

# 盐城市内河集装箱发展研究

徐军

(盐城市港航事业发展中心, 江苏 盐城 224000)

**摘要:**盐城市地处江苏省沿海地区核心区,是“一带一路”、长三角一体化、江苏沿海开发等国家战略的围合区域,淮河生态经济带的出海门户,沿东陇海线经济带的紧密联系区,具备实现海河联动、陆海统筹的重要基础。结合江苏交通运输现代化示范区建设任务和水运转型升级趋势,推动盐市内河集装箱发展,可以有效提升盐城水运的产业服务能力,强化内河水运对盐城港的发展支撑,为盐城实施“两海两绿”战略提供重要保障。

**关键词:**盐城;内河集装箱

**中图分类号:** F552.7    **文献标识码:** A    **文章编号:** 1006—7973 ( 2022 ) 08—0016—03

集装箱运输具备快中转、低损耗、高保障等现代化运输特征,是交通现代化发展、绿色发展的重要标志。在国家推动交通强国建设、交通高质量发展的大背景下,加快推动内河集装箱运输已成为交通运输发展的重要工作导向。2020年4月,江苏省政府印发《交通强国江苏方案》,提出要“完善海运直达、海江河联运、长江中上游地区及内陆地区中转联运等三大运输体系,推进内河集装箱运输,打造示范航线。”2021年5月,江苏省交通运输厅印发《江苏省内河集装箱高质量发展倍增行动计划(2021—2023年)》,提出“重点推动实施设施提升、航道畅联、航线成网、经营创新、智慧赋能、船舶革新、政策驱动‘七大工程’,全面提升内河集装箱发展质量”。盐城作为全省内河航道里程、可开发海岸线最长的地市,有必要加快内河集装箱发展,进一步支撑盐城地区海河中转联运和“两海两绿”战略实施,推动江苏沿海开发和长三角一体化战略在盐城落地。

## 1 发展现状

盐城市坐拥淮河出海航道、连申线等多条省干线航道,东接黄海、南邻长江,西呈淮河全流域体系、北接连云港国家级海港,全境水资源丰富,地势低洼平坦,具备发展内河集装箱运输的优越条件。盐城内河集装箱运输2016年取得“零”的突破,至2020年依托江苏盐城港航运集团有限公司,已开通内河集装箱航线9条,覆盖连云港、盐城、南通等江苏沿海主要港口,向西衔接河南周口港,向南联通上海港。完成内河集装箱运量近2万标箱,主要货种扩展至粮食、高档陶瓷和矿建材、煤炭等领域。初步建成4个内河集装箱作业区,其中,寄托海港,建成了大丰港内河中转作业区,服务区县水

运需求,建成了步凤、阜宁、新兴等3个内河集装箱专业码头。

表1 2020年盐城至其他港口内河集装箱运输量 单位: TEU

| 盐城内河港                    | 目的港          | 运输量   |      |       |
|--------------------------|--------------|-------|------|-------|
|                          |              | 重箱    | 空箱   | 合计    |
| 盐城港步凤作业区 (江苏万海国际物流有限公司)  | 连云港新龙港       | 2626  | 2460 | 5086  |
|                          | 上海军工         | 3206  | 516  | 3722  |
|                          | 南通港          | 206   | 58   | 264   |
| 盐城港步凤作业区 (盐城市宝联港口发展有限公司) | 泰州港、连云港新龙港   | 1117  | 1117 | 2234  |
| 盐城港大丰港区                  | 周口港          | 160   | 540  | 700   |
|                          | 盐城港市区港区、阜宁港区 | 2027  | 2462 | 4489  |
| 盐城港阜宁港区                  | 连云港新龙港       | 1272  | 1427 | 2699  |
| 合计                       |              | 10614 | 8580 | 19194 |

## 2 存在问题

盐城市内河集装箱运输在2016年起步后,由于受集装箱作业区布局限制、集装箱供给能力不足、集装箱港口岸建设滞后、多式联运尚未形成规模等多种因素影响,近年来内河集装箱发展仍未形成较强的规模效益。

### 2.1 发展扶持力度有待加强

盐城市内河集装箱运输尚处于发展初期,建设投入较大,资金周转缓慢,货源组织困难,营运效益较差,需要政府给予一定补助,弥补发展初期的企业亏损。对标邻近地市,在内河集装箱运输方面,徐州、淮安、宿迁等地都出台了相应的补贴和优惠政策,在重点扶持下,箱量持续增长,形成了规模效应。而盐城市尚未出台关于内河集装箱运输的优惠扶持政策,在一定程度上降低了相关企业发展内河集装箱运输的积极性。

