

豫货出海 周向世界

主办单位：周口港区管委会、周口市港航管理局、周口报业传媒集团
支持单位：周口港城集装箱有限公司



南京港：江海门户向大洋

□策划 顾玉杰 王健 □B组记者 张劲松 王吉城 郑伟元/文 房杰/图

秋日的长江，江阔水深，鱼跃鸟飞。

连日来，豫货出海、“周”向世界——周口航运出海大型异地采访活动采访组B组记者一行沿沙颍河顺流而下，品淮河风情，揽长江胜景，感祖国大地巨龙逶迤、蜿蜒曲折，江南美景，美不胜收。

一路上，记者一行用脚步丈量江河，用镜头与文字记录所见所闻，用心灵感悟周口航运出海的厚重与美好的前景。9月27日，到达江苏南京。

沿海一纵、长江一横，共和国版图上写下一个大大的“T”字。南京，处在这个“T”字发展轴的重要节点。

随着长江12.5米深水航道延伸至南京，5万吨级海轮可全天候直达南京，10万吨级海轮也可乘潮而来。南京港，成为大海深入内地“海港”的尽头，成为中西部直达海洋的新起点。

待江淮运河开通后，周口港到南京港的距离可缩短400公里左右，两地之间的航运往来会大大增加。

江淮运河将大大增加周口、南京的航运往来



南京港龙潭港区远眺

当日下午，记者一行参观了龙潭港区。

长江江面上，一艘艘集装箱班轮陆续抵达龙潭港区，码头边的岸桥一直在忙碌着将集装箱吊装上岸，集装箱如同搭积木一样整齐堆放。

“长期以来，龙集公司十分重视客户服务，通过提升门到门服务效率、船时效率等重要指标，不断提升服务品质。”曹红军说，“我们会根据船舶到港情况，编制作业计划，科学、有序地分配调度港内大型设备，为各类船舶提供更加标准化、规范化、差异化的装卸服务，确保能够及时、高效、优质地完成装卸作业，进而提升港区整体作业效率，提高对外服务质量。”

参观过码头现场后，记者一行来到轨道吊远程控制室。记者看到，工作人员正在屏幕前操作两个手柄，

仿佛在打游戏——其实这是在通过远程控制操作轨道吊转运集装箱。屏幕上显示着集装箱信息和实时监控，方便工作人员进行精准操作。远控室班长说：“以往轨道吊的工作环境比较艰苦，一名司机只能操作一台机器。实现远程控制后，一名司机可操作三四台机器，工作环境还舒适。”

在调度指挥中心，强大的生产调度系统让记者印象深刻。整个港口的模拟图平铺在大屏幕上，码头状态、车辆状态、堆场状态等都清晰地展现在大家眼前。曹红军介绍，生产系统可以自动安排收箱计划，打破人工安排存在的弊端，大大提高装卸船效率和码头处理能力；集装箱卡车的分配也可由系统自动完成，大幅度提高集卡资源的迫切性分配，降低冲突，在保障安全的同时实现生产能力最大化。

“除了提供装卸、堆存服务，我们场区内还驻有海关、海事、边检等联检机构，查验机构完备、设备齐全。”曹红军补充道。据悉，龙集公司不断对关检、查验设施进行升级改造，正在建设智能化查验平台，拥有64个查验位，达到“一次申报、一次查验、一次放行”，简化查验流程的同时，获得更高的通关效率和更低的经济成本。

曹红军表示，河南省是人口大省和消费大省，周口在中原腹地，运输需求大，具有巨大的发展潜力。待江淮运河开通以后，周口港到南京港的来回航程将缩短7天左右，能够压低物流成本，节约物流时间，届时一定会大大增加两地间的航运往来，南京港也会秉承服务至上原则，为周口船舶提供最大便利。

“龙集公司的服务确实值得我们学习。”刘振说，对于周口实现“临港新城、开放前沿”的发展定位，龙集公司的管理理念值得他们深入思考研究。

完善的公、铁、水多式联运体系值得借鉴

在离长江岸边不远的地方，记者看到，3条铁路线从集装箱堆场中穿过，一辆辆崭新的汽车正从火车上卸下来，在旁边货场排列得整整齐齐。它们将通过港区新建的汽车滚装码头进一步转运出海，实现“铁水联运”。

“2021年4月，南京港龙潭港区铁路专用线投入运营，实现铁路与港口的‘无缝对接’，让江海中转、铁水联运在南京港得以实现。”段传奇介绍，南京港发挥综合运输枢纽优势，加快运输结构调整，大力发展港口铁水联运，开通中欧回程班列以及龙潭至上海芦潮、安徽蚌埠、淮南、江西贵溪等地的铁水联运班列。

