

## 殷殷重托牢记在心 实干奋进响亮作答

西连新疆、东达渤海、北接蒙古、南下广东、覆盖沿海、贯通内河，以黄骅港为枢纽，一条串联起来的经贸往来路线，以及由内陆腹地搭乘“一带一路”中欧班列延伸至海外的大运输格局逐渐形成。在“国家思维”指引下，国家能源集团以大物流“工笔画”绘制“港通天下”大写意，一幅“物畅其流”的画卷徐徐铺开。

## 港通天下 物畅其流

## ——国家能源集团打造多功能、综合性、现代化大港侧记

■ 本报记者 冯韶新

5月10日，渤海湾深处，在国家能源集团黄骅港区，一排桥吊整齐地矗立在散货码头沿岸，一艘艘货轮满载着货物停靠在泊位上。

8时15分，停泊在黄骅港散杂货902泊位的中远集运物锦18轮开始卸船，两集装箱瓷碗顺利卸至黄骅港散货堆场，这是黄骅港接卸的首批雄安新区建材集装箱货物。

黄骅港务物流公司市场营销中心副经理部洪峰说：“货物从广州南沙港运至黄骅港，将经过朔黄铁路运往雄安新区。这是我们坚决贯彻落实习近平总书记‘打造多功能、综合性、现代化大港’重要指示精神的一个缩影。”

西连新疆、东达渤海、北接蒙古、南下广东、覆盖沿海、贯通内河，以黄骅港为枢纽，一条串联起来的经贸往来路线，以及由内陆腹地搭乘“一带一路”中欧班列延伸至海外的大运输格局逐渐形成。在“国家思维”指引下，国家能源集团以大物流“工笔画”绘制“港通天下”大写意，一幅“物畅其流”的画卷徐徐铺开。

心怀“国之大者”  
能源安全枢纽作用更加彰显

2023年7月21日，黄骅港务7万吨级双向航道工程通过竣工验收。该双向航道总长度11.48公里，设计底边宽300米，在原5万吨级重载双向航道工程基础上扩宽30米，有力保障了大型船舶的通航安全，释放航道通过能力，减少大型船舶锚地等候时间，大幅提高泊位使用效率，为煤炭运输大通道的高效畅通提供了坚实的通航保障。

黄骅港务公司负责人表示，黄骅港作为西煤东运、北煤南运主要枢纽港口，占到北方煤炭总下水量的近1/3，对国家能源安全具有重要意义。

为进一步发挥黄骅港煤炭下水外运作

用，切实保障能源安全供给，在国家能源集团党组部署下，黄骅港务公司一系列举措落实落地。

创新管理体制机制，制定“10+10”能源保供机制，将协同作业、生产计划、设备维修、天气应对、作业组织等20项内容具体化、标准化，实现从细化和关键点的挖潜增效。自7万吨双向航道于2013年9月14日成功通航至2024年3月31日，黄骅港务共组织7万吨级船舶双向通航80批次118艘次，有效提升了黄骅港船舶通行能力。

黄骅港务公司生产指挥中心生产计划工程师陈浩表示，为进一步缩短船舶进港时间，提升泊位利用率，结合原来杂货泊位待泊机制的实施，今年1月17日，黄骅港务开创性港前待泊区待泊机制。

记者在采访中了解到，该公司协同沧州海事局在煤炭港区和综合港区航道之间水域建设港前待泊区，可同时满足8艘7万吨级空载船舶临时待泊，同时将煤炭港区三个港池互为临时待泊区，创造性建设成“港前+港池”双待泊区，较之前船舶进港时间每条可节约近1小时。双待泊区的正式启用，有效缓解了航道压力。截至3月31日，已组织119艘次船舶通过港前待泊区临时锚泊后进港，组织13艘次船舶利用港池待泊区临时待泊，累计减少空船进港时间约130小时，是继双向通航和待移泊作业后又一高效通航组织模式，为一体化高位运行和常态化能源保供提供了坚强保障。