### 2.2 通道设施水平亟待提升

江苏省三大内河集装箱航线中,苏北至连云港、苏北至太仓港的两条苏北集装箱通道已建成达标,均可满足三层集装箱船通航。而盐城主要内河集装箱航线受临跨河设施尺度影响,运输船型以30TEU为主,其运能仅为内河集装箱经济适用船型64TEU船舶的一半,导

致盐城地区内河集装箱船舶大型化发展造成制约，运输效益难以发挥。阜宁港至周口中心港航线中苏北灌溉总渠段苏嘴大桥净高4.8米，仅可通行两层集装箱船舶；阜宁港至连云港港航线中大套、响水船闸等级较低，大型船舶无法通航。

### 2.3 多方式衔接布局有待健全

集装箱的运输优势在于多方式中转的快速、便捷，完善集装箱公铁水联运配套是推动内河集装箱发展的重要支撑。目前，省内徐州港、淮安港、宿迁港均开展铁水联运业务，而盐城内河港已开通集装箱航线的新兴作业区、步凤港作业区、阜宁东港作业区均未建设铁路专支线，无法实现集装箱铁水联运功能。建湖里下河作业区虽已经建设铁路专支线，但其集装箱泊位建设滞后，集装箱运输需求无法得到就近解决。同时，部分地区疏港公路也存在路况不良、衔接不畅的问题，难以满足集装箱集疏运需求。

### 2.4 江海河联运体系有待完善

盐城内河集装箱运输航线主要由企业自行组织开航，相互之间缺乏合作，内河集装箱运输稳定运行的“五定”班列尚未形成，货物运输的时效性难以得到进一步保证，与其它航运企业共享舱位，在很大程度上限制了外贸箱源选择从内河水路运输。另外，内河集装箱港口与沿江沿海大型港口、航运企业之间互动机制尚未形成，在内河支线与干线班期衔接上还存在不顺畅、效率低等问题。

### 2.5 信息化管理手段亟待提升

盐城内河集装箱港口起步与省内其他港口相比比较晚，硬件设施相对沿江港口而言较薄弱，集装箱统一调度和海河联动系统缺乏，与沿江港口的信息衔接不畅。内河集装箱码头管理系统中存在船舶、港口、海事等多元数据，存在数据标准不统一、与外部信息数据平台端口不一致等情况。

## 3 发展建议

(1) 加快推进港航设施建设。进一步打通内河集装箱通道堵点，完善内河集装箱专业化码头建设，推动集装箱港口的集约化、规模化、专业化发展。重点依托通榆河南北水运主通道，规划打造“一主三辅”内河集装箱作业区总体格局，“一主”为市区港区步凤作业区，“三辅”分别为市区港区新兴作业区、阜宁港区东港作业区、东台港区中心作业区。应加快推进连申线大套至

响水段等航道整治工程前期工作，积极组织开展连申线灌河至黄响河段航道整治工程建设，实施响水船闸扩容改造，继续完善市区港区新兴作业区和东台港区中心作业区建设，进一步提升内河集装箱发展设施条件。

(2) 加快完善运输网络体系。鼓励内河集装箱码头、航运企业加强与省内沿江沿海港口、航运企业战略合作，重视增辟航线航班，积极开辟直通沿江沿海集装箱码头的喂给航线，实现与沿江沿海港口间的集装箱无缝联运，近期建议增辟阜宁东港作业区至太仓港、上海港、大丰港航线，逐步提升航线航班密度，构建起我市内河集装箱航线网络。按照经济、高效、安全的要求，采取“五定”班轮的运行模式，提升运输经济效益，增强竞争力，提高影响力，逐步将盐城内河港打造为内河集装箱多式联运区域中心。

(3) 提升智慧化管理水平。建设港口智能运维平台。基于人工智能、自动控制、5G、识别感知、物联网等新技术，推进港口管控智能化和装备自动化。依托盐城市港口集团，推动盐城海港生产设备智能化改造或更换、生产设备运维管理平台、物资管控平台（智能地磅等）、大丰港无人集卡集装箱码头等项目建设。研究开发盐城港集装箱、散货自动化码头生产系统，在响水港区建设海河联运智能调度平台。

(4) 提高口岸开放服务能力。加快推进内河集装箱码头口岸开放，支持内河港口海关监管点建设，引导和鼓励海港通关服务等向内河集装箱港延伸，推动通关便利化。加快优化内河口岸环境，持续压缩整体通关时间。联合海关、检验检疫、海事等部门，鼓励支持内河运输企业探索开展内外贸集装箱同船运输业务。建议海关、海事等口岸单位积极推进国际贸易“单一窗口”标准版应用，巩固提升货物申报、舱单申报、运输工具申报等主要申报业务应用成效，深入实施船舶进出港报告制度。

