

建强“大港口” 推进大开放

——我市努力建成东北亚地区经济合作窗口城市综述

本报记者 单宇 通讯员 马晓宇 张强

面向大海,走向世界。港口,是唐山进一步推动高水平对外开放的核心战略资源和最大竞争优势。2010年7月、2016年7月,习近平总书记两次亲临唐山视察,作出“三个努力建成”“三个走在前列”重要指示,亲自为唐山擘画了宏伟蓝图,指明了前进方向。

15年来,全市上下按照习近平总书记“努力建成东北亚地区经济合作窗口城市”的重要指示要求,紧紧抓住京津冀协同发展和“一带一路”建设两大机遇,通过走港产城融合发展之路,不断拓展外贸航线,建设内陆港,进一步扩大港口腹地,努力打造世界一流综合贸易大港,一幅以蓝色为背景的开放画卷在唐山徐徐展开。

建设世界级大港口

东临渤海的唐山,蔚蓝色海岸线如同蓄势待发的弓弦。

1989年8月10日,随着钻机的第一声轰鸣,唐山港破土动工,作为唐山市的龙头项目,开启了破冰向海之旅,从此,唐山这座沿海城市彻底结束了没有自己港口的历史。

大港通四海,巨轮泊九州!目前,唐山港京唐港区已建成1.5万—25万吨级泊位46座,216万标箱,货物堆场1000多万平方米,航道等级25万吨级,可接卸30万吨级减载船舶。2009年,吞吐量突破1亿吨,成为中国吞吐量过亿吨的“最年轻”港口;2013年吞吐量突破2亿吨;2023年完成吞吐量3.07亿吨,同比增长11.9%,创建港以来历史新高。

多年来,京唐港区先后创下中国建港技术史上“三个第一”,两项成果获国家科技进步二等奖,培育了河北首家上市港口企业,主要经营指标位居A股上市港口企业前列。同时,京唐港优化功能布局,发挥国家能源原材料主枢纽港作用,畅通北煤南运通道,建成全国单体面积最大的沿海港口堆场气膜结构条形仓,创新绿色集疏港模式,获评四星绿色港口。还打造环渤海区域性集装箱航运枢纽核心,建成河北首个全自动化集装箱泊位,入选全国首批交通强国示范项目和京津冀共建共享十大场景。

曹妃甸原不足4平方公里的带状沙岛,从甸头向前延伸500米,水深即达25米,甸前深槽水深达36米,有一条深达27米的天然水道直通海峡通向黄海,是渤海唯一不需要开挖航道和港池即可建设30万吨级大型泊位的天然港址。2024年,曹妃甸港区年度出入境船舶首次突破4000艘次,全年完成货物吞吐量55730万吨。“曹妃甸港区的建设提高了中国承接能源矿石进口的能力,缓解了煤炭船港能力不足和北煤南运的矛盾。”曹妃甸港口商务经济区管理办公室副主任刘东弘说。

唐山港丰南港区2016年正式开工,该港区第一个码头项目在2023年底正式投运。至此,唐山港开启“一港三区”发展新篇章。

栉风沐雨,一路生花。唐山港实力全球领先:2022年,完成货物吞吐量76887万吨,跃居世界沿海港口第二位;2024年,货物吞吐量达86215万吨,同比增长2.37%,稳居全球第二。同年,京唐港区51号、52号两个30万吨级散货泊位获批建设,25万吨级航道试运行,26号、27号

泊位正式对外开放,港口服务能级持续提升。依托坚实根基,唐山港顺势而为,在发展大潮中聚焦智慧、绿色、效率、平安港口建设,加速从“大进大出”向“优进优出”转型,港产城融合的良好态势正不断深化。

国际“朋友圈”越来越大

渤海湾畔,汽笛声声。夏日的河北港口集团唐山港京唐港区,集装箱货轮缓缓靠泊,自动化岸桥高效运转,集疏运卡车穿梭不息,一派繁忙景象。这里,每天都有成千上万的集装箱进出港口,被运往世界各地。近年来,唐山港以集装箱为纽带,积极开拓新航线,不断优化服务质量,全面深化陆海联动,持续扩大国际“朋友圈”,为全市高水平对外开放提供了强有力的物流支撑。

港口大不大看吞吐量,强不强看集装箱。聚焦打造区域性集装箱航运中心,唐山港不断拓展集装箱航线,目前已开通内外贸集装箱航线40余条,进一步扩展港口辐射能力。时间拨回14年前——2011年,唐山港迈出了国际化的关键一步——“鸭绿江”轮在京唐港区顺利完成91个标准箱的装卸任务后,首航韩国釜山港。这是河北港口第一条真正意义上的外贸集装箱班轮航线,为腹地企业开辟了直达国际市场的新通道。以此为开端,唐山港聚焦日韩,航线拓展步伐不断加快。2017年,“SEOUL TRADER”号集装箱货轮从京唐港出发,直航日本关东,标志着中日直航航线的开通。2021年,唐山港—韩国平泽港航线投入运营,至此,唐山港实现了对日韩主要港口的高密度全覆盖。

