

江苏连云港

□ 本报记者 薛海燕 蒋 波

# 向着国内一流强港迈进

## ——江苏连云港港口见闻

芒种时节，登江苏连云港云台山顶向东俯瞰，眼前的连云港港区碧波荡漾、港阔水深。一望无际的堆场上，各式尺寸、花色的集装箱如积木般层层叠叠；大红色的龙门吊、桥吊吊争分夺秒装卸集装箱；港区铁路线上火车呼啸穿行；更远处，巨轮川流不息，在海天一色中划出优美的曲线。

连云港港开港于1933年，经过90年的开发建设，现已构筑连云港区、徐圩港区、赣榆港区、灌河港区“一港四区”格局，配套建设30万吨级航道，万吨级以上海港泊位85个、千吨级以上内河泊位35个，最大泊位等级30万吨级，综合通过能力约2.2亿吨，其中集装箱320万标箱。2022年，港口货物吞吐量突破3亿吨，集装箱超过550万标箱。

近年来，连云港港坚持陆海统筹，通过放大枢纽通道优势，着力打造服务中西部地区对外开放的重要门户、陆海通道战略枢纽，高质量发展焕发勃勃生机。山海之间，一个现代化、智能化港口从蓝图成为美好现实，成为连云港对外开放的前沿和重要平台，正朝着国内一流强港阔步迈进。今年1月份至4月份，连云港港累计货物吞吐量成功突破1亿吨，同比增长13.5%，集装箱完成194.15万标箱，同比增长18%。

### 滚装出口高位增长

5月22日，连云港港口股份有限公司东方港务分公司码头上汽笛声声，船长199米的大型汽车滚装船“华轮泰邦”号缓缓靠岸，851辆各式汽车在码头前沿排起长队、鱼贯而入，从连云港走向全球。

记者在连云港港滚装船码头看到，这里车船穿梭，一派繁忙景象，堆场上各品牌汽车整装待发，滚装船内一排排汽车在信号员与定位员的指挥下紧密停放，俨然成了一座巨型的多层停车场。作为全国排名第三的滚装汽车码头，连云港港口航线遍布欧洲、东南亚、南美洲和中东地区。

据南京海关统计，今年前4个月，连云港口岸出口车辆11.4万辆，同比增长127.57%。

连云港港口股份有限公司东方港务分公司副总经理彭桥在港口工作了十多年，见证了滚装船业务的飞速增长。

“滚装船业务早在2005年就已经开始，但2018年呈现爆发式增长。”彭桥说，随着国产汽车品牌在自主研发、产品设计与制造等方面的快速发展，出口量保持高速增长。我们抢抓机遇，坚持“航线带货源、货源稳航线”的市场开发布局，以上汽为突破口，积极拓展奇瑞、沃尔沃等其他汽车出口份额比例，增强滚装主体货源竞争能力，打造“区域性滚装杂货进出口集散中心”。

随着“朋友圈”的日益扩大，连云港港滚装船业务踩下“油门”，出口量突飞猛进——2017年完成1.2万台，2018年2.1万台，2019年6.5万台，2020年8.5万台，2021年15万台，2022年22.6万台，连续6年实现两位数增幅，成功跻身中国机械设备和车辆出口三大口岸之一。

“我们正通过精准市场开发、提升服务能级、做优联运通道、打造品牌文化，实施集散中心建设‘12345’发展目标。”彭桥告诉记者，今年将完成绿色低碳智能化立体车库建设，打造一支专业化滚装队伍和一套高效标准化操作体系。创建滚装和风电两大精品货种品牌，形成上汽和奇瑞两大核心汽车品牌，新开发两条滚装航线。冲刺月度车辆出口3万台、年度车辆出口30万台，稳固车辆出口全国前三地位。同时，实现昼夜接卸4个大列及4条滚装船同时在泊作业常态化，推动胶合板散运市场占有率不低于



图为江苏连云港港集装箱码头。

(资料图片)

