

厦门港：书写新船说 逐梦世界一流强港

今迎开展集装箱运输业务40周年，集装箱年吞吐量从40年前的3292标箱增长至1243万标箱



▲厦门港接待能力全球一流，图为两艘巨轮同时靠泊作业。（本报记者王协东拍摄）

40年前的1983年3月28日，香港“华胜”轮靠泊试生产的东渡港区一期工程码头。看着船上一个个巨大的铁皮箱子，装卸工吴伟建和身边的同事们目瞪口呆，“大家都傻掉了，纷纷讨论这是什么东西。后来，一群人跟着海关工作人员去检查，打开箱门才弄明白，原来是装货用的，叫集装箱。”

一辈子肩挑背扛的老码头，见证了这一历史性的一步：厦门港拉开集装箱业务序幕。

箱子里装的是货物，更是梦想。伴随着国家、省、市经济产业快速发展，集装箱运输成为贸易、投资的基石所在。厦门港，也从默默无闻的地方小港，完成向集装箱干线港、枢纽港的“蜕变”，跻身为排名世界第十三位(2021年)的集装箱强港。

40年光阴如梭。如今，在国家、省、市发展大局中的厦门港，以“勇立潮头、勇毅前行”的精气神，肩负着服务与融入新发展格局的重要使命。新征程上，厦门港仍将一如40年的探索历程，解放思想、改革创新、勇担使命、砥砺前行。

本版文/本报记者 徐景明 汤海波 通讯员 王晓真 本版图/资料图(除署名外)

A 探索起步 拥抱特区经济发展大潮

1983年，站在厦门港第一台桥吊上，20岁出头的小伙子詹志龙很兴奋，他操作着这台巨型机械，将一个集装箱顺利装卸。耳边的风声、潮水声、汽笛声、机械运转的轰鸣声，让他觉得：一个时代的风，已从海上吹来。

不过，詹志龙晚上经常睡不着觉：他当时月工资32.5元，而那台桥吊价值600万元，在当时如同天文数字。“我们不敢怠慢，每个操作都要小心翼翼，碰坏一个零件愁得好几天合不上眼。桥吊不用的时候，还要用铁链捆绑起来，专门设一个岗亭，三四个人轮流站岗。”他回忆。

1983年3月28日，香港“华胜”轮靠泊厦门港东渡一号泊位，开创了福建省港口集装箱装卸作业先河。“华胜”轮在当时算是大船，能装300个集装箱。装卸、堆存、进出港的每一个流程，最开始是记录在一张A型的纸卡上，接待一次靠泊，十几个职工要四处奔波，忙上3个班、36个小时。

1983年，港口人靠着一双手、两只脚，完成全年3292标箱的集装箱吞吐量。

1984年2月，改革开放的总设计师——邓小平同志来到厦门视察。之后，厦门特区范围扩大到全岛，并逐步实施自由港的某些政策，并设立台商投资区，进出口加工贸易快马加鞭。“这让厦门港人更加坚定发展集装箱业务的信心。”厦门集装箱码头集团退休职工詹志龙说。

1993年，厦门港集装箱吞吐量升至15万标箱。从日本购买的2台二手桥吊，分别被命名为O1、O2，帮助厦门港精准踏上集装箱化的发展大道，这两台桥吊像老师般，在海天码头“服役”的29年间，先后培养出一批批优秀的技术骨干：福建省

B 改革创新 向干线港转变

“从根本上改革了港口管理体制，彻底实现了政企职能分开和政企分立，明确了港务局和港务集团各自职责，为港口市场的有序建立和专业经营奠定了坚实的基础。”

上述文字，选自1998年第五期《中国港口》杂志《港口管理体制分开的成功尝试》一文——1998年6月18日，厦门港实施政企分设，厦门港务集团有限公司正式挂牌成立，这是我国沿海港口中首次尝试港口管理体制政企分开改革。

