



融合港口物流资源，助力构建“双循环”新格局

山东港口：构建全程物流体系

□ 本报记者 王晓芳

工作人员轻轻鼠标，平台大屏幕上显示，码头上巨型吊车正有条不紊地往来于作业区，一个个集装箱踩着精准的节奏正在进行装卸作业。点开任一箱体或船只，“身份证”立即弹出，世界各地港口信息也随意切换。画面展示的，是山东港口陆海国际物流集团打造的“陆海通”公共服务平台。

这个涵盖了网络货运、供应链、危化品、多式联运、客户服务“五大服务平台”的“陆海通”平台，很有可能成为未来山东港口物流集团的“代名词”。依托该平台，肩负融合山东港口物流资源、构建全程物流体系、创新发展现代物流重任的山东港口物流集团，正在全速助力形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

港城联动

畅通国际物流大通道

5月20日，山东港口陆海国际物流集团有限公司揭牌暨中国北方生活消费品（济南）分拨中心建设启动仪式在济南举行。这是山东港口物流畅通国际物流通道建设上的又一力作。济南分拨中心着力打造生活消费品集散分拨、冷冻生鲜贸易销售海公铁综合枢纽、中欧班列集结发运中心、国际航空集聚中心以及物流园区发展新典范。以此为契机，山东港口物流集团借助济南东联西进、贯通南北的区位优势，正式迈开了构建辐射山东、华北和广大沿黄流域大物流网络步伐。物流板块为何相中济南？山东港口物流集团筹备组成员、青岛港国际物流有限公司副总经理张海强告诉记者，济南地处多个国

家重大战略的链接区域，是环渤海经济区和京沪经济轴上的十字交汇点，拥有广深腹地，是全国重要的交通枢纽、全国第一批综合运输服务示范城市，战略意义突出。立足济南，山东港口占据了拓展中西部腹地的战略前沿和参与环渤海地区合作的重要支撑。

山东港口物流将全面融入《济南市加快推进国际内陆港建设行动计划》，在董家内陆港规划建设示范园区，配套建设食品级专用冷库、日用品分拨库、跨境电商中转库、查验仓库等基础设施，提升分拨辐射功能，推动冷冻产品代理查验、销售配送、大宗分拨、电商产品、城市配载等功能在分拨中心聚集，搭建面向北方广阔区域、具有较强辐射力的公共型生活消费品分拨中心，推动北方地区经济社会发展水平和居民生活水平提升，满足社会供给需求，释放消费潜力。

下一步，山东港口物流集团将积极抓住山东自贸区、交通强国建设试点、黄河流域生态保护和高质量发展等国家战略持续赋能机遇，深入政策研究，联合政府、铁路、口岸、船公司等单位，融合“港口+物流+金融+贸易+航运”等要素，全面畅通流通渠道，积极推进山东港口由物流港向贸易港、目的港向枢纽港升级，由传统“生产资料港”向“生产生活资料港”转型。

海铁联运

把“出口”搬到企业“家门口”

港口竞争靠什么？货源。货源靠什么？经济腹地。

去年8月8日，山东港口集团在宁夏举办“青岛口岸走进银川服务推介会”；9月18日，新疆推介会火热进行……深度融入“一带一路”建设，积极对接“陆海内外联动、东西双向

互济”的开放新格局，山东港口物流集团找到了新的发力点：把内陆港建设作为物流版图上不可或缺的重要一环，坚定不移实施“腹地战略”，加快推进内陆港及海铁联运的建设和发展。

港口陆向发展不能等。为此，山东港口物流集团业务人员天天在省内外奔波。天天在研究建港和开班列。“政府、路局、海关、企业、船公司，都是我们对接的重点部门。路线、价格、时间等物流要素需反复测算。”多式联运中心经理李明生说，没有现成的操作模式，他们就自己创造模式，成功打造了具有开创意义的“胶州模式”和“枣庄模式”。“这些可复制、可推广的经验，直接加速了各市具备海关监管场所资质及属地报关、运抵发送、箱务管理等功能物流园区建设。”

经过不懈努力，内陆港的“群组”由少到多，由弱变强，从鲁南到省内再到全国，一个个带有港口功能的内陆园区相继建成，一条条联陆港口和内陆的直达班列相继开通。2020年以来，山东港口物流划分管中、鲁西北、鲁西南、鲁东及新疆、甘肃、陕西、河南8个片区，形成了“一核多点”的内陆港发展新模式。到今年6月，山东港口已在省内外建设了18个区域内内陆港，在全国34个城市开通了68条海铁联运班列线路，海铁联运箱量连年保持全国第一，形成了“覆盖山东、辐射沿黄、直达中亚、南亚、欧洲”的海铁联运物流大通道，“一市一线、一地一港、覆盖山东、面向世界”的内陆网络正加速布局。而随着“陆海通”多式联运平台在枣庄内陆港上线，再次升级构建了“港口延伸、便捷通关、海铁联运、关港互动”的山东港口内陆港新模式。

