

# 千年海港“智”在万里领新潮



新华社天津 6 月 2 日电(记者李来房、吕秋平、李鲲、张宇琪)在中国北方的天津港港口自动驾驶示范区,无人驾驶电动集卡有序作业,智能解锁站自动对集装箱解锁或上锁,吊卸操作员不是在几十米高的岸桥和场桥上,而是在一公里之外的控制中心办公室里。

这一现实场景得益于今年 1 月全面运营的天津港传统集装箱码头全流程自动化升级项目。有着上千年海运历史的天津港,正在利用 5G、北斗卫星导航等先进技术,加快建设世界一流绿色智慧枢纽港口。

“自动化码头各项指标达到世界领先水平,减少人工 60% 以上,单箱能耗下降 20%,整体作业效率提升近 20%。”天津港(集团)有限公司党委书记、董事长褚斌谈到传统集装箱码头自动化改造后的变化时说。

目前,天津港已同世界上 200 多个国家和地区的 800 多个港口保持贸易往来,2020 年货物吞吐量 4.35 亿吨,位居世界第九;集装箱吞吐量 1835 万标准箱,排名世界第八。

## 绿色智慧枢纽忙

集装箱岸桥司机刘启再也不用每天到几十米高、空间狭小的操作室上班了。他现在可以坐在有空调的办公室里,用操纵杆遥控吊车。

“过去,我长时间俯身看吊装集装箱,几乎不能动弹。”现在,他专注于眼前的六块监控屏幕,更方便也更安全了。

智能自动化也让女性得以进入以前清一色男性的“领地”。35 岁的李丹此前在港口负责理货,经过六个月培训后,她成为首批从事远程起重机械控制的女性之一。

褚斌说,由于装卸效率的提高,90% 以上的进港船舶在抵达时可直接停靠在港口的泊位,无须等待。

作为天津港自动化集装箱码头 2.0 版的标杆工程,天津港北疆港区 C 段智能集装箱码头预计今年年底投入使用。该项目有 3 个泊位,12 台岸桥,42 台场桥,设计能力 250 万标箱。通过光伏发电、风



一艘货轮停靠天津港(2020 年 10 月 27 日摄,无人机照片)。天津港是京津冀地区的海上门户,是服务“一带一路”倡议的重要节点。新华社发(资料片)

力发电等,这一项目有望成为全球首个“零碳”码头。

截至目前,天津港累计建成 148 个 5G 基站,主体港区实现 5G 网络深度覆盖。

“我们正积极打造以人为本、安全健康、环境友好的世界一流港口。”褚斌说。

天津港在全国率先实现煤焦 100% 铁路运输基础上,2020 年全年铁矿石铁路运输占比超过 62.7%,“散改集”装卸箱量完成 170 万标箱,同比增长 82%,累计减排大气污染物 3000 多吨。同时,26 个泊位实现岸电覆盖。天津港还投入 5000 万元用于绿化,绿地面积突破 700 万平方米。

“由于环境改善,鸟类多了,公司还增加了环保工人的数量。”褚斌说。

## 志在万里通天下

每次登上外籍船舶并指挥其有序进出天津港,天津港引航中心高级引航员李占涛总是显得认真而自信。

“这份工作很光荣。”李占涛说,他的信心来自天津港几十年来的快速发展和国家的繁荣发展。

天津港最早可以追溯到汉代,唐代以后形成港口,1860 年对外开放埠,成为通商口岸。1900 年,大沽口成为八国联军入侵的突破口。新中国成立以前,港口设施损坏严重,几乎瘫痪。新中国成立后,经过三年建设,天津新港于 1952 年开港。

1974 年,天津港货物吞吐量首次突破 1000 万吨;2001 年,成为中国北方第一个亿吨大港,跻身世界港口 20 强之列。

71 岁的成金刚在天津港当了一辈子装卸工人。他回忆说,天津港重开初期,进港的船只很容易陷入淤泥,必须在潮水退去之前卸下部分货物,减轻船体重量,“那时候舱门一开,装卸工们就要火速把东西扛下来,很辛苦”。

成金刚的儿子成卫东是港口拖车司机,参与了传统拖车油改电技术的研发,以促进环保。谈及天津港未来,他充满期待。“天津港成为主航道水深 22 米的 30 万吨级智慧港口,这是父亲难以想象的。”

目前,天津港与“一带一路”沿线国家港口集装箱航线,已由 2019 年的 30 余条增加到 50 条。同时,天津港还可经新疆阿拉山口、内蒙古二连浩特和满洲里口岸通往“丝绸之路经济带”沿线国家。