厦门港口业务发展蒸蒸日上，厦门市、市政府和港务局有关领导敏锐地意识到，随着市场经济和改革开放的推进，政企分开势在必行。这使港口发展有了“舵手”，也有了“大船”。市场化是至关重要的一步棋。这让厦门港很早就意识到，只有更好的服务，才能赢得市场。比如，高速发展的时候，业界存在一种现象叫“拜码头”，因为航线少、仓位紧张，作业效率也有限，船东、货主常要登门拜访。“拜”着码头加班加点，“捞快一点”，我们不能自视过高，要认识到，成绩的背后，是国家和省市发展的趋势和需求。厦门港要“打铁自身硬”，把自己的能力提上去。“已退休的一位码头老领导这样说。

很快，厦门港码头运营主体不再只有海天一家，国际货柜、象屿新创建和港务发展先后于1998年—1999年加入竞争，共同做大市场蛋糕。1999

年5月22日，厦门国际货柜码头为厦门港成功开辟了第一条远洋航线至美国，成功启动从喂给港至干线港的转型。2000年12月7日，厦门港年集装箱吞吐量突破100万标箱，开始在国际舞台上崭露头角。

“没有舞台就没有精彩。”码头人，用工匠精神呵护着厦门港的品牌。

1997年，学汽修的“山里娃”冯鸣昌，用文曲星翻译资料，骑着车一手自行车上夜校，短短四五个月，就从一名“门外汉”成长为“技术状元”。2005年，他负责建造8个价值6000万元的龙门吊，其间，他与外方工程师就技术问题据理力争，用精湛的现场操作指令让对方折服并配合整改。

郭朝阳最早在码头开叉车，后来因为手巧，成为一名维修工。1999年冬天的一个夜晚，一台没有电梯的老桥吊发生故障，需要更换的配件重六七十斤，用维修吊车吊运很麻烦，往返一趟四五十分钟。“桥吊机况，每一分钟都是巨额损失，耽误久了，船东会怎么想？”郭朝阳心一横，扛着配件顺着人宽的楼梯往上爬，顶着刺骨寒风，快速修好设备。

据不完全统计，40年间，从港口一线走出过国家、省、市级劳模、五一劳动奖章获得者40余人；命名省、市级工人先锋号、模范班组、市青年文明号等荣誉班组近30个……劳模精神、工匠精神、劳动精神，成为另一个推动厦门港发展的力量源泉。



▲1997年4月19日，“盛达”轮首航台湾高雄港。



▲1983年3月28日，香港“华胜”轮靠泊厦门港东渡一号泊位。

大事记

1983.3.28 香港“华胜”轮靠泊厦门港东渡一号泊位，开创了福建省港口集装箱装卸作业先河。

1997.4.19 两岸试点直航的第一艘船——“盛达”轮从海天码头起航，首航台湾高雄港。

1998.6.18 厦门港实施政企分设，厦门港务集团有限公司正式挂牌成立，这是我国沿海港口中首次尝试港口体制政企分开改革。

2007.9.6 嵩屿码头一期工程投产，接待能力直指“全球一流”，并保持至今。

2016.5.16 厦门港集装箱智慧物流平台上线运行。

D 整合图强 吞吐量突破千万标箱

2013年12月，东渡港区的一栋楼前，红绸从脚圈上落下，露出“厦门集装箱码头集团有限公司”几个金光大字，宣告一家码头“航母”企业的正式诞生。该集团整合了多家知名国企、上市公司的集装箱码头资产，所属码头岸线资源基本涵盖厦门港10万吨级以上的集装箱码头泊位，无论接待能力还是服务能力，都是厦门港“绝对主力”。涉及范围之广、技术难度之高在当时前所未见。

至此，厦门港迎来了波澜壮阔的“大码头时代”。整合的效果可謂立竿见影，集装箱泊位抱拳合一，各类资源得到最大限度的利用。那一年正好是郑玉辉成为码头桥吊司机的第十个年头，“我们司机最大的体会，是上机装卸时总处于‘停不下’的状态，恨不得直接住在桥吊上，这种变化让我觉得有点不可思议。”他说。