(5) 加大资金及政策保障。积极争取部省给予政策优惠，积极争取省级层面研究制定内河集装箱运输发展和江海河联运、多式联运发展等支持政策，加大对航线航班补贴、箱源组织奖励、税费减免、优先过闸、过闸费优惠等方面的政策奖励。探索市级层面出台支持内河集装箱发展的政策，重点对集装箱航线开辟、新建集装箱船舶等方面对航运企业、货代企业、货主企业进行扶持。

# LNG 船接卸全流程作业中的新冠肺炎防疫措施

李硕

(中石油京唐液化天然气有限公司, 河北 唐山 063200)

**摘要:** 新冠肺炎爆发后, 国内疫情迅速得到扼制, 但是国外疫情持续加剧传播, 国际货轮是防控的重中之重, LNG 船舶全部来自于进口, LNG 船接卸全流程作业复杂且多变, 严格的边境防疫管控措施都给 LNG 接卸作业带来巨大挑战。因此解剖 LNG 船接卸全流程的工作, 制定详细的疫情防控措施, 才能全力加强疫情防控, 保护好国门, 坚决杜绝疫情从水路输入。

**关键词:** 疫情防控; LNG 接卸; 控制措施

**中图分类号:** U675

**文献标识码:** A

**文章编号:** 1006—7973 (2022) 08—0018—03

中国 LNG 进口全部靠海运来完成, 新冠肺炎疫情对 LNG 船接卸作业造成了严重的影响<sup>[1]</sup>, 为了有效防控新型冠状病毒感染肺炎疫情的传播和流行, 坚持“外防输入、内防反弹”防控理念不动摇, 坚持以人民为中心, 坚决打赢 LNG 码头的疫情防控, 加强 LNG 船接卸作业工作人员的自身防护, 进一步梳理解剖 LNG 船接卸作业全流程疫情防控措施, 严格防范疫情通过 LNG 码头传播和扩散。

## 1 疫情防控要求下 LNG 接卸作业面临的风险

首先 LNG 船舶都是外贸船舶, 挂靠不同的外国港口<sup>[2]</sup>, 在接卸过程中会有很大的交叉感染的风险; LNG 船舶接卸作业具有“涉外性”, 面临目前国外严峻的疫情形势, 而有的船东公司对新冠肺炎疫情防控意识不到位, 防护措施有疏漏, LNG 船接卸作业面临的危险也愈发突出。中国天然气在冬季需求旺盛导致进出港口船舶数量激增, LNG 接卸作业频繁且紧张, 登轮作业人员面

对国外疫情严峻的形势, 接卸作业在高压环境下持续工作, 因此, 针对 LNG 船接卸作业的防控措施的研究十分必要。

## 2 疫情防控要求下 LNG 接卸船作业采取的应对措施

LNG 接卸船过程中面临新冠肺炎传染的风险, 应当针对这些风险给出恰当的应对措施。笔者通过分析 LNG 接卸船过程中风险因素同时结合个人在 LNG 船接卸过程当中的实际经验给出如下应对措施。

### 2.1 LNG 船靠泊前船岸信息互联

按照交通运输部《港口及其一线人员新冠肺炎疫情防控工作指南(第九版)》的通知精神, 船舶代理公司按照 LNG 接收站所在地政府的最新防疫法规及时传达给船长; LNG 接收站加强与海关、海事、出入境管理局、船舶代理等单位的协作和信息共享, 实时收集共享 LNG 船入境船舶来源国家和装货港口疫情实际情况, 结合 LNG 船舶航行轨迹、靠泊港口、船员换班等情况

盐城地处江苏海河中转衔接区块, 兼容海港和内河港口发展优势, 在内河集装箱航线建设与运营中, 应持续强化龙头企业引领, 发挥好内河集装箱服务地区经济发展、支撑沿海港口升级中的作用, 加快推进盐城海上联结南北、内陆贯通东西、向海融入中日韩的“双循环”新格局, 为“面朝大海、向海发展、赋能未来”贡献盐城力量。

参考文献:

- [1] 吴素敏. 苏州市内河集装箱运输发展研究[J]. 船舶物资与市场, 2020(7):79-80.
- [2] 费书林. 新形势下江苏省内河集装箱运输高质量发展策略[J]. 中国水运(下半月), 2022, 22(04):9-10+94.
- [3] 孙俊锋. 江苏内河集装箱运输高质量发展经验[J]. 珠江水运, 2021(12):82-84. DOI:10.14125/j.cnki.zjsy.2021.12.035.
- [4] 方舟, 李倩雯. 长江三角洲区域一体化视角下内河集装箱运输通道发展建议[J]. 集装箱化, 2019, 30(06):1-3+10. DOI:10.13340/j.cont.2019.06.001.