国际疫情仍在蔓延,天津港的辐射能力却逆势不断提升。天津港集团物流经营中心主任刘鹏表示,疫情之下,天津港以海铁联运方式,保证了国内和东亚、中亚、西亚、欧洲多座城市的货物进出口。

据他介绍,天津港海铁联运集装箱 2020 年已经突破 80 万标箱。现在,通过天津港海铁联运,东南亚水果到达北京只需要 6 天,日本汽车 8 天可以抵达蒙古国。

今年 1 至 4 月,天津港完成集装箱吞吐量 627 万标箱,同比增长 19.4%。这得益于其融入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。

## 加快向世界一流港口迈进

5 月,在河北省唐山市,曹妃甸集装箱码头迎来天津港环渤海内支线的“新春顺”轮,船上满载着德国木材、俄罗斯小麦、美国纸浆等货物。南京翰嘉贸易有限公司总经理吴志明在码头上迎接他的货物,这是他首次尝试通过天津港环渤海支线把采购的木材转运至曹妃甸港。

“之前货物都是从天津港通关后通过汽车运输给唐山的客户。这次发了 75 个集装箱,不仅降低了 20% 的物流成本,货期也更有保障。”吴志明说。

目前,天津港已辐射京津冀及中西部地区的 14 个省区市。京津冀协同发展战略实施以来,天津港还与河北省的港口整合优质资源,共同打造京津冀世界级港口群。

天津港提供的资料显示,去年环渤海“天天班”全年完成 101 万标准箱,同比增长 68.3%。北京平谷与天津港间的海铁联运开通,天津港还特别设立北京区域总部和雄安新区服务中心。

根据国家发展改革委、交通运输部《关于加快天津北方国际航运枢纽建设的意见》,到 2035 年,全面建成智慧绿色、安全高效、繁荣创新、港城融合的天津北方国际航运枢纽,天津港成为世界一流港口,集装箱吞吐量力争达到 3000 万标箱。

“天津港坚持走智慧港口高质量发展之路,以数字化、自动化、智能化手段赋能,将加快向世界一流港口迈进,为京津冀协同发展和共建‘一带一路’作出更大贡献。”褚斌说。

新华社北京 6 月 3 日电(记者伍岳)一段时间以来,一些反华势力以所谓的“强迫劳动”为借口,对新疆进行攻击抹黑。对此,新疆维吾尔自治区 3 日在北京召开涉疆问题新闻发布会,邀请新疆相关部门负责人、行业负责人代表、专家学者和企业一线员工,结合自身经历介绍新疆的真实情况,有力驳斥谎言谬论,以正视听。

## 毫无法律依据

“某些国家、组织和个人主观臆想新疆存在所谓‘强迫劳动’不仅不符合事实,也不符合有关定义。”新疆维吾尔自治区人民政府新闻发言人徐贵相说。

据他介绍,20 世纪初,世界上一些资本主义强国推行殖民主义,对殖民地国家进行大规模、严重的强迫劳动和奴役剥削。在此背景下,国际劳工组织推动各成员国陆续制订了一系列公约。根据相关公约,“强迫劳动”的定义主要包含“以惩罚相威胁”“非自愿性”“对象不限定”三个要素。新疆大学法学院副院长艾尔肯·沙木沙克也表示,是否存在“强迫劳动”,不是凭着主观臆想认定的。无论是从国际公约的定义、我国法律规定,还是客观实际看,新疆根本不存在、也绝对不可能存在所谓“强迫劳动”。

他说,事实证明,新疆各族群众的平等就业权受到法律保护;各族劳动者自愿就业、自主择业,人身自由受法律保护;各族劳动者的休息休假权受到法律保护;各族劳动者获得劳动报酬的权利受到法律保护;各族劳动群众的风俗习惯、宗教信仰、语言文字均受到法律保护。

“新疆的劳动就业保障及其实践,符合中国宪法法律,符合国际劳工和人权标准,契合新疆各族群众过上美好生活的强烈愿望,惠民生、顺民意、得民心,完全经得起全世界的检验。”艾尔肯·沙木沙克说。

## 毫无事实基础

美西方少数国家不仅无端指责新疆存在所谓“强迫劳动”,还抛出相关法案,限制新疆产品出口,对新疆棉纺织业、光伏产业等发起无理制裁。发布会上,相关行业负责人代表摆出件件事实回击谎言。

“在纺纱等加工生产环节,新疆纺织企业普遍使用了国内外先进的设备和自动装置,建成的智能化生产车间体现了国内纺织行业发展的最高水平,根本不存在所谓的‘强迫劳动’问题。”新疆维吾尔自治区纺织行业协会副会长刘清江说。