50%，元明粉等吨袋货源出口增量超过50万吨，风电增幅超50%。

### 海铁联运空间广阔

始建于1905年的陇海铁路，经历40余年的分段建设，到1952年全线建成，这条贯穿中国东、中、西部的重要铁路干线，成就了连云港作为新亚欧大陆桥头堡的地位，也为连云港提升海铁联运效率提供了便利条件。

如今，在连云港港，从中西部拉来的货物经陇海铁路线装载上船，运往海外；从国外通过海运集运来的货物，也通过陇海铁路线，源源不断运往中西部地区。

“5月21日，全港铁路承运计划为2641车，当日连云港港口创出‘铁路日装车’2891车的新纪录，刷新了去年5月5日2888车的最高纪录。”连云港港铁路运输分公司运输管理部经理朱云说，作为“一带一路”交汇点强支点、国际枢纽海港，连云港港通过港口铁路的合理基础布局，叠加生产区域有效拓展、组织流程科学优化、营商环境深度整治的合理调整，助推年度铁路货运量顶住压力、逆势上扬。

铁路是货物集港的“绿色车票”，海运是货物出港的“绿色船票”，一进一出之间，连云港港成功搭建起了一条运输便利、周转高效的货物出口“绿色通道”。

物流是经济的血脉。在连云港港墟沟作业区，港口铁路以发挥骨干线路装车优势为组织手段，以优化卸车流程应对煤炭集港为组织机制，通过在墟沟作业区推广“公铁两用车”对货位模式，盘活港铁机车运用模式，加快车辆在港周转。去年，连云港港墟沟作业区完成运量2999.1万吨，占合计货运量的50.8%，同比增加189.3万吨，增幅6.7%。

连云港港利用陇海兰新铁路直通进港的优势条件，与中铁特货合作开展“汽车坐火车”集港服务，成功实现“零距离”交货，大幅降低了腹地车企客户运输成本。

2019年6月商贾汽车集港接卸业务开展以来，接卸车数逐年递增，从961车、4050车到6566车，再到2022年累计完成10608车，连云港港通过商贾汽车集港接卸地点、能力的合理调配，成功助推年度车辆出口达到20万台，并向着新的数字持续攀升。

如今，依托陇海兰新铁路，连云港港口已将中西部11个省份纳入经济腹地范围，并在青海西宁、宁夏银川、河南郑州等地建立内陆“无水港”，海铁联运通道基本覆盖陆桥沿线主要节点城市。

“连云港与中西部物流企业结下了深厚友谊，携手共建共用新亚欧陆海联运通道的空间将会越来越广阔。”连云港港口控股集团总裁王国超说，下一步，港口将聚焦延伸“飞地”服务，结合各地产业结构和用港需求，以“五个基地、一个港区、一个园区+内陆无水港”为合作领域，共建大通道，共享出海口，全力将连云港港打造成为中西部地区开展进出口贸易的首选海港。

### 跨越欧亚双向开放

5月18日，一列满载100个标准集装箱瓷砖、轮胎、油脂加工设备等生产生活物资的中欧班列从哈（连云港）物流合作基地出发，经霍尔果斯口岸出境后，开往哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦。

这是自1992年12月新亚欧大陆桥开通运营以来的第15000列“连云港—中亚五国”双向对开班列，也是江苏中欧班列推进新亚欧陆海联运通道建设的新里程。

“钢铁驼队”的汽笛声正紧密编织共建“一带一路”国家互联互通的交通纽带，见证着历史丝路今日的复兴繁荣。

数据显示，连云港中欧班列周开行量达到14趟，已铺画6条常态化运行线路，通达

104个国际货站站点。其中，哈萨克斯坦过境中国进口的日用消费品、出口的矿产品、粮食等优势贸易商品80%以上通过连云港口岸集散分拨。

“2022年连云港开行中欧（亚）班列728列，同比增长17.7%。”连云港港口控股集团党委书记、董事长杨龙说，2019年以来，连云港中欧班列已实现“重去重回”，其满载率、重箱率基本达到100%，回程班列占去程班列的比例提升到45.8%，全程运输时间压缩至目前的最短8天，并形成了海铁联运、铁空联运、铁公水联运等国际多式联运模式。

