



主办单位：安徽省档案馆

皖货出海第一门户 一座内陆港口的智慧新生



芜湖港停放即将出海的汽车

翻开安徽省档案馆的馆藏档案，在一份1980年4月2日《关于开放芜湖港问题的报告》中，安徽省人民政府办公厅以简短的笔触向海关总署呈报：“根据国务院决定，开放芜湖港，现准备工作已经就绪，四月十日首航。”

寥寥数语，却奏响了一个时代对外开放的先声。长江奔涌，不舍昼夜。四十六载光阴流转，如今万吨巨轮的汽笛声常在芜湖港朱家桥港区回响，每天都有“安徽造”汽车、家电装箱起航，经上海港通达全球。

2025年，芜湖港集装箱吞吐量首次突破180万标箱，是2018年全省港航资源整合前的2.5倍，稳居安徽首位、全国内河港口前列；2026年一季度，这个数字继续攀升至49.64万标箱，同比增长15.63%，发展势头愈发强劲。

从1876年屈辱开埠的“洋码头”，到如今智慧绿色兼具的“百万标箱大港”，一份份芜湖港档案，深藏着一座内陆城市依江向海、崛起发展的全部密码。 安征 吴笑文/文 马启兵/图

智慧绿色与“皖货出海”

如果说持续扩大开放让芜湖港焕发活力、打通对外通道，那么智能化、绿色化转型，则为这座内陆港口插上了腾飞的翅膀。

2020年，长江内河首个无人化集装箱智能堆场在朱家桥港区建成投用。走进港口生产调度中心，大屏幕上实时呈现着无人IGV（智能水平运输车）的自动穿梭轨迹。依托“5G+北斗”高精度定位与AI智能路径规划，这些运输车可在岸桥与堆场之间自主完成集装箱转运作业。操作人员在控制室内，一人可同时操控3至4台港口设备，单机作业效率提升50%、人力投入减少67%、无人闸口通行效率提高75%。这组数据背后，是芜湖港从传统人工作业向现代化智慧港口的华丽转身。2024年，芜湖港成为国家智慧口岸建设试点，2025年底基本建成智慧口岸，成为内河智慧港口的标杆典范。

与智慧化建设同步推进的，是港口绿色低碳转型。2025年4月，芜湖港在全国内河港口中首创先河——在36米高的岸桥顶部搭建分布式光伏发电站，3套发电站年发电量约8.25万度，每年可减少2.75吨碳排放。在此之前，港口已建成4万余平方米分布式屋顶光伏电站，成功获评“四星级中国绿色港口”，实现安徽省绿色港口评级“零”的突破。

智慧赋能与绿色转型的双向发力，让芜湖港的区域枢纽地位日益凸显。2025年，芜湖港货物吞吐量达1.65亿吨，集装箱吞吐量180.51万标箱，同比增长10.82%，占全省总量超57%，两项指标均稳居全省第一；与“十三五”末相比，集装箱吞吐量增长64%。目前，港口已开通30余条国内外航线，实现至上海港“点到点”航线全覆盖，江海联运网络辐射全球144个国家和地区。

更值得瞩目的是，芜湖港已成为“皖货出海”的核心通道。2025年，安徽省汽车出口量达122.8万辆，位居全国第一。同年11月25日，芜湖港见证了安徽汽车年出口量首次突破100万辆的历史时刻。以新能源汽车为代表的“新三样”产品，从这里源源不断发往全球市场；2026年1月，芜湖港商品车滚装量达2.52万辆，创下历史同期新高，成为安徽制造走向世界的重要见证。

从1876年被动开埠的“洋码头”，到1992年外轮首航的对外开放破冰，再到如今智慧绿色、通江达海的“百万标箱大港”，芜湖港的百年发展史，就是一部安徽从“打开一个窗口”到“打开整扇门”主动融入全球、从内陆腹地走向开放的演进史。

站在“十五五”规划的新起点，芜湖港发展目标愈发清晰：2030年集装箱吞吐量突破300万标箱。随着“水运安徽”战略深入推进，芜湖港正以全新姿态，成为安徽拥抱世界、联通全球的重要门户。而那条奔流不息的长江，将继续见证这座内陆港口的跨越发展，见证安徽省从“不沿边、不靠海”到“通江达海、走向世界”的时代华章。

从“四大米市”到“洋码头”