曹红军说，多式联运不仅可规避单一运输方式在运输时效、运输距离和运输费用等方面的劣势和限制，还可实现水路和铁路运输方式之间的优势互补，提高运输效率。

就在今年6月份，由中远海运和南京港集团共同运营的南京—上海—欧美海铁联运班列正式实现常态化运营。首趟满载45个集装箱光伏组件的列车从南京港龙潭铁路专用线出发，以“铁、公、水”联运方式，搭乘龙潭至芦潮沿江班列到达上海，再走海运前往欧美等地，标志着中远海运南京至上海铁路沿江班列“天天班”正式上线。沿江班列的开通，将企业货物周转效率较水运提高近2倍，物流成本较公路降低近1倍。依靠疏港大道，增强与外围路网和货运场站的联系，解决了铁路“最后一公里”问题。切实推动“公转铁”“铁水联运”实现新发展、新跨越，最大限度地提高运输效率、降低运输成本，全

力保障物流链、产业链、供应链稳定畅通。此举有效缓解南京及周边地区中小企业出运难问题，实实在在为外贸企业纾困解难。“水路网络+铁路网络”，使南京港腹地向皖北、河南、甘肃、宁夏、新疆等内陆延伸，外贸更可通过中欧班列和回程班列，抵达俄罗斯莫斯科甚至德国汉堡，为国家“一带一路”的发展助力。

传统的公路货运网络，龙潭港区也十分重视。“我们距离南京周边地区都很近，到上海港也不过300公里，集装箱到港后，再通过公路运输是很常见的模式。”曹红军说，“省、市两级政府也很支持连接港口的公路建设，港区门口的疏港一级公路和疏港公路高架快速路是政府出资兴建。”

目前，龙潭港区通过快速路与南京长江二桥、南京长江四桥、312国道、104国道、沪宁、宁连、宁通、禄口机场高速及14条省道相连接，形成了密集、健全的交通集疏运网络。2015年年底，江苏省政府出台扶持南京港口集装箱发展政策，对进出南京港的集装箱运输车辆，高速公路及普通公路通行费实行全额免收，全年通行费减免超1亿元。

“周口市公路货运非常发达，作为中原地区，到达周边地市非常方便，从周口来我们南京港的很多货物，都是通过汽车到达上游的七坝港区。如果周口港大力发展公、铁、水转运模式，一定大有可为。”曹红军说，“待江淮运河开通后，南京港将是周口航运可到达的最近海港。下一步，我们将加强与周口港的联系和合作，携手助力区域高质量发展。”②15

“豫货”下江南的重要节点

当日上午，记者一行到达南京港龙潭集装箱有限公司（以下龙集公司）。

南京港龙集公司党委书记、董事长曹红军，南京港龙集公司副总经理段传奇接待了记者一行。

记者一行来到港区观景台，只见远处的长江航道内，各种船舶川流不息。近岸，巨大的集装箱起重机正在卸载万吨级海轮上的集装箱，硕大的集装箱卡车在这里宛如玩具一般，在堆积如山的集装箱堆场中来回穿梭……国际化、现代化、专业化在这里体现得淋漓尽致。

“南京港是长江最上游可停靠海轮的‘海港’。”曹红军说，南京港兼具海港和江港双重功能，龙潭港区拥有2310米码头岸线，纵深1公里，码头常年水深12.5米，最高可达14.5米以上，5万吨级集装箱船舶可全天候停靠，集装箱的装卸则由49台大型起重设备完成。

曹红军介绍，南京港主要从事集装箱、散杂货、汽车滚装等重点货种的港口装卸和仓储业务，现有龙潭、新生圩、仪征和七坝4个主要港区，最大靠泊能力8万吨级，拥有至欧洲、东南亚等几十条国际航线。龙集公司作为南京集装箱物流运输的重要通道，聚焦主责主业，增强服务区域发展能力，助力南京“枢纽城市国际门户”“港口型（生产服务型）国家物流枢纽”建设，彰显南京强有力的经济脉动。

“目前，广西的糖、周口到广东佛山的小麦都是经过南京港中转，不过目前货运量不大。”江淮漕运集装箱有限公司总经理陈应铭对记者说。同行的周口港贸物流有限公司总经理刘振介绍，南京港对周边地区有很强的辐射效应，这里也是“豫货”下江南的重要节点之一。

近年来，南京港以龙潭港区为核心，加密日韩近洋航线，外贸内支线，内贸直达、中转航线，开辟至越南、泰国等东南亚航线，开通宁镇扬、宁太等区域“穿梭巴士”，重点打造近洋航线始发港和内贸直达航线核心港。

“目前，南京港龙集公司航线密度达200余班/周，其中日韩、东南亚近洋航线10班/周，上海、宁波外贸内支线65班/周。”曹红军说。