今年,H&M、耐克、阿迪达斯等瑞士良好棉花发展协会成员诋毁“新疆棉”遭到中国消费者声讨一事沸沸扬扬,该协会上海代表处随后发表声明说,中国区项目团队从 2012 年开始对新疆项目表处所执行的历年可信度审核和验证,从未发现一例“强迫劳动”。

“这说明真相已让虚假信息不攻自破。”刘清江说。有关人士在进行实地考察后,也给予了客观评价——无印良品声明,曾委托第三方赴新疆调查,并未发现违规行为,将继续使用新疆棉花;美国休闲运动品牌斯凯奇也声明,该公司对中国供应商进行独立调查后,并没有发现所谓的“强迫劳动”问题。

“‘洁白的新疆棉花不容抹黑’已成为社会各界的共识。”刘清江说,美西方一些国家以所谓“强迫劳动”问题为借口,采取各种措施限制打压新疆纺织企业,损人不利己,最终只会搬起石头砸自己的脚。

新疆维吾尔自治区有色金属行业协会秘书长潘存翔说,给新疆光伏产业扣上“强迫劳动”的帽子完全是无稽之谈。“众所周知,多晶硅生产并非劳动密集型产业,而是技术和资本密集型产业。”

他说,近期一些媒体记者也实地采访了部分多晶硅生产基地,发现那里没有任何“强迫”的痕迹,都是已经达到国际一流水平、高度自动化与数字化的现代工厂。

“中国光伏产业并不单单为某一国市场服务,而是为全球市场服务。如果要对新疆光伏产业进行‘灭绝’,先要问问全世界光伏市场答不答应!”潘存翔说。

## 引起新疆人民强烈反感

发布会上,来自新疆阿克苏华孚色纺有限公司的艾克拜尔·吐鲁洪介绍了自己的工作经历。

“面试时,公司的人事主管详细介绍了上班时间、工资待遇、休息休假等制度,也仔细询问了我的工作意愿。”艾克拜尔·吐鲁洪说,工作两年后,他不仅涨了工资,而且被提拔为班长。“过去我跟父亲在山里放羊,家里生活很困难。现在我是产业工人了,还在公司里找到了情投意合的爱人。我们夫妻俩每月能挣 8000 多块钱,感到非常幸福。我们决心好好干下去,争取日后在公司附近买套房,为孩子提供更好的学习和生活条件。”他说。

然而,美西方反华势力以存在“强迫劳动”为由,对艾克拜尔·吐鲁洪所在的公司进行了制裁。对此,他大为愤慨:“这是典型的造谣抹黑、恶意中伤,严重伤害了我们的感情,损害了我们的权益,我们感到非常愤怒!”

毫无疑问,新疆各族群众在阳光下体面劳动,正在创造幸福美好的生活。但美西方国家却打着‘人权’旗号、恶意炒作所谓‘强迫劳动’,妄图剥夺他们的合法劳动权利。”徐贵相说,美西方国家的所作所为,无非是想置新疆各族群众于贫困、封闭、落后之中,从而扰乱新疆稳定发展大局,实现“以疆制华”图谋。

“这是逆历史潮流而动的错误之举,必将以破产而告终。”他说。

炒作『强迫劳动』图谋『以疆制华』必将破产

涉疆问题新闻发布会上的坚定声音

# 香港攀山拯救专队：披荆斩棘拓生路

五个座位对面而设,中间是一张小方桌。陈设简单的车厢里,几幅香港山势地图引人注目,上面密布各种专业标注,让这个小小的空间看上去像个临时作战指挥部。

拉开后备箱,各种“武器”琳琅满目:粗细不一的救援绳索,大小不等的树锯、剪钳, GPS 定位器,具备测距功能的望远镜,“四防”(防水、防尘、防震及防爆)手机和电脑……

一旦接到救援号令,车子便会载着全副武装的“战士”们呼啸而出。黄红相间的车身上,“攀山拯救”几个大字分外醒目。

“最普通的一次救援需耗时三四个小时。最忙的时候,一支救援队一天之内要出动三次。”香港特区政府消防处技术救援组高级消防队长罗文杰说。

在山野里攀行,在风雨中跋涉,为帮助被困者脱险,香港攀山拯救专队的勇士们披荆斩棘,一往无前。

## 高危“打卡” 行山意外飙升

登山远足在香港惯称为“行山”,香港人素爱行山。新冠肺炎疫情暴发以来,为了逃离逼仄的都市,更多的人走进山野,掀起了“行山热”,行山意外也随之大幅上升。根据香港特区政府消防处统计,2020 年该处针对行山意外发起的救援行动共 602 次,是前一年的 2.8 倍;今年前 4 个月已达 426 次,相当于去年全年的七成,情况堪忧。

