

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，还要用铁丝网围起来，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。这座港口有了“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。“求”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，用精湛的现场操作令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，用维修吊车吊运很困难，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年前，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，成为多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，厦门港迎来了波谲壮阔的“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

C 跨岛发展 港城融合谱新篇

海港大桥1999年通车后，成为黄厝旭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。

2002年，厦门港全球全年只有175万标箱的吞吐量，海沧港区占比还不到20个百分点。时至今日，这个比例已经超过70%。

海沧港区也成为厦门港劈波斩浪、参与国际竞争的功臣。2007年9月6日，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。

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 runtime 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。

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。

2002年，厦门港全球全年只有175万标箱的吞吐量，海沧港区占比还不到20个百分点。时至今日，这个比例已经超过70%。

海沧港区也成为厦门港劈波斩浪、参与国际竞争的功臣。2007年9月6日，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。

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 runtime 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。

2016.5.16 厦门港集装箱智慧物流平台上线运行。

2016.5.16 厦门港集装箱智慧物流平台上线运行。

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，厦门港集装箱岸电系统改造任务，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。

2016.5.16

厦门港集装箱智慧物流平台上线运行，实现“流转数据电子化”“港口业务自动化”。

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，开展国贸集装箱海铁、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”——远程控制办公室里，就能远程操控岸边桥吊、堆场龙门吊——两个人就能完成之前七八个人的工作。这让龙门吊司机这一“工间男”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一坐十几个小时，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”。