河北港口资源整合之后,集装箱航运事业迎来了大发展、快发展。2023年,首条东南亚集装箱航线开通,中东、印巴航线试运营;2024年,借助京唐港—上海的高密度内外贸同船航线,开通河北港口首条远洋航线“美西快线”,让冀货出海、国货出海能力不断提升。

作为我市本土培育的航运企业,合德海运承担着服务全省、全市向海发展的重要使命,立志让河北货物跨越山海、走向世界。“2024年以来,我们新增船舶16艘运力,目前共运营内外贸集装箱船舶51艘,载箱位7.42万标箱,位列全球班轮公司运力第26名。”合德海运副总经理赵亚敏介绍。腹地是港口的坚强支撑,近年来,唐山港积极服务构建新发展格局,融入共建“一带一路”,将“出海口”搬到内陆城市的“家门口”,形成腹地支撑港口、港口带动腹地的共赢局面。

2016年,唐山港京唐港区在山西晋中设立首个内陆港——唐山港中鼎内陆港,迈开深耕中国西北地区的第一步;2018年,唐山首条中欧班列开行,从京唐港区开往比利时安特卫普,标志着唐山沟通世界的国际铁路物流大通道由此打通;截至2024年底,唐山港共建成内陆港59个,开通海铁联运线路20余条,覆盖11个省、区、市。

目前,唐山港拥有海上货运航线230多条,通达80多个国家和地区,成为面向东北亚地区对外开放的桥头堡,陆海内外联动、东西双向互济的开放格局进一步显现。

唐山港京唐港区,桥吊林立,巨轮穿梭,集卡车井然有序,集装箱起起落落,一派盛夏繁忙景象。站在京唐港区第三港池南岸,河北港口集团唐山港集团党委副书记、总经理张小锐一边向北指去一边向记者介绍:京唐港区建港之初,由于唐山市域煤炭、钢铁产业势头强劲,接卸矿石、煤炭等大宗散杂货是主要业务,集装箱发展相对落后,只有10号、11号两个泊位作业集装箱,设计年通过能力仅20万标箱。但是随着腹地产业结构调整,散杂货业务趋于饱和,京唐港区把大力发展集装箱作为转型升级、跨越发展的突破口。

“京唐港区现在有5个专业化集装箱泊位,设计年通过能力241万标箱,航道等级25万吨级,都是我们集装箱作业的‘硬实力’。”张小锐说在集装箱生产管理中心室外平台,谈起这段往事充满了自豪。采访中记者了解到,今年上半年,唐山港京唐港区累计完成集装箱船舶作业1156艘次,吞吐量同比增长了22.6%。在智慧码头控制中心,岸桥司机王海龙紧盯屏幕,手握摇杆,一提一拉之间,远在几公里外的集装箱轻松吊起。

对外开放水平不断提升

一头联陆地,一头通江海。随着唐山港的不断转型升级,综合贸易大港的潜能正在加速释放,唐山对东北亚尤其是日韩企业的吸引力日益增强——

2023年10月19日,距唐山港京唐港区4号码头仅1.4公里,河钢集团、韩国浦项控股(POSCO Holdings)两家世界500强企业联手打造的高端汽车板项目——河钢浦项汽车板项目顺利竣工投产。该项目总投资41.25亿元,年设计产能达到135万吨,是近年来中国钢铁行业单体投资最大的外商合资项目。

这只是一个缩影。近年来,我市持续加强与东北亚国家的联系,贸易合作稳步扩大。成功推动松下产业机器、爱信齿轮、住友建机等重点在唐日韩龙头企业发挥“磁吸效应”,实现以商招商、产业链招商。日本爱信8速自动变速器提产扩能项目等一批优质外资项目先后签约落地。截至2024年7月底,全市共有东北亚外资企业88家,形成了高新区和开平区两大日资企业聚集区。

截至目前,我市与东北亚地区有贸易往来的企业超过550家,2024年,全市实现对东北亚地区进出口157亿元,占全市进出口总额的10.6%,较2010年年均增长5.1%。2024年,全市实际使用东北亚地区外资25588万美元,占全市总量的88.4%,同比增长1973.6%。