至此，山东港口将“出口”搬到内陆进出口企业“家门口”的承诺正在兑现，更好地服务广大内陆进出口企业，推动内陆地

区高质量发展的“陆海”引擎已强力启动。

集聚资源

为进出口企业提供一流综合服务

在全新的发展大势下，山东港口物流集团将“平台物流”和“智慧物流”战略首先提上日程。依托先进的数据中台技术，山东港口物流集团搭建了涵盖网络货运、供应链、危化品、多式联运、客户服务“五大服务平台”的“陆海通”平台，并以信息化为支撑构建冷链、整车、化工品、电商、仓储、纸浆“六大智慧物流项目”。在搭建“陆海通”平台的过程中，物流集团以问题为导向，专注解决卡车司机“找货源、结算慢”、危险品监管“管控难、响应慢”等一系列问题，在解决社会物流痛点难点问题中体现责任和担当。

智能升级永远在路上。今年以来，山东港口物流集团在稳定各港口传统物流业态基础上，推动物流板块融合发展，取长补短、延伸布局、扩大业务规模；“五大服务平台”完成信息化系统设计、开发，具备运营基本条件；“六大智慧物流项目”形成清晰的发展思路，完成业务系统布局，强力启动发展。目前，港口物流集团已具备集船货代、场站、期货现货、查验、无车承运、多式联运、贸易金融、客服等环节为一体的全程物流全链条服务体系，能够为客户提供“端到端”全程物流综合服务。

山东港口物流集团党委书记、执行董事、总经理李武成表示，到2025年，“五大服务平台”要打造成为国内同行业领先的服务平台；“六大智慧物流项目”要建成山东口岸货种集聚和分拨中心，形成辐射华北、华中和西部地区的发展格局，真正建设世界一流、行业领先、专业性强的现代物流服务供应商。

山东港口物流集团 “陆海商城”上线运营

□ 记者 肖芳 通讯员 生媛媛 报道

本报道讯 日前，山东港口物流集团“陆海商城”正式上线运营。

“陆海商城”线上商品包括鱼水饺、北极甜虾、牛腱子、双星轮胎、润滑油等衣、食、住、行各个方面的优质产品。商城采取自主下单、送货上门的服务模式，高效便捷，并特别针对生鲜商品推出“自提+配送”双模式，满足客户多样化需求。

此外，该商城还设置客服在线客服、极速退款通道、公开购物评价等多重保障，用实惠吸引客户，用品质赢得口碑，让客户买得放心。

青岛港入选 国家工业互联网APP 优秀解决方案

□ 记者 肖芳 报道

本报道讯 日前，山东港口青岛港主导研发的集装箱公路运输平台App，入选国家工业互联网App优秀解决方案。

该App平台实现了集装箱码头重箱提箱模式由IC卡提箱向“线上实名制”提箱模式的转变。自投入使用以来，该平台平均每天进口提箱4100车次，每个车次可减少30分钟无效往返时间，提箱效率提高50%以上，预计每年可为客户节省运输成本4000余万元。

目前，该平台已注册企业3000余家，注册车辆2.2万余辆、司机2.5万余人，日均进口提箱达20万标准箱。该平台为客户打造了一个低成本、高效率、开放便捷的公路运输线上平台，为构建港口工业互联网生态圈、建设国际领先的智慧绿色港提供了助力。

“青沈满欧”国际班列 成功首发

□ 记者 肖芳 通讯员 生媛媛 报道

本报道讯 近日，首列“青沈满欧”国际班列从青岛港站成功发出。该班列由山东港口物流集团与排名全球前四的DSV国际货运代理有限公司联手发运。

首列“青沈满欧”班列载有5884万个一次性医用口罩，第一站将抵达沈阳办理报关手续，然后于满洲里出境，途经俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国，最终抵达西班牙马德里，铁路总里程达14133公里。

下一步，山东港口物流集团将继续发挥货源组织、仓储及海铁联运优势，与DSV建立长期合作关系，实现“青沈满欧”国际班列常态化运营。

日照港海铁联运

新增至日本、菲律宾货源

□ 通讯员 陈翔宇 报道

本报道日照讯 日前，山东港口日照港海铁联运实现新突破，新增至日本不锈钢机械配件、至菲律宾食盐外贸新货源。

今年以来，随着山东港口一体化改革发展的不断深入，日照港按照集团公司战略定位，引入国际航运企业，优化远洋航线布局，加密至青岛的外贸内支线。与此同时，依托铁路运输优势，日照港深入鲁南、苏北货源腹地，积极对接贸易商、外贸客户，推进外贸集装箱海铁联运业务，为更多腹地企业提供便捷出口。