芜湖地处长江与青弋江交汇处，自古水运发达，素有“皖南门户”的美誉。在漫长的农耕时代，港口码头转运的多为稻米、茶叶、竹木等本土物产。明清时期，芜湖与无锡、长沙、九江并称中国“四大米市”，一时商船云集、商贸兴盛，但始终局限于内向型的内河航运格局。

1876年《中英烟台条约》签订，芜湖被辟为通商口岸，自此开启了一段屈辱的开放史。史料记载，此后短短三十余年，芜湖长江航运业几乎被外国轮船公司完全垄断。截至1908年，江岸路沿江一带已建起7座码头，其中6座均为外商所设。被当地百姓称作“洋码头”。在老芜湖人的记忆里，江边码头林立、市声鼎沸、汽笛长鸣，“长江巨埠”的名号看似承载着通江达海的荣光，可这份荣光背后，是租界沦为外国资本掠夺中国资源、攫取高额利润的据点。

抗战期间，芜湖港遭受战火重创，一度破败萧

条。新中国成立后，这座内河港口彻底回到人民手中，迎来重生的契机。二十世纪五六十年代，长江沿岸陆续建起十余座码头，主要承担客货运输职能。1958年，我国内河首座机械化煤码头——裕溪口煤码头建成投产，与汉口、浦口、枝城并称长江煤运“三口一枝”，港口发展逐步迈入机械化新阶段。

时间来到1980年，安徽省档案馆馆藏的那份安徽省人民政府办公厅《关于开放芜湖港问题的报告》清晰记载，当时芜湖港开放筹备工作全部就绪，海关机构也同步加紧筹建：“关长人选即将由省政府任命”“已派张道英同志前去领取海关公章”。

同年10月，中华人民共和国芜湖海关正式开关，中断数十年的海关业务全面恢复。芜湖港成为长江沿线最早对外开放的港口之一，完成了从殖民色彩深厚的“洋码头”到自主对外开放港口的历史性转折。

外轮首航与“呼应浦东”

如果说1980年芜湖港对国轮开放是内陆港口走向世界的“破冰”之举，那么1991年对外籍船舶开放，便是安徽真正拥抱海洋、融入全球的“入海”征程。

1991年10月，七届全国人大常委会第二十二次会议审议批准芜湖港对外船舶开放。安徽省档案馆馆藏1991年《安徽省政府关于请求批准芜湖港对外籍船舶开放有关问题的补充报告》的字里行间写满振奋：“芜湖港作为长江十大港口之一，是我省重要的交通枢纽和水运国际通道。”报告还详细测算了开放预期效益：港口对外轮开放后，安徽沿江和皖南一带丰富的非金属矿产资源出口每年可新增七万吨；安徽对台、对南朝鲜贸易运量即可达到二十万吨以上。

安徽省档案馆馆藏的另一份1991年安徽省委关于芜湖港对外籍船舶开放问题的档案，还特别提到一个战略考量：“开发皖江，呼应浦东”，加快沿江地区经济开发开放步伐，并把芜湖市作为重点，逐步建成外贸集散中心。彼时，浦东开发开放才刚刚起步，安徽就敏锐地捕捉到这一重大发展机遇，以芜湖港对外籍船舶开放为契机，积极融入国家发展战略，借浦东开发的东风，推动皖江地区经济腾飞，在区域协同发展中抢占先机。

1992年5月26日下午3时，这是一个值得载入史册的时刻——日本“三岛丸”冷藏船靠泊芜湖港，这是新中国成立以来首艘驶入芜湖港的外籍轮船，标志着芜湖港对外开放按下“快进键”，全方位融入国际航运体系。

此后二十年间，芜湖港步入快速发展期。2012年，全省首座集装箱专业化码头——朱家桥国际集装箱码头一期投用三年，当年港口集装箱吞吐量首次突破25万标箱；2014年码头二期工程建成运营，朱家桥外贸码头岸线长达1177米，吞吐量突破40万标箱。并在此后以每年10万标箱的增幅稳步攀升。

但发展永无止境，开放之路需持续突破。2020年前后，芜湖港唯一对外开放的朱家桥17号码头，仅5000吨级的设计通航能力，已无法满足万吨级海轮的停靠需求。

2021年，芜湖港口岸扩大开放正式列入国家“十四五”口岸发展规划；2025年5月11日，国务院正式批复，同意朱家桥港区扩大开放，新增8个多用途泊位。至此，芜湖港对外开放泊位从1个增至9个。从“对外籍船舶开放”到“全方位融入国际航运体系”，芜湖港用了33年，完成了对外开放基础设施的彻底迭代。