

来源:经济日报

冬日里寒风凛冽，天津港北港池的项目却在火热施工中。投资约10亿元的海嘉汽车滚装码头项目已建设完成80%，正在加紧铺装堆场路面、安装机电设备。建成后，这里可停靠世界最大的7万吨级汽车滚装船，新增商品车年吞吐量50万辆，京津冀地区生产的汽车将有新的“出海口”。

2020年8月，国家发展改革委、交通运输部联合发布《关于加快天津北方国际航运枢纽建设的意见》，明确了天津港的航运枢纽地位，提出到2025年，天津作为北方国际航运枢纽的地位更加凸显。

到了晚上，天津港北港池灯火通明。25辆无人驾驶电动集装箱卡车循环往复，在远程自动化岸桥的控制下，将一个个集装箱送入自动化堆场。

北斗导航、物联网、人工智能、5G通信等科技在天津港融合应用，让传统码头实现转型。相比新建自动化集装箱码头，科技让新港口单箱综合能耗降低20%以上，码头综合运营成本降低10%以上。

世界最大的30万吨级船舶可进出天津港，130多条航线通达500多个港口。2020年，天津港完成集装箱吞吐量1835万标准箱，同比增长6.1%。新华·波罗的海国际航运中心发展指数显示，2020年天津排名全球航运中心第二十位，天津港位居中国大陆港口第六位。

锚定北方国际航运枢纽，天津港如何激活京津冀港口群？

2000年，浦海航运旗下的“向春”轮装载着200余个集装箱由大连驶向天津，拉开了环渤海支线海上运输的帷幕。20年后，天津港已联合秦皇岛、黄骅等10余个环渤海港口，开辟内支线中转航线19条，打造了环渤海货物海上“巴士”——“天天班”。

据统计，“天天班”的全年运量已突破100万标准箱，同比增长60%以上，八成以上运量来自于津冀两地港口，已成为港口发展的新增量。据不完全统计，“天天班”带动了集装箱中转吞吐量快速增长，达到185万标准箱，同比增长50%以上。秦皇岛港股份有限公司副总裁陈立新表示，秦皇岛港集装箱码头与天津港之间环渤海支线已稳定运行多年，特别是开辟天津—秦皇岛“两点一航”模式，运输规模正在快速增长。

天津港以资本为“纽带”，成功“牵手”黄骅、唐山等河北港口，共同拓展腹地，打造世界级的港口群。

2014年以来，天津港集团与河北港口集团合资成立了渤海津冀港口投资发展有限公司，作为两地港口企业投资平台，先后在唐山、黄骅合资成立了两家集装箱码头实体公司，保持了吞吐量的持续稳定增长。

同时，天津港与唐山、黄骅等港口在市场、业务、航线以及管理、技术等方面，相互补充借鉴，共同提升两地港口码头的作业效率和服务水平。

2020年，天津港集团与河北港口集团签署全面战略合作框架协议，努力推动区域合作、港口经营模式、物流供应链网络和津冀港航协同等全方位升级。

以天津港为中心、河北港口为两翼的世界级港口群正在崛起。

为服务京津冀“一盘棋”，天津港量身定制了“中线”发展战略，分别设立北京、天津及河北三个区域总部，35家直营（加盟）店将天津港的阳光价格、阳光服务、阳光效率服务延伸到京津冀腹地。

2021年1月1日，来自黑龙江绥化、河北邢台的两列首发海铁联运班列抵达天津港。至此，天津港海铁联运通道已达42条，而2020年海铁联运集装箱吞吐量突破了80万标箱，增长40%以上。

“面向‘十四五’，我们将继续拓展‘一带一路’航线网络，做强环渤海‘两点一航’‘天天班’品牌，服务津冀世界级港口群；在服务京津冀方面，我们将继续提升海铁联运能力，力争达到全国领先，为京津冀协同发展做好支撑。”天津港集团董事长褚斌说。（记者 商瑞、武自然）

【纠错】【责任编辑:刘绪尧】