走进中哈物流基地数字化调度中心，蓝色的大屏实时动态调度着从连云港出发的中欧班列情况，4000多公里外的哈萨克斯坦霍尔果斯东门无水港实时运转情况一览无余。

“我们采用的是连云港研发的港口大脑信息化项目，该系统可以实现两地业务联动、信息联通和资源共享，哈萨克斯坦当地的小麦、大宗原材料等可在家门口实现国际贸易‘一站式’办理、联运监管‘一体化’运作。”连云港中哈国际物流有限公司总经理左学梅说，中欧班列的数字化转型让连云港“智能化口岸”能力不断提升，比如“船车直取零等待”模式在开行条件满足情况下，让国际集装箱过境时间由原来4天以上缩短至1天以内，每个集装箱还可节约60%的费用。

“作为落实‘一带一路’建设的重要载体，新亚欧陆海联运大通道建设，连云港搭建了一条跨越欧亚大洲，满足长距离、大运输、全天候、绿色低碳的全球供应链，让共建‘一带一路’合作彰显出更强大的生命力，带动了沿线国家和地区经济繁荣。”杨龙说，依托出海口功能，连云港港正以全新姿态拥抱世界，打造新时代陆海双向开放新高地。

配套设施建设30万吨级航道

万吨级以上海港泊位 85个

千吨级以上内河泊位 35个

江苏连云港

2022年

港口货物吞吐量 突破3亿吨

集装箱 超过550万标箱

近日举行的全国脱贫地区帮扶产业发展推进会强调，要深刻领会把握推动帮扶产业发展的路径方法，坚持实事求是原则、增强市场经济意识，统筹考虑市场需求和本地农业农村资源禀赋，科学谋划推动帮扶产业发展，把特色优势产业培育好、发展好，纵向贯通产加销、横向融合农文旅，不断做大做强脱贫地区帮扶产业。要深刻领会把握推动帮扶产业发展的价值导向，完善利益联结机制，注重把产业增值收益更多留给农民，通过“资源变资产、资金变股金、农民变股东”，尽可能让农民参与进来。

拓兆兵

帮扶产业主要从脱贫产业而来。产业既是脱贫的基石，也是乡村振兴的基石，又是促进农民增收致富的重要支撑，要奋力推动帮扶产业迈上新台阶。

大力引进和培养乡村振兴人才。发展帮扶产业关键靠人才。一是要选派熟悉产业发展的、引进产业项目能力强的干部担任驻村第一书记，增强乡村的凝聚力和战斗力。二是用好科技特派员，发挥其科技助力乡村振兴的主力军作用，持续深耕特色农业产业，努力形成技术集成、加工销售、人才培训、社会化服务的“一条龙”服务产业链。三是要用好新乡贤，让更多优质的资本、技术等资源向乡村聚集。当然，主要还是大力培养土专家、田秀才等乡土人才。

持续擦亮帮扶产业金字招牌。脱贫攻坚期间，形成了一大批规模大、效益好的优势特色产业，并涌现了一批优质品牌。这些“金字招牌”畅销市场，为农民增收、打赢脱贫攻坚战立下了汗马功劳。事实证明，没有品牌的农产品很难卖上好价钱。因此，脱贫地区要在打造品牌上下功夫，不但要守好已经形成的“金字招牌”，使之发扬光大，还要打造新的品牌，走高质量发展之路，实现品牌溢价，增强发展后劲。如宁夏盐池滩羊，近年提高品牌知名度后，不但价格大幅提高，而且供不应求。

以数字化赋能帮扶产业融合发展。数字化是现代化的重要特征，是全面推进乡村振兴战略的重要突破口。推动帮扶产业提档升级、提质增效，就要建设统一的“三农”数字平台，以数字化为抓手，通过精准“画像”，使农业生产更高效，发展动力更加强劲。同时，以数字化平台整合创意农业、乡村旅游、电商销售等新兴业态，促进帮扶产业全产业链融合发展，扩大农民和村集体增收渠道。