2023年，黄骅港务公司完成煤炭装船20948.6万吨，超过全年任务128.6万吨，同比增加2.1%，占国内煤炭总下水量的29.6%，稳居全国煤炭第一下水港。今年一季度完成煤炭卸车量5496.5万吨，同比增加11.4%；完成煤炭下水量5448.7万吨，同比增加11.4%，占国内煤炭下水总量的31.6%，继续领跑全国。

牢记殷殷嘱托  
多功能综合性开拓更加有力

2023年5月30日，国家能源集团全面贯通我国“西煤东运”第二条大通道“路港航”反向综合运输，实现“路港航”一体化双向重载多联运，有效破解跨运输方式、跨作业环节瓶颈，释放更多一体化运输能力。

殷切嘱托，时不我待。站在新时代坐标上远眺，国家能源集团党组谋划以黄骅港、天津港为起点，以煤炭作为主业，辐射所有沿海省份；以长江、西江两条经济最发达区域为横线，将国家能源集团自有电厂码头进行资源整合，围绕京津冀、长三角、粤港澳大湾区三大枢纽这个核心，逐步通过其他运输途径延伸一体化运营触角，构建起覆盖“四大经济圈”的“一纵两横三大枢纽N条通道”格局和“双轮驱动”综合物流运输体系。届时，我国沿江沿海区域与腹地晋陕蒙区域物流全线联通，做大做活物流产业，助力国家经济发展的支撑作用更加有力。

百舸争流，奋楫者先；千帆竞发，勇进者胜。

2023年8月，在深化上海泛亚（天津港）、大连DBR（大连港）、上港集团（上海港）三条集装箱航线基础上，黄骅港务公司成功开辟中谷“黄骅-天津”集装箱航线，开辟了更广阔的适箱货源腹地。2023年实现集装箱作业量73400标箱，较去年增长260%。

2023年11月15日，在一体化运营单位和一体化外单位通力配合下，国家能源集团打通“疆煤”从新疆至黄骅港全程铁路集装箱运输新通道。来自新疆的煤炭集装箱由黄骅港下水运到福建、广东和广西，是国内最长的运输路径，不仅在经济效益上具有较强竞争力，更为重要的是可有效应对能源危机，提升华东华南沿海能源保障能力，为能源安全提供有效支撑。

2023年12月25日，开通“中欧班列”路线航运，先后在中欧班列路线完成51标箱聚醚、64标箱硼酸及10标箱电子血压计共计125标箱运输任务，成功拓展“一带一路”物流运输海陆联运新通道，港通天下初出茅庐。

同时，黄骅港务公司充分发挥集团公司“煤电化路港航”全产业链一体化生产运营优势，积极拓展集团内物流业务渠道，煤制油PVC产品集装箱从黄骅港发往上海港进行集散作业；与沧东电厂签订粉煤灰装卸合同，实现集团内首次下水运载粉煤灰业务；开创性启动双向重载集装箱物流运输和设备大件卸船业务，持续提升黄骅港综合物流运输能力，全力推进黄骅港煤五期工程、油口码头、南港区物流园等重大工程建设，提升港口能力，拓展港口业务范畴。

2023年，黄骅港全年完成非煤业务吞吐量1238.3万吨，同比增长61.65%，较年计划超38.3万吨。

不负殷切期望  
科技赋能现代化大港

黄骅港务公司科技信息中心智能控制科副科长陈致远自豪地说：“科技创新是现代化大港的有力支撑，正是创新使黄骅港成为世界首个全流程装卸设备智能化管控的煤炭港口，是名副其实的世界一流港口。”

“世界一流不是我们自封的，这是经专家评审过的，我们港口与澳大利亚纽卡斯尔港进行同类业务对比，我们有九项指标超过他们。”生产二部设备点检员王洪福补充说。

5月11日，在黄骅港装船码头，一名职工正站在货轮上，手持移动终端，通过语音控制装船机动作：“臂架向前。”装船机立即开始大臂前伸动作。

据了解，为进一步提高装船环节的智能

能技术的装船机操控方案研究，在应对特殊船型与特殊环节时，利用5G通信优良特性，实时传输舱口指挥语音指令至语音引擎端智能识别，并驱动装船机快速响应，做出响应动作。这是黄骅港打造现代化大港的集中体现。

