，能够同时停泊1艘10万吨级和1艘7万吨级的煤船进行装卸作业，这不仅使其成为台州港的首个10万吨级码头，还成为华能集团在國內的最大卸煤泊位。

2024年5月，玉环三期扩建工程正式开工。根据计划，该项目将建设一台1000MW级高效超超临界燃煤机组。

“大麦屿港区是深水良港，能够达到双船同靠的适航条件，保障了我们今后扩建机组的能源供给。”钱荣财说。

玉环凭借大麦屿港区的丰富资源，成功激活了临港产业，多个重大临港产业项目相继落地生根，总投资额超过650亿元。

“临港产业蓄势待发，今后将向临港产业链上下游拓展，向价值链高端延伸，发展大型能源装备、制造业等临港产业集群，着力服务电煤、海上风电、光伏能源等大型临港产业，实现产业规模增大、港口功能增强，带动港口效益进一步提升。”潘小荷说。