

从三大问题破解中看港航口岸人的硬核担当 走出一条突破瓶颈跨越升级的强港新路

□记者 刘浩 通讯员 於明敏

出台加快推进航运金融发展三年行动方案，进一步发挥金融支持作用，提升宁波舟山国际航运中心航运金融发展能级和水平；保障“江海直达16”轮顺利靠泊湖北鄂州港，货物通过长江班列运抵四川成都，“舟山—鄂州”粮食江海直达新航线首航成功，首创“江海直达+长江班列”铁水联运新模式，为拓展西部及内陆腹地市场奠定基础；推动江海直达产业链协会成立，促进企业产业链协同，开拓新市场、开发新货种，有效破解船货衔接不畅、物流组织效率不高等问题；实现口岸开放“开门红”，宁波舟山港衢山港区鼠浪湖码头有限公司卸船码头延伸段、马岙港区大洋世家(舟山)优品有限公司件杂货码头对外启用通过验收……今年以来，市港航口岸部门深入贯彻落实省市决策部署，锚定世界一流强港目标，聚焦攻坚“985”行动，全面服务推进现代海洋城市高水平建设，交出高分答卷。功成不必在我，功成必定有我。优异答卷的背后，是港航口岸人一以贯之坚持“八八战略”为引领，马上就办、真抓实干的一个个“前赴后继”，走出了一条突破瓶颈、跨越升级的强港新路。



摄影记者 陈永建

创新突破 实现海上LNG加注常态化

今年2月28日，在衢山临时锚地，21万吨级双燃料散货船“高尔山”轮接受了1200吨保税LNG燃料加注服务，标志着我市实现海上LNG加注常态化。

市港航和口岸管理局相关人士介绍，自去年突破保税LNG海上“船对船”加注首单以来，该局协同推进LNG常态化加注，开展锚地加注应急预案推演，指导企业完成港航备案，会同舟山海事局协助企业完善课题报告等，高效完成衢山雷达站、超视距CCTV等修缮工作，为常态化作业夯实了基础。

根据国际海事组织航运减排规定，各大航运企业相继采用新型清洁能源替代传统燃料油。LNG因其清洁、高效、安全的突出优势成为替代燃料之一，是今后一段时间船用清洁能源的主要方向。

作为全国第一的船加油港，舟山如何在“LNG首单”中破题，是首要前提。突破口在哪？“港外锚地散货船加注”。

此前，上海、深圳、宁波、广州等地陆续开展了港口、内锚地集装箱船LNG“船到船”加注业务，但国内尚无港外锚地散货船加注先例。

围绕这一目标，市港航口岸部门协同相关部门便开始了“破题之旅”：

第一时间！国际海事服务基地建设指挥部建立跨部门协同工作机制，开展相关基础性研究；市港航口岸部门完成舟山国际LNG加注中心建设路径研究，形成加注设施、产业政策、监管体系等重点任务清单；舟山海事局加强现场监管研究，完善LNG加注作业技术标准保障体系。

打通“最后一公里”！市港航口岸部门招引中石油液化天然气加注公司落户舟山。同时，会同自贸区综合协调局、商务、海关、海事、边检等部门，逐项破解保税管理、安全监管、危化许可、经营资质等核心问题。会同舟山海事局围绕锚地选址、通航安全、护航方案、应急保障等方面工作指导，加注企业修改完善支撑性课题报告，完成港外锚地LNG加注业务可行性研究，并积极向上作好对接。

2023年8月24日下午，在相关部门通力协作下，在衢山临时锚地，新加坡力拓公司双燃料散货船“库克山”号完成保税液化天然气（LNG）、保税燃料油加注以及物料补给。在15个小时的加注作业中，中石油国际液化天然气加注有限公司舟山分公司的LNG加注船，为“库克山”号加注保税LNG2200吨。

相关人士介绍，此次破题意义重大，标志着舟山已成为国内首个具备港外锚地LNG加注服务能力的港口。同时，形成了LNG加注多项研究成果，拓展了集LNG、燃料油、物料于一体的一站式综合海事服务，逐项解决渔网障碍、航线设计、锚地选择等难题，打通了一种加注路径，为后续外锚地LNG加注提供了样板经验。



攻坚克难 口岸开放接连取得突破

今年2月底，宁波舟山港衢山港区鼠浪湖码头有限公司卸船码头延伸段、马岙港区大洋世家(舟山)优品有限公司件杂货码头对外启用通过省级验收，舟山口岸开放喜迎“开门红”。

对外开放是舟山加快发展的必由之路。口岸开放是舟山跨越发展的潜力所在，更是企业发展所需。

“之前没有自有码头，只能去停泊其他开放作业码头，等待期最少三四天，最长有将近1周。”大洋世家(浙江)股份公司总经理沈志军介绍，优品项目码头去年10月建成后，就马上进入了验收准备阶段，港航口岸、海关、边检、海事、属地政府等为此做了大量工作，为码头顺利通过开放验收奠定了坚实基础。