立足绿色、智慧、高效、平安综合大港基础，黄骅港务阔步向无人智能数字港口迈进。以“交通强国”试点项目“绿色港口发展”和“煤炭码头全流程设备远程集控技术研究与应用”为依托，基于物联网、大数据、人工智能技术，研发了粉尘多维度云监测与智能洒水联动控制系统；基于融合光谱的煤质快速检测技术研发与应用，开发了近红外光谱与X射线荧光光谱融合系统。

港口公司负责人表示：“我们建设了港口产业科研平台，打造‘四层一体’科技信息管理体系，全力攻克行业科技难题，形成散杂货港口行业原创技术策源地和产学研基地，为京津冀实现高精尖发展、开拓多元化产业集群提供了强劲动能。”

目前，黄骅港务公司建设了智能运营调度系统，打造了集港口公司和黄骅港务生产调度、运营监控、安全预警、应急指挥、视频会议于一体的数字化运营管理平台，构建了“管一级、看一级”两级管理模式。交通强国试点任务通过交通运输部验收，“散货港口智能化技术及成套设备研发与示范应用”项目打通港口上下游数据和推动港电作业系统协同，形成一套散货港口智能化标准体系、一套散货港口智能生产操作系统与工控系统国产化产品，全线设备自主准备、运行、停止、切换，几乎不需要人员参与操作，打造了以监护为主代替操作为主的生产作业新模式。

在科技强有力赋能下，黄骅港务堆场配员减少62%、平均装船时长缩短25%、堆存能力提升10%、装船效率提升3.8%，船舶在港停时同比缩短5.1%。

## 逆行向险 有一种守护叫“拖轮船队”

■ 本报通讯员 陈春宇 白洪义

浩瀚的渤海湾畔，矗立着一座充满生机与活力的港口——黄骅港。这里，装满“乌金”的船舶昼夜不息地穿梭往来，承载着国家经济发展的重任。这片繁忙的海域有一支鲜为人知的队伍，默默守护着海域的安宁，他们就是黄骅港务拖轮船队。

清晨，当第一缕阳光温柔地洒在海面上，黄骅港务拖轮船队们开始了一天的忙碌。他们驾驶着被誉为“小个子大力士”的拖轮，在港口各个角落穿梭，协助货轮安全可靠靠泊。这些拖轮虽然体形小巧，但力量惊人，就像大海中的守护者，守护着每一艘过往的船只。

除日常拖带作业，黄骅港务拖轮船队还肩负着更重要的使命——保障黄骅港海域人员和船舶的生命财产安全。危急时刻，他们总能迅速响应，毫不犹豫地奔赴现场，为遇险船舶和人员赢得宝贵的救援时间。

## 全力打造海上安全后盾

近年来，黄骅港煤炭下水量稳居全国首位。随着7万吨级双向航道一期工程竣工，来往船舶日趋密集。由于黄骅港地理位置特殊，海上气候条件复杂，为保障能源枢纽港高效运行，拖轮船队制定应急救援预案，提高对海上搜救的快速反应能力。

2023年1月12日，黄骅港3号锚地收到一条紧急求助：“绪扬19”轮上一名船员因呼吸困难已经昏迷。情况危急！黄骅港务公司立即指派王洪银驾驶拖轮前去救援。当时，海上风力达7-8级，浪高近3米，能见度不足200米。王洪银跟随导航寻找“绪扬19”轮，凭借丰富的经验和精湛的船艺，成功将病危船员接至拖轮并迅速返航。