“求援数量大增,救援难度大增。”说起疫情下登山救援的新特点,罗文杰表示。

在“行山热”风潮下加入行山队伍的不乏新手,对登山运动的知识储备不足,对行山风险及应对更是所知甚少。有的仅在网看到别人拍的一个片段就追随之至;有的热衷拍照“打卡”,在险要处摆出高难度姿势,导致各种风险因素大增。这样的行山意外,往往发生在非常规路径上,使得救援难度也大幅上升。

香港特区政府消防处攀山拯救专队成立于 2016 年 10 月。作为一支专业救援队伍,一般在遇到较复杂的救援任务时出动。



这是香港攀山拯救专队进行救援工作的资料照片。新华社发(香港攀山拯救专队提供)

目前全港包括西贡、梨木树、马鞍山、大澳等七个消防分局设有攀山拯救专队,附近都是行山热点地区。连同香港消防及救护学院的攀山拯救支援队,整个专队超过 200 人。其中,位于大澳消防分局的第七支专队,正是针对大屿山地区行山意外增多而在今年新增设的。

## 实地训练 熟悉全港山野路径

炎炎烈日之下,队员们戴着头盔身背行囊,长袖长裤全身披挂,行进在崎岖不平的山路上,身上的金属扣碰撞发出清脆的声响。

“穿这么多,热吧?”记者问队员陈俊杰。“习惯了。这衣服也是装备,防蚊虫、防割伤,这里还有排汗透气功能。”他提起衣服胸前的绿色部分,上面有许多小气孔。

所有入选攀山拯救专队的消防员,担负着日常消防和登山救援的双重职责。由于登山救援对体能及专业技能要求颇高,他们的体能考核更严苛,训练任务更繁重。“所有队员要进行为期三周的

专业培训,内容包括搜救策略制定、山野导航、绳索架设、极端天气下救援训练等。”罗文杰说,在每月的例行训练中,每个队员要熟悉全港的山野路径、山势地形和高危地点。

陈俊杰来自梨木树消防局,参与过多次登山救援行动,专业经验丰富。去年 4 月,大东山上有一支行山队求救,称一位女队员失踪。下午 4 点,陈俊杰和队友们由青龙石涧上山,兵分两路沿着石涧搜索,陈俊杰根据经验前往人迹罕至的崖底方向搜救,果然找到了已陷入昏迷的失踪者。碍于地势,救援直升机无法靠近,救援队员们用树锯、剪钳生生“劈”出一条路,抬着担架艰难前行,终于在凌晨 4 点将伤者救出。

参加救援行动,经常会披星戴月甚至夜不归宿,家人担心吗?

陈俊杰平时就爱行山,以前出门,妈妈总要问长问短,叮嘱他注意安全。现在,经过了专业训练的他出门救援,妈妈反而不担心了。“她相信我的专业能力,能救援别人,一定能照顾好自己。”

## 迷途险境 救援分秒必争

加入救援队已三年多的马鞍山消防局攀山拯救专队消防队员黄永兴,最难忘今年 2 月的一次救援行动。当日下午 2 点半接到求援,一名行山人士被困马鞍山扑树屋。

“前一晚和当天上午山里都下过大雨,救援随时可能再遇雨。一旦下雨,泥石松散,山路湿滑难行,增加搜救难度。更糟糕的是,石壁上水流不断,而被困者所处位置非常狭小,如果再下雨导致水势加大,很可能会被冲落崖底,必须赶在雨前将人救出。”黄永兴说。

山里天气变化多端,要时刻留意大自然的“脸色”,及时评估风险并制定预案。黄永兴说:“救援行动分秒必争,要跟时间赛跑。”

黄永兴率队在雨后的丛林和山洞里跋涉了近两小时后,发现求救者被困在离地 15 米的陡峭崖壁上。经过现场研判,他与队员决定自上而下实施救援。

经过一个多小时的艰难攀爬,他们登上了离地 25 米高的屋顶。在密林中搭设好救援绳索后,他绑上安全带,游绳 10 米下到峭壁,成功将被困者带出险境。当时黑云压顶,已是晚上 9 点多。

每次救援成功,黄永兴内心都满是喜悦。18 岁成年时,黄永兴就报考了消防员,因为这是他儿时梦想的职业;得知攀山拯救专队要成立,爱好行山的他又第一时间报了名。“行山本来就是自己的爱好,还可以救人。”如今的黄永兴已是儿子心中的英雄,“儿子说,他长大了也要当消防员!”

陈俊杰在救援后总会主动找伤员聊天,问些“几点出发的”“线路怎么安排的”“有没有带水”“还应该带什么”之类的问题,在不经意间把行山知识和注意事项告诉他们。

“希望他们了解更多一点,做好安全防护,下次不要再见到我!”他调皮地笑起来。(记者陆敏)新华社香港 6 月 3 日电