此外，用好东西协作和新型农村集体经济这两把“金钥匙”。当前，西部脱贫地区仍然需要东部在人才、资金、技术等方面的帮扶，而且西部众多优势特色农产品主要销往东部。例如，闽宁协作，福建省就在宁夏帮扶产业发展中发挥了重要作用，以东部的高质量发展带动西部的高质量发展。同时，积极发展新型农村集体经济，解决帮扶产业后继乏人以及低收入人口增收问题，不断完善利益联结机制，注重把产业增值收益更多留给农民。

本版编辑 周颖一 美编 高妍

# 上海加快城市充换电网络建设

本报记者 李治国 李 景



6月18日，海南省三亚市三亚河上鼓乐喧天，龙舟飞渡，引得市民游客沿岸观看。16支来自三亚、陵水、万宁等市县和中国香港的代表队参加了2023三亚龙舟公开赛。

叶龙斌摄(中经视觉)

近年来，上海地区的新能源汽车市场接受度、认可度不断提升，新能源汽车消费和使用呈爆发式增长态势。数据显示，上海新能源汽车累计推广规模于今年内突破了100万辆，截至5月底已达到了112.82万辆，位居全球城市第一。而与之相伴的是新能源汽车充换电需求的飞速增长。记者从国网上海电力获悉，今年一季度，上海市新能源汽车充换电服务用电量同比增长76.55%，3月份，全市充换电抄表电量创单月历史新高，达1.7亿千瓦时。

成为“全球新能源汽车第一城”，离不开充换电设施网络的加速完善。上海通过政企同向发力、多方合作共赢的模式，积极打造便捷、高效、可持续的城市充换电网络建设样板。

“我们开辟绿色服务窗口，线上线下多渠道受理充电设施报装，助力上海新能源汽车的车桩比全国领先。”据国网上海电力营销部智能用电处处长吴丹介绍，该公司近年来已累计建成各类充电站855座，充电设施超过12000台，形成以快充为主的公共充电网络，高速服务区全覆盖的城际快充网络。但随着充电设施数量的激增，布

点选址资源相对紧张的矛盾日益凸显。为此，政府部门积极倡导和推动公共空间结合建设模式，最大化挖掘空间资源价值。

近期，位于上海长宁区古北家乐福超市的88台公共充电桩开始送电，可同时满足168辆新能源汽车充电，成为上海首个设立在商超楼顶的公共充电站。而在寸土寸金的静安区襄阳北路一侧，上海首批投运的道路停车位充电桩也已运行9个多月，累计充电量达3.07万千瓦时。目前，上海市共建有19个道路共享充电桩，总容量达493千瓦。

除了空间资源外，电力通道和容量资源“供不应求”的矛盾同样制约着充电桩网络的建设。以长宁区新泾五村为例，这个建于上世纪90年代的老小区共有居民超3400人、机动车300多辆，其中，新能源汽车40余辆，不仅停车难，充电更难。

为此，属地的市区供电公司积极协调居委会、物业等多个部门，经过反复的设计勘察和方案论证，最终选择在小区“生境公园”的外墙上新建6个交流充电桩。这样不仅大大节省了地面空间，实现了“螺蛳壳里做道场”，还取得了离小区配电箱的最短直线距离，从而将施工开挖对居民生

活的影响降到最低。

“这6台充电桩平均一天可供48辆车充电，基本能满足小区内部需求。”国网上海市供电公司营销部项目专职王青华说，这些共享充电桩还能实现智能有序充电，自动调节输出功率，优先保障居民用电，优先使用夜间低谷电。

“现在小区居民不用去周边商场找充电桩了，下班回家停在楼下就能充电。”新泾五村居民区党总支书记冯冰清说，相比商用充电桩每千瓦时电一元多，小区充电桩时段才九毛多，谷时段只要六毛多，又方便又实惠。

据悉，今年6月起，上海正式实施由政府颁布的《居民小区电动汽车充电设施建设管理办法》。今后，随着居民小区充电条件预留、自建和公建桩建设管理得到全面系统的规范和引导，上海将会有更多像新泾五村这样的充电示范小区涌现。国网上海电力表示，下一步，在已累计建成35个充电示范小区的基础上，今年还将完成60余个小区充电站点的建设，并为1万个公共（含专用）充电桩送电，持续做好全市充电设施供电服务保障。