舟山口岸是全国唯一的群岛型口岸，从1987年正式开放以来，舟山水运口岸开放面积从最初的0.44平方公里，到现在的1457.3平方公里。近年

来，大量国内外货物在舟山登陆进入中国市场，舟山港域的重要性与战略地位凸显。

随着浙江自贸试验区建设深入推进，口岸开放难度明显加大。为进一步提升开放水平，市港航和口岸局主动加压、敢于担当、攻坚克难，经过不懈努力，2023年以来口岸开放工作接连实现了重大突破。

去年4月19日上午，舟山港口岸扩大开放通过国家验收组验收。这标志着舟山港口岸正式开放面积新增了112.5平方公里，达到1457.3平方公里，居全国前列。

去年10月17日上午，普陀山机场对外开放通过国家验收，成为我省第五个航空口岸，标志着舟山从单一的水运口岸，发展成为海、空一体的综合性口岸。

说起创造“半年两验”新纪录，市港航口岸人深有感触。

相关人士告诉记者：“当时我们成立了工作专班，相关领导亲自调度、周密部署，持续精准攻坚，全面梳理口岸开放申报流程体系，加强向上沟通频次，多项举措得到认可支持。其中，在相关项目临时开放申报中，争取到相关部门大力支持，将意见征求由发文形式简化为电话征询，缩短报批时间30天以上。在重大项目临时开放申报中，首次实现省、市两级同步征求意见，缩短报批时间10个工作日左右。”

市港航口岸部门负责人坦言，口岸开放是一项系统工程，专业性强、严谨性高，需要聚焦堵点、长期跟踪、精准谋划，不断做精做细各类材料。针对重大项目 and 特殊需求，更需要加强队伍建设，专班化运作，精准化攻坚，想尽千方百计、说尽千言万语，幸好功夫不负有心人，舟山的做法还被国家口岸办称为“舟山模板”。

打通通道 提升一流强港物流效能

打通通道，提升一流强港物流效能，是港航口岸人持续突破的第三大难题。

今年2月22日，装载着1万吨大豆的江海直达散货船“江海直达16”轮顺利靠泊湖北鄂州港，并通过长江班列运抵四川成都，开创“江海直达+长江班列”铁水联运新模式。这是继“舟山—黄石”“舟山—黄冈”“舟山—武汉(阳逻、金控、汉南)”航线后，我市在湖北省开通的第6条粮食江海直达航线。

长期以来，海船难入江，江船难出海，很大程度制约了长江沿线大宗物资的运输效率。2018年4月，由舟山设计、建造和营运的全国首艘2万吨级江海直达新船型“江海直达1”轮顺利靠泊安徽马鞍山港，舟山“江海联运”方案从梦想成为现实。

推进江海直达运输发展，是舟山落实江海联运服务中心和打造世界一流强港的一项标志性工程，是高效服务大宗商品战略物资保供畅通的重要举措。

近年来，我市认真贯彻落实上级决策部署，组建由市领导领衔的工作专班，一体推进模式创新、市场开拓、政策突破和数字赋能，江海直达船队不断壮大、直达航线不断加密纵深、市场影响力不断提升，江海直达全产业链更加完善，形成了极具舟山辨识度的物流品牌。目前，已形成全国最大规模的特定航线江海直达船队，投运船舶16艘21.4万吨。2023年，完成江海联运量3.21亿吨，占长江干线总量的20%以上。

与此同时还聚焦产业链发展，成立江海直达产业链协会，推动产业链协同，通过优化配置价值链、企业链、供需链等，使产业链各环节、多功能实现互补，开创高效率、低成本的多赢局面。

此外，打通的另一个“通道”叫“舟货舟出”通道，有效解决了企业出口物流成本较高难题。

长期以来，我市绝大多数水产品集装箱依赖陆运周边城市出口，导致本地水产企业出口物流成本较其他地方高10%以上。

为此，市港航和口岸局高度重视，组建工作专

班，牵头联动高新区管委会、市交通局、市商务局、省海港集团等相关单位，迅速行动、科学论证，细化内支线加密和直达航线开通实施路径，协调解决航线相关一揽子问题。

出台水产品集装箱内支线海运费减免和非水产品集装箱集卡运费补贴政策，与相关国际班轮公司签订外贸内支线协议，进一步降低内支线驳运成本，提高与国际干线班轮的衔接率；聚焦企业急难愁盼问题，密集走访调研适箱货物出口企业，第一时间协调解决查验场所条件差、集卡车运力不足、冷箱堆场免堆期计算方式不合理等航线服务保障问题，提高企业对航线的认可度和信任度。

最终，去年促成内支线加密航班和对日直

达航线正式开通，改变了原有物流运输局面，对重塑本地企业物流运输格局具有重要意义，获得水产企业一致赞许和肯定。

理出一批必须破解的难题，一个一个地啃硬骨头，做到矛盾问题一律不回避，破解难题要“马上办”“真抓”，这是市港航口岸人优异答卷背后的办事理念与初心使命。

未来，港航口岸系统将继续秉持初心使命，以“干在实处、走在前列、勇立潮头”的昂扬姿态，围绕市委“海洋经济翻番”“985”行动主题主线，深入实施“234X提升行动”，高水平推进世界一流强港、江海联运服务中心等重大战略，全力抓好一批标志性、开创性、引领性的大事要事，推动港航和口岸事业实现跨越式发展，加快夺取现代海洋城市建设更大成果。



本版图片除署名外由市港航和口岸管理局提供