“在抢险救助中，虽然大家都很累，



拖轮船队开展应急救援演练。

特约记者 刘建玲 摄

但都有一种发自内心的自豪感。尽管风浪大得让人恐惧，但作为一名救助拖轮的船长，我必须稳住情绪，为船员们作出表率。”王洪银说。

2023年5月12日，调度管理科科长张宁像往常一样开始一天的工作。他紧盯视频监控屏幕，关注气象预报。当得知夜间有大风时，立即布置防风措施。

傍晚时分，黄骅港果然遭遇大风侵袭，瞬间风力达到11~12级，进港的四艘船舶几乎同时遇险。面对突如其来的考验，张宁和同事们果断启动抢险救援措施，与大风赛跑，为遇险船舶增加抢险拖轮，为抢险作业赢得了宝贵时间。

抢险过程中，张宁根据现场情况给予专业提示，避免更加紧迫的局面出现。最终，他们成功化解四艘船舶的险情，保障了

在港货轮的安全。事后，“国电17”轮船长激动地说：“我们遭遇险情时感到无比绝望，但看到黄骅港务公司的拖轮及时赶到，我们心中顿时燃起了生的希望。”

## 科技赋能海上“移动安全桩”

作为海上运输的“移动安全桩”，拖轮船队默默守护着每一次海上运输的平安。“黄骅港秋冬季以偏北风为主，春季偏东风居多……”海事管理科科长庞锋正在对新入职驾驶员进行安全培训。第一名新入职船员不仅要接受严格的安全培训和风险告知，还要在船上签订“师徒带”协议，由经验丰富的船员一对一辅导，确保他们快速适应并胜任工作。

除了船员的技能培养外，拖轮船队背后还有一支技术力量，他们是拖轮船队的

设备保障团队，守护着每一艘拖轮的安全与稳定。

在这个群体中，资深轮机长刘友是其中的佼佼者。他的专业能力和迅速反应总能在关键时刻发挥重要作用。

2023年元旦假期，拖轮船队值班调度室的电话铃声突然响起：“船调，神华拖12轮，我船雷达突发异常，无法工作，请协助解决。”

雷达，作为船舶的眼睛，对于航行安全至关重要。一旦失效，船舶在海上就如同盲人一般，无法有效识别周围的障碍物，这无疑给拖轮的航行带来巨大安全隐患。

值班调度员立即联系轮机长刘友，“收到，这就过去，请船舶在码头等候。”刘友没有丝毫犹豫，穿戴齐全直奔现场。

登上神华拖12轮，刘友来到驾驶室，对故障展开排查，很快锁定故障源头——

稳压电源的散热风扇损坏。经过近三个小时的紧张工作，雷达系统终于恢复正常。

“这些外国设备维护成本大，如果不解决这些问题，设备保障就会永远受制于人。”刘友将情况反馈给技术团队带头人岳小林。

“咱们已经着手推进拖轮前期的国产化改造计划，这个航海雷达就是首个攻坚点，后续还将打造一套智能航行辅助系统，让这双眼睛看得更远、照得更清晰、用得更智能。”岳小林说道。

经过近一年攻关，全方位立体融合探测技术在神华拖10轮成功应用。

“将现有高科技探测装置融合到一起，辨识精度最小直径可达10厘米，实现水面及水下物体的有效识别，而且设备国产化率高，维修保养成本更低了。”岳小林说道。

全方位立体融合探测技术通过系统建模及大数据分析，实现了对拖轮周围环境全天时、全气候、全方位的动态实时监测，可在拖轮搜救抢险中更好发挥雷达作用，及时发现遇险船舶和人员，从而为搜救抢险争取更多宝贵时间。

自黄骅港开港以来，黄骅港务拖轮船队始终秉持高度的责任感和使命感，共计执行及参与海上搜救抢险任务362项次，紧急出动搜救抢险拖轮674艘次，累计投入救助时间2436小时。在这些行动中，他们成功救助了191艘次遇险船舶以及161人次遇险人员，赢得了社会各界的广泛赞誉。

乘风破浪、披荆斩棘，他们在雾中守候，在风中靠泊，这支忠于使命、勇于担当的海上拖轮船队，技术精湛、装备精良，每一次出海都承载着庄严的使命。他们不屈不挠，勇往直前，用实际行动打造海上“移动安全桩”，为守护黄骅港海域的平安筑起了一道坚不可摧的防线。