2015年4月21日，福建自贸试验区厦门片区挂牌成立，持续出台一系列开放政策，为集装箱发展带

来考察的国际航线络绎不绝，远洋干线日常通勤的必经之路。他是最早一批出岛工作的港口人。

“港口是最早实施跨岛发展的产业之一。早在1994年，厦门港已在岛外海沧港区布局，提升本岛、跨岛发展”战略的提出，坚定了厦门港在岛外建设深水泊位，全面迎接世界集装箱船舶大型化的决心。”现任厦门集装箱码头集团副总经理、厦门海润集装箱码头有限公司总经理的黄冀旭说。

当时，海沧港区周边还是渔村，连一栋像样的办公楼都没有。黄冀旭和同事们的办公地点在附近一座村庄的民房里，停车场旁边是菜地，下馆子只能去村里吃水煮鱼。因为条件远不如岛内，没有多少人愿意来海沧区工作，“最开始的时候只能抽油，使用值班制度，但大家下班还是要回岛内，于是每天都用班车接送进出岛。”他回忆。

不过，在跨岛发展战略驱动下，海沧港区建设日新月异，准确把握住全球集装箱船舶大型化发展趋势——20世纪90年代末，全球主流集装箱船舶还是5万吨级，迈入千禧年后，10万、15万、20万吨级……在经济全球化、高效率低成本驱动下，船舶大型化愈演愈烈，一开始就瞄准“全球接待能力最强”的海沧港区，开始向核心港区蜕变。

来考察的国际航线络绎不绝，远洋干线不断增多……2007年左右，海润码头的货物吞吐量开始猛增，每个月都有5万标箱以上，原本岛内岛外两头跑的员工开始变为常驻；更多的员工在海沧区买房、安家落户。海沧区，也成为港城融合的发展示范。

2016年12月3日凌晨，“地中海纽约”轮和“阿

C 跨岛发展 港城融合谱新篇

两岸交流再进一步。2008年12月15日10时，船长陈福强在厦门港海天码头，接直航船舶出港许可证，开始了一趟被载入史册的航行——“盛达2”轮驶向对岸的高雄港，两岸全面“三通”厦门航点(厦门港是大陆6个首航港口之一)直航序幕正式拉开。与之相比，直航航线不用绕行香港等地中转，实现截弯取直，厦门港到高雄的航程时间从33小时缩短到8小时。

同样是2008年，厦门港集装箱吞吐量突破500万标箱。



2017年厦门港集装箱吞吐量突破1000万标箱。

厦门港实施政企分设，厦门港务集团有限公司正式挂牌成立，这是我国沿海港口中首次尝试港口体制政企分开改革。

2007.9.6 嵩屿码头一期工程投产，接待能力直指“全球一流”，并保持至今。

2016.5.16 厦门港集装箱智慧物流平台上线运行。

2016年5月16日，厦门港集装箱智慧物流平台上线运行。

拉伯德娜”轮同时靠泊嵩屿集装箱码头作业。这是开港以来首次并靠两艘20万吨级集装箱船舶，意味着厦门港成功跻身全球安全可靠泊位世界最大规模的集装箱船舶的少数港口之一。

要智慧、更要绿色。2016年12月28日，厦门集装箱码头集团首个高压船舶岸电系统在海润码头正式启用。“十三五”期间，厦门港提前完成交通运输部下达的岸电建设任务，节能减排成为港口的发展主题。

在经济发展新常态下，厦门港在全球航运版图中扮演越来越重要的角色。2017年，厦门港集装箱年吞吐量历史性突破1000万标箱，这开启了一个新的发展时代。

2022年，厦门港年集装箱吞吐量达到1243万标箱。老港口人们不禁感慨：1983年全年的集装箱吞吐量，如今几个小时即可完成；2000年全年的集装箱吞吐量，如今一个月即可完成。