多年来,我市不断强化服务保障和风险控制,助力企业“高水平”走出去,对外投资有序发展。截至目前,全市对东北亚地区投资企业达33家,中方对外投资额1.67亿美元。2024年,新增投资备案企业1家,中方对外投资额300万美元,同比增长121.5%;对东北亚国家承包工程新签合同额8.84亿美元,完成营业额7190万美元。其中,二十二冶中冶俄罗斯欧化集团新化学综合体项目,是我市近年来最大的对外承包工程项目。

经过15年的发展,唐山经济外向度不断提升,越来越多的“唐山制造”和“唐山服务”品牌走向国门,走向世界。

作为国内最大的机车检测设备研发企业唐山百川智能机器有限公司,其产品早已成功出口新加坡,我国轨道交通检修成套装备首次叩开发达国家市场大门。近年来,该公司产品先后出口到新加坡、日本、加拿大、法国、沙特阿拉伯、巴基斯坦、乌兹别克斯坦等多个国家;

河北华发教育科技股份有限公司研发的触控产品远销美国、韩国、荷兰、印度、塞尔维亚等国家,受到国内外市场的认可和赞扬;

英莱科技有限公司生产的工业机器人焊缝跟踪系统成功应用于世界知名企业——德国库卡机器人公司,得到全球顶级工业机器人生产商的认可,英莱科技公司因此成为首家进入库卡工业机器人系统的中国公司;

……我还充分释放政策叠加效应,打造支撑开放发展的重要承载平台。以曹妃甸自贸片区为例,自2019年挂牌以来,累计形成自主创新成果231项,推动中日韩循环示范基地、东北亚国际生态产业园等平台设立,吸引翰诚机械(中韩)、中石纳米科技(中韩)等多家东北亚企业落户。



曹妃甸港区

开启对外合作新坐标

本报记者 景立华 杨海 赵冠群

2025年5月7日,随着一声清脆的鸣笛,首列发往俄罗斯巴古利纳亚的中欧班列缓缓驶出曹妃甸站。这趟满载90标箱货物的列车,将跨越4330公里的路程,经满洲里口岸出境,最终抵达目的地。这一里程碑事件标志着曹妃甸港区在“一带一路”东西双向互济的战略布局中,又成功落下了关键一子。

自2023年11月推进中欧班列常态化运营以来,曹妃甸港区不断拓展国际运输网络。此前,已开通经霍尔果斯口岸的周四固定班列,如今新线路的开通,进一步丰富了其国际运输走廊。

2010年7月,习近平总书记亲临曹妃甸港区25万吨级矿石码头考察。15年后的今天,唐山港曹妃甸港区已发生了翻天覆地的变化。目前,港区已建成运营105个泊位,成为连接国内国际双循环的重要枢纽。仅今年上半年,曹妃甸港区就完成港口货物吞吐量2.79亿吨,展现出强大的物流承载能力。

在国内物流方面,曹妃甸港区拥有25个内陆港,每年约有2亿吨煤炭通过这里实现北煤南运,保障了南方地区的能源需求。同时,来自卡塔尔等地的LNG运输船也频繁停靠曹妃甸港区。2024年,港区卸载进口LNG达623万吨,外输天然气88.2亿立方米,为国内能源供应的多元化和稳定性提供了有力支持。

今年以来,曹妃甸港区的国际班列开行呈现出加速发展的态势。截至目前,该港已累计发运中欧(亚)班列44列,国际运输网络持续完善。依托地处渤海湾中心地带的区位优势,曹妃甸正逐步成为东北亚地区货物中转的重要支点,通过连接俄罗斯、蒙古国等国家的运输通道,强化与东北亚经济体的物流联动。

在中蒙物流合作方面,曹妃甸港区同样成果显著。2021年2月,首列搭载100箱蒙古国进口煤炭的集装箱班列顺利抵达曹妃甸港通用码头站。该班列采用中蒙俄互认的集装箱运输方式,从蒙古国乔伊尔直达曹妃甸港区,运输了3200吨蒙古国进口焦煤。这一举措不仅深化了曹妃甸港区与蒙古国的物流合作,也进一步巩固了曹妃甸作为蒙古国新出海口的重要地位。

此外,曹妃甸港区正在全力打造公铁海多式联运枢纽。2025年6月初,曹发展集团旗下的曹妃甸港前物流铁路专用线工程取得关键进展——八队中桥最后一片T梁成功架设。根据设计,该项目年运量近期可达550万吨,远期有望突破1020万吨。预计2025年10月全线贯通后,年运输能力将提升40%,大幅降低区域物流成本。该项目负责人表示,此项工程是曹妃甸打造“公铁海”多式联运枢纽的重要一环,将有效提升大宗货物运输效率,推动装备制造、自贸片区企业与港口资源的深度联动。