烟台港国际码头公司 新增小商品出口韩国线

□ 通讯员 李云 臧华阳 报道

本报道烟台讯 近日，山东港口烟台港国际集装箱码头公司新增烟台至韩国仁川航线冰袋出口项目，第一批出货量达560TEU，推动了韩国航线小商品增量。

今年以来，受全球疫情影响，烟台港国际码头公司出口订单有所减少。该公司积极走访船公司及客户，采取多种措施，降低客户运输成本，满足客户运输需求。优质服务带来业务增量，7月份小商品出口韩国2590TEU，同比增长68.4%。

烟台港龙口港区 油品检验业务“走出家门”

□ 通讯员 严轩轩 报道

本报道烟台讯 日前，山东港口烟台港龙口港区完成了东营港海科3号码头“国扬7”轮汽油装船计量，标志着其油品检验业务开始“走出家门”。

今年以来，烟台港龙口港区紧紧围绕转型升级要求，深挖周边油品检验业务市场，中标中海化工集团的成品油检验项目。港区通过精心组织安排，以高质量的服务赢得了客户肯定，为向外开拓油品检验业务增添了动力。

渤海湾港集装箱业务量 再创新高

□ 通讯员 武文斌 报道

本报道东营讯 今年7月以来，山东港口渤海湾港集团持续发挥一体化优势，稳步推进集装箱业务。其中，东营港7月份共完成集装箱吞吐量4308标箱，同比增长201.47%，环比增长54.63%，创单月吞吐量新高。

此外，潍坊港7月份“散改集”作业量达1.7万吨，作业货种不断丰富，作业量持续攀升；滨州港协同组织“滨州一盘锦”航线货源，集装箱实现新增量。



□ 记者 肖芳 通讯员 李晓敏 黄向东 报道

8月15日，HMM旗下全球最大等级2.4万标箱集装箱船“现代奥斯陆”轮靠泊山东港口青岛港QCCT81泊位。这是今年以来HMM第4艘挂靠青岛港的2.4万标箱集装箱船舶，标志着超大型集装箱船在青岛港实现常态化靠泊。

该船每航次在青岛港平均操作箱量高达5000标箱，沿途挂靠鹿特丹港、汉堡港和伦敦门户港等欧洲主要港口，将我国北方市场的机电、轮胎产品和蔬菜水果等货物源源不断地送往世界各地。

李海英：码头上的机械“女掌门”

大道工匠

□ 本报记者 肖芳 本报通讯员 王光津

过去，装载机班与挖掘班，井水不犯河水；现在，两大班经常在忙闲不均时互相帮忙。

前后变化相隔6个月，转折点出现在2月14日，李海英任山东港口日照港股份二公司机械队党支部书记、队长。作为日照港股份二公司首批主管工程师，李海英面临的首个难题是汽运返场率居高不下。

“司机6点多到单位，李队已经在爬上爬下地检查设备，女同志这么拼，谁好意思站着看？”在李海英的带领下，大家分析病根、对症下药，启动了两个月的专项整治。

设备方面，从修复磨损轴承三个方面入手，让电子秤“天天坏、天天修”成为历史；人员方面，开展汽运装车质量等四个“擂台赛”，以奖励代替罚款，激励大家八仙过海、各显神通。“好的管理者应该是问题的终结者，遇到问题，有思路就马上干，然后在实践中逐步完善。”上任后，李海英实行“红黄蓝绿”管理模式，使得设备管用养修一体化；组建汽运装车突击队，首日就成功赶上进度。

过去，机械队队员一人一台车，像极了矿海中流浪的“孤岛”；现在，队员们情同手

足，“在一起”，成为机械队支部的品牌。李海英是如何把“孤岛”连在一起？

打破壁垒，举行管理知识小课堂，让班组长站在安全角度思考问题，推动工作；创办“在一起”电子刊，公开考核信息，表扬好人好事，让埋头干活的员工展现自我；成立员工代表小组，让问题活动直达队长。

李海英的工作原则，就一条，用真心换真心。员工干完活澡堂都关门了，她想办法，热水器、洗澡间很快配齐；冲洗设备要排队，立马升级为4个接水口……这些不起眼的小事，让员工逐渐认可了这位当家人、好姐姐。看到工作服手洗不易，员工主动从家里弄来了洗衣机。

“给自己家干活，能不努力吗？”3月11日，张念华在“建发”轮清舱作业中，一个人身兼5

个舱，一个班次就清完了3个舱。

走进机械队东港维修车间，墙白窗净、货架齐整，让人很难相信这里有30多年“工龄”，以前这里也曾满地油污、排椅损坏、灯光昏暗。

“咱们队里出材料，大家自己动手，让车间大变样！”3月，李海英带领员工开展了车间整治行动。有粉刷经验的员工自带喷涂机器，7天完成墙面粉刷；利用周末，维修人员、技术人员齐上阵，不仅完成了地面粉刷，还顺带完成了高空金属框架的防腐工作。根据测算，这项整治如果外包出去，至少要10万元，而自己动手仅花了2000元材料费。