2022.120

厦门港海润码头全智能化改造投产，这是国内首个传统集装箱码头智能化改造项目。

2018.12.24

“丝路海运”从厦门港开行，这是我国首个以航运为主题的“一带一路”国际综合物流服务品牌和平台。

2017

厦门港集装箱年吞吐量突破1000万标箱。

E 新征程

锚定全球十强目标

处于对外开放的前沿，厦门港对外开放之路，只能越走越宽，对外开放之门，必将越开越大。

2018年12月24日，“丝路海运”从厦门港开行，这是我国首个以航运为主题的“一带一路”国际综合物流服务品牌和平台。2019年6月，厦门港乘胜追击，建成多式联运港站投入运营，开展内贸集装箱海铁、公铁联运业务，进一步实现“海丝”和“陆丝”的无缝衔接。

时至今日，“丝路海运”联盟成员达300多家，始发自国内7个港口的94条“丝路海运”命名航线，通达31个国家的108个港口，累计开行超过1万航次，吞吐量超过1200万标箱，成为世界航运格局中不容忽视的重要力量。福建丝路海运运营有限公司总经理李南说：“丝路海运”已经成为我国与“一带一路”沿线国家和地区经贸往来的“先行官”。除了远洋干线，更有毛细血管般的沿海支线——比如，港务海运已拥有13艘船舶，航线往来福建、广东沿海各港，畅通海向腹地。

福建省港口岸线资源丰富，拥有陆域海岸线长度全国第二、港口深水岸线居全国首位。2020年10月，福建省港口集团组建成立，将包括厦门港务控股集团在内的福建省国资委、各地市涉及港口和航运业务的国有资产进行一体化整合，握拳成拳共谋发展。

业内人士解读，一体化整合后，厦门港在用好“一带一路”，自贸试验区、国际航运中心和自贸港等区位优势的前提下，作用更加突出。

创新发展不止步。2022年1月20日，厦门港海润码头全智能化改造投产，这是国内首个传统集装箱码头智能化改造项目。另外，同步投用具有自主知识产权的国产智能码头操作系统(TOS)，厦门港传统岸桥远程操控自动化升级项目荣获“中国港口科技进步一等奖”。坐在新的“码头一线”——远程控制办公室内，就能远程操控岸边桥吊、堆场龙门吊，一两个小时就能完成之前七八个人的工作。

这让龙门吊司机这一“工科男”领域，也出现“娘子军”——不久前，厦门集装箱码头集团招聘了5名女性操作司机。

“过去工作环境很艰苦，需要在几十米高空的驾驶室里坐十几个小时，对身体要求非常高。如今，新技术赋能优化了操作流程与工作环境，为女司机上岗创造了条件。”新人廖海润码头的“准司机”应明慧此前是一名码头讲解员，码头一线的“苦”她熟记于心，目前，她正在接受岗前培训，她笑着将自重上千吨的桥吊比作“抓娃娃机”，而她的任务，就是确保“百发百中”。

“没有什么不可能。”应明慧说，厦门港逐梦世界一流强港的改革精神、开放精神和创新精神，激励着她更勇敢地去挑战自己。

按照规划，厦门港将在2035年奋力实现年集装箱吞吐量2000万标箱，迈入全球十强。厦门集装箱码头集团总经理洪宝财表示，静噪40年，从3292标箱到1243万标箱，这与国家、省、市政策，与厦门港口管理局、厦门海关、厦门海事、厦门边检等港口口岸部门的支持密不可分，也是港航企业携手共进的成绩。厦门港的飞速发展将与特区的蓬勃发展同频共振，奏响港城融合、休戚与共、相融共生的交响曲，厦门集装箱码头集团将不断助力厦门港这艘劈波斩浪的“大船”乘风破浪，在全球贸易的主航道上巍然前行，谱写更多新的“船说”。

