

一季度广州港实现“开门红”

外贸箱量成为增长主驱动力

■中国城市报记者 王楠 通讯员 郭靖



广州港南沙港区鸟瞰图。

确保每一艘船安全进出港

“引航员是船舶进出港口的‘眼睛’，我们的任务就是确保每一艘船安全进出港。”全国十佳引航员、广州港引航站高级引航员郑明军在接受中国城市记者采访时说。

今年一季度，郑明军的工作强度达到了22.3艘次/月，期间仅申请休息了一天，春节期间更是全程未休，主动把休息和家人团聚的机会让给家在外地的年轻人。3月14日，郑明军执行南沙二期码头“宝平”轮3点出口工作计划。2点30分，引航交通车刚开到码头边，港池里泛起白色的雾气，起大雾了，交管中心对航道实施交通管制。

从深夜到日出，郑明军在码头静静等候。随着晨雾在阳光中逐渐消散，10点45分，解封指令终于传来，郑明军快步登上引航梯，将延迟8小时的“零等待”承诺稳妥兑现！“引航员的工作虽然辛苦，但我们深知肩上的责任重大。为了确保船舶安全，我们需要24小时待命，无论刮风下雨、严寒酷暑，都要按时登船。这也是我们积极践行南沙集装箱船舶‘零等待’承诺的具体体现。”郑明军说。

开年以来，随着广州港外贸业务的快速增长，广州市港务局通过加强人力资源管理，优化排班制度，合理安排引航员的休息时间，确保他们在高强度工作下仍能保持良好的工作状态。许多引航员也主动放弃休息，坚守岗位，为港口生产保驾护航。

“有时候刚从一艘船下来，还没来得及喘口气，下一艘船的引航任务就已经排上了。”郑明军说。尽管工作强度大，但他始终以高度的责任感和使命感投入到工作中。

“广州港一季度外贸业务的高位增长，离不开引航员的辛勤付出。”广州市港务局副

局长万新周谈到该岗位时称，“作为‘水上国门形象第一人’，引航员不仅保障了船舶的安全进出港，也为港口的高质量发展提供了重要支撑。”

监管疏通物流“血脉”

港务一线行政执法人员向来被业界称为精密的“港口神经系统”，在监管疏通物流“血脉”中，这一群体凭借着专业的知识、丰富的经验以及高度的责任感，精准地识别着每一个可能影响物流畅通的潜在问题。

从晨曦初露时的船舶调度，到深夜里依然闪烁的监控屏幕；从烈日下的危化品查验，到暴雨中的疏港保障——每一个百分点的增长，都凝结着执法人员的专业与汗水，诠释着管理服务的温度与效能。

4月的一个早晨，广州市港务局海港分局执法四科副科长刘燕男顶着暴雨冲进联检大厅时，海关缉私科长老李已经对着X光扫描图皱起了眉头。“这批申报五金配件的集装箱有问题。”他指着屏幕上诡异的圆形阴影说，“密度值完全不符合金属特征。”

刘燕男表示立即启动联

合行动预案：首先，海事局封锁船舶作业区；其次，边检站查验船员证件，应急管理局架设防爆屏障；最后，港务局负责货物流向追踪。当开箱露出那批伪装成轴承的易燃气体罐时，货主赵老板还狡辩：“肯定是装错货了！”得知船舶要被扣留，船代公司负责人急红了眼：这船延误一天就是8万美元损失！刘燕男说：“只要配合调查，我们可以启动诚信企业快速处置通道。”

15点，暴雨初歇。看着伪装成轴承的危化品被安全转移，船舶在完成整改后获准离港。刘燕男说：“港务核单证、海关查检疫、海事验船、就像一支配合默契的交响乐团

——而外贸企业收获的，是比单一部门提速三倍的‘中国式效率’。”