“我干工作不为别的，大家快乐投入工作，就是我最大的快乐。”李海英说。

山东港口青岛港前港公司创矿石疏运量新高

“三线”联动半年攻下3000万吨“山头”

□ 本报记者 肖芳 本报通讯员 孙瑞华

3000万吨，曾经是青岛港前港公司的“目标”和“山头”，如今，成为了历史。

今年1-6月累计完成矿石疏运量3030万吨，同比增长7.8%——这是山东港口青岛港前港公司上半年交出的成绩单。“半年矿石疏运量首次突破3000万吨，对于一个散货物流公司来说，意义非凡。”青岛港前港公司开发部副经理孙先胜表示，疏运量创出阶段性新高，为港口增量增效提供了保障。

“我们的做法，就是抓好铁路、转水和市提三线条，拉动快疏快转。”该公司调度室主任牟雷说。今年以来，青岛港前港公司采取多种措施加大矿石疏运力度，开发18家新客户，开通5个铁路新站点，积极争取贸易商各类火车疏运货物落地，增加钢厂火车发运量，开辟16股、17股装载机作业敞顶箱列车新工艺，持续提升装车能力，上半年创出火车装车总量37万车的历史新高。

铁路频创新模式：

5个新站点

提升疏运能力千万吨

疏运作业，铁路是重头。青岛港前港公司协助客户设计“铁路+公路”“门到门”全程物流方案，帮助客户在复工复产中降成本、减损耗，带动铁路疏运持续增量。

今年以来，受疫情影响，河南、河北、山西地区公路物流运力相对不足。青岛港前港公司市场开发人员利用国家“公转铁”政策机遇，积极研究制订服务厂家、客户的个性化物流方案。在青岛港生产业务部大力支持下，公司主动协调中铁济南局争取优惠政策，先后开通高唐、阳谷、潘店、聊城、介休5个铁路新站点，并以铁路站点为中心，携手当地汽运公司开通铁路站点至厂家的汽运专线。

5条“铁路+公路”全程物流通道开通后，形成了铁矿、铝矾土、煤炭联动循环运输的新模式，服务范围辐射豫北、冀南、晋东南等地区。这为客户提供了“门到门”一站式服务，年提高疏运能力1000万吨，提升了山东港口腹地内的市场竞争力，并为客户降低了物流成本。

青岛港前港公司还积极创新装车模式，提升敞顶箱作业效率。5月份以来，随着敞顶箱列车骤增，原有的4条装车线作业吃紧，该公司创新工艺使16、17股火车线具备了装载机装车能力，装车效率也从每列5.5

小时压缩为4小时，从一昼夜装3个列提升到4个列。

转水开创新亮点：

“青岛港—潍坊港”

矿石转水量近百万吨

山东港口一体化改革持续深入，为青岛港前港公司矿石转水方式提供了更大腾挪空间。

4月17日，青岛港前港公司市场人员捕捉到“潍坊某钢厂有1.6万吨铁矿石的转水计划”后，迅速展开攻势，决心做通客户工作，使其靠泊潍坊港。

该钢厂原来在青岛港全部采用公路运输，后来逐步转为水路，靠泊某港。针对钢厂需求，青岛港前港公司创新启动“贸易商+港口+钢厂”的合作模式，不仅成功将该转水船吸引至潍坊港，而且通过各片区共享贸易资源，装卸港不断提高效率和服务水平等措施，形成了稳定的“青岛港—潍坊港”矿石转水通道，转水量不断攀升。

“上半年，从青岛港至潍坊港的矿石转水量已达96万吨，比去年全年总量还多了29万吨，成为山东港口一体化改革发展成果的

成功范例。”孙先胜说。

市提独创新流程：

市提车出港

从3小时压缩至1.5小时

今年45岁的张先生从事矿石运输已经十多年了，现在从进港到装上货驶出港区，用时不超过1.5小时。“我现在一个月比以前可以多拉3趟。这要搁在10年前，连想都不敢想。”

“这完全得益于智能散杂货管理系统的应用。”青岛港前港公司库场队长迟宗波表示，通过该系统，前港调度室可同时查看在港作业船舶、各个堆场以及机械、货物、人员、交通状况的实时情况，从而进行科学、精准的全面调配。“市提司机通过下载手机App，可以在最短的时间内到达提货点，随到随装，市提车出港从最初的3小时压缩至2小时，再到现在的1.5小时，效率和服务持续提升，让广大市提车司机得到了摸得着的实惠。”迟宗波说。

随着“公转铁”政策红利的持续释放，公路疏运量占比逐年收窄，但是上半年，前港公司依然保持了小幅上涨。