早在2019年2月,曹妃甸港区就开启了集装箱智能化运输新模式,并正式纳入中欧班列国家运输网络。曹妃甸港集团与中铁联合国际集装箱有限公司签署战略合作协议,实现了与中国铁路总公司国内18个中心站的互联互通。中国工程院院士倪光南在曹妃甸港智能集装箱运力有限公司揭牌仪式上表示,这种合作模式实现了大数据和智能化驱动下的铁水联运,利用集装箱智能化形成了创新模式。

为了进一步拓展市场,曹妃甸港集团大力实施“西北腹地”战略,在包括内蒙古在内的西部多省份设立了10余个内陆港。通过这一战略布局,曹妃甸港区正逐步从单纯的货物枢纽转变为“航运+物流+贸易+金融”的复合型国际港口,以铁路和航线编织的物流网络,让世界变得更近。

以硬核实力架起唐山对外开放“黄金通道”

——对话河北港口集团唐港集团党委副书记、总经理张小锐

本报记者 单宇 通讯员 马晓宇

唐山港京唐港区,桥吊林立,巨轮穿梭,集卡车井然有序,集装箱起起落落,一派盛夏繁忙景象。

站在京唐港区第三港池南岸,河北港口集团唐山港集团党委副书记、总经理张小锐一边向北指去一边向记者介绍:京唐港区建港之初,由于唐山市域煤炭、钢铁产业势头强劲,接卸矿石、煤炭等大宗散杂货是主要业务,集装箱发展相对落后,只有10号、11号两个泊位作业集装箱,设计年通过能力仅20万标箱。但是随着腹地产业结构调整,散杂货业务趋于饱和,京唐港区把大力发展集装箱作为转型升级、跨越发展的突破口。

“京唐港区现在有5个专业化集装箱泊位,设计年通过能力241万标箱,航道等级25万吨级,都是我们集装箱作业的‘硬实力’。”张小锐说在集装箱生产管理中心室外平台,谈起这段往事充满了自豪。

采访中记者了解到,今年上半年,唐山港京唐港区累计完成集装箱船舶作业1156艘次,吞吐量同比增长了22.6%。

在智慧码头控制中心,岸桥司机王海龙紧盯屏幕,手握摇杆,一提一拉之间,远在几公里外的集装箱轻松吊起。

“智能化、无人化是大势所趋。”张小锐语气坚定,“我们正大力推进21—22号、26—27号泊位自动化改造,两个项目完成后,京唐港区集装箱码头年设计通过能力预计增加23.5万标箱。”

2022年10月,河北港口集团重组成立,正式把统筹河北三港四区集装箱和航运事业发展的重任,交到唐港集团的手中,京唐港区集装箱航运迈入联动发展的新阶段。立足将京唐港打造成区域性集装箱航运中心,我们建立了联通全省三港四区的‘海上穿梭巴士’支体系,每月60班。”张小锐介绍说,“周边港口的货物‘喂’给京唐港,货量集中,保障干线航线的稳定运行。”

创新突围、敢为人先,唐港集团服务唐山高水平对外开放,深耕日韩航线,加快建设东北亚地区经济合作窗口城市,全力推动唐山高水平对外开放。

现在,京唐港区已开通内外贸集装箱航线40条,内贸航线通达我国沿海沿江各主要港口,外贸航线覆盖日韩、东南亚、中东、印巴、美国等10余个国家和地区。

在京唐港区27号泊位,“吉源隆85”号集装箱货轮正在装

船,唐山腹地的纯碱、水泥、脚手架等货物将搭乘这班船,经广州南沙港运抵最终目的地泰国、越南。

自东南亚航线开通以来,合德海运业务团队主动出击,深入腹地企业调研需求,精准匹配航运服务。通过优化航线结构,将最初一条航线拆分为泰国、越南两条独立运营线路,大幅提升了运输效率和客户满意度。

合德海运有一个特殊的办公室,是他们的直播间。工作人员介绍:“我们是全国第一家以直播带货形式开展订舱销售的航运企业,今年已经直播满5年,关注人数超2.7万人。通过直播,我们既售出了集装箱舱位,也让客户得到了实在的折扣,达到推广合作、互利共赢的目的。”

乐亭盘扣、滦南钢铁、玉田蔬菜、迁西板栗、钢铁、陶瓷、化工品……越来越多的“唐山制造”通过这里发往全国各地。

“航线就是生命线,我们不仅要要把航线织得更密,更要提供从订舱到报关、从运输到提货的全流程优质服务,让唐山企业‘走出去’的路更宽、成本更低、速度更快!”张小锐满怀期待。



励精图治