中国城市报记者了解到，今年广州市港务局创新推行“三合一”安全服务模式：一是开展重大风险隐患“专家会诊”，带领第三方技术团队深入企业危险货物堆场、码头前沿，帮助某集装箱码头危险货物堆场升级作业工艺，极大稳定辖区安全生产形势；二是开展“安全宣教上门”定制服务，针对不同企业作业特点，把枯燥的法规条文改编成行业案例动画，在集装箱码头开设“班前会微课堂”，让工人作业“比刷短视频还容易懂”；三是新构建“科技+铁腕”双轨监管体系，通过智能化视频监控与精准化现场检查相结合，全面强化安全生产管控。

在筑牢安全生产防线方面，多个作业区均部署有高清监控系统，对超负荷吊装、危险品违规堆放等12类高风险作业行为实现7×24小时智能监测。针对连续出现违规行为的企业，建立分级约谈机制：首次违规由业务科室约谈安全员，二次违规分管领导约谈企业负责人，三次违规启动“熔断机制”暂停作业资质。

搭建多式联运通道网络

夜色下的珠江水面映射着两岸的万家灯火，坐落在江边的港口中心16楼港口处办公室仍旧一片繁忙。广州市港务局港口处四级调研员吴军强说：“一季度随着货物出货量的激增，各大港口和码头公司纷纷提出码头能力释放的需求。为尽快满足企业需求，我们每天都要加班加点协调推进审批速度。”

广州港南沙汽车码头有限公司年初业务繁忙时，向港务局提出码头能力释放的需求，港口处用1个月时间就完成了现场核查与能力核准工作。该公司相关负责人回忆道：“高效的服务对我们码头集群的服务能力提升起到至关重要的推动作用，也间接促进外贸企业在码头办理业务的效率。”

在推进南沙汽车码头有关泊位能力升级过程中，港口处严格核查监测，大幅压缩审批流程，为广州汽车出口提供了坚实保障。一季度，南沙港区外贸汽车吞吐量实现24.9%的显著增长。此外，港口处还顺利完成了粤海LNG码头、小虎石化码头等一批码头的靠泊能力释放工作，有效提升现

有码头的设计通过能力。

提速审批的同时，广州市港务局持续实施货物港务费政府留存部分减免政策和引航费用85折优惠政策，减少企业运营成本，并以港口为核心节点，打造集海铁联运、公水联运、水水中转于一身的“内循环”体系和外贸班轮航线链接全球的“外循环”网路。目前已开通外贸航线174条，内贸航线106条。

万新周介绍提到，在国家深耕“一带一路”、粤港澳大湾区战略背景下，广州市港务局按照国家运输结构调整发展要求，积极拓展内陆无水港布局，目前已设立内陆港及办事处35个，开通海铁联运班列39条，其中散改集专列13条，服务网络遍及泛珠三角及中南、西南等地区。

“我们还依托南沙承东启西的地理优势，发挥公水联运潜力，推动‘穿梭巴士’公共驳运平台开通73条驳船支线覆盖珠三角并延伸至粤东汕头、粤西阳江。联合北部湾开通‘两湾快航’，与营口港、天津港、上海港合作升级泛亚IC9营口—南沙精品快航以及安通‘上海—南沙’FAST快航。”万新周说，“此外，我们积极联动海关支持，创新推出湾区一港通、铁路一港通，有效优化喂给港、内陆场站的口岸功能，实现进出口货物‘一次申报、一次查验、一次放行’。”

据悉，“湾区一港通”业务已覆盖佛山、江门、中山等地共18个港口，以南沙港为枢纽港，珠江沿江内河码头为支线港，形成“两港如一港”的作业模式。先后在贵阳、株洲、衡阳、郴州等地区推广“铁路一港通”模式，集装箱在内陆报关放行后经南沙海关认可，集装箱运抵南沙口岸无需其他通关手续可直接衔接班轮出口，实现进出口货物在南沙口岸“卸船直提”“抵港直装”。(图片由广州港海港传媒提供)



广州港南沙港区四期全自动化码头龙门吊。