

乘 拥江发展 东风

杭州港重返亿吨大港

□ 本报驻浙记者 陈俊杰 通讯员 邓媛媛 李建强

记者从杭州市交通港航部门了解到,截至2017年12月27日,杭州港货物吞吐量达到10717万吨,同比增长47.24%,这是继杭州港在2014年首次突破亿吨大关后,再次跻身全国内河亿吨大港之列。

2017年以来,杭州港充分利用城市快速发展契机,加快港口转型发展,谋求新突破,重回亿吨大港,让杭州港区作为长三角南翼枢纽港的地位,得到进一步巩固。

A 紧抓城市发展新机遇

目前,杭州市航道总里程2006公里,以京杭运河、钱塘江、杭甬运河为骨干航道的水运网络基本建成。由于水路运输具有运量大、能耗小、成本低的比较优势,一直以来杭州市大宗物资的运输主要依靠水路。作为杭州城市经济命脉的重点物资,如成品油、电煤、建材、钢材等,80%走水路。杭州市港航管理局港政处副处长王强告诉记者,随着杭州城市化进程的加快,经过统计,仅砂石料一项,杭州主城区重点工程日需求量就在4万吨左右,年需求量在1500万吨左右,此外,钢材吞吐量在1533万吨,同比增长43.62%。

除城市经济建设重点物资,百姓日常生活需要物资也来自水路运输。数据显示,2017年杭州市约有559万吨电煤、127万吨成品油经水路输入,可供1563万户家庭每日用电,平均每天可以为约11万辆小轿车加满油。另外,2017年还有33万吨粮油副食品从水路运输,其中90%供应市民菜篮子。

伴随着城市建设,杭州每天都会产生大量的建筑垃圾。据统计,目前杭州市每年约有4000万吨渣土和建筑垃圾需消化处理,其中主城区有近2000万吨是由约600艘泥浆和渣土运输船舶从水路运出城区集中处理。

在亿吨港的货种组成里,今年杭州港集装箱运输量也占到了一定比重,全年完成集装箱吞吐量5.1万标箱,同比增长205.9%,其中完成散改集2.9万标箱,同比增长354.2%,走在全国内河前列。水路集装箱运输的发展有效避免了货损和扬尘,经济效益和环保效益十分突出。王强说。



东洲码头。

B 构建转型发展新出路

与其他内河亿吨港相比,杭州港四级以上的高等级航道占比仅20.1%,在基础设施先天不足的情况下,成为亿吨大港实属不易。王强说,为此,我们积极引导码头转型升级、提高港口码头效率、增强水路运输能力。

运土车从进码头过磅、卸车、到空车清洗出场,只要几分钟就告完成,一切都在清洁、有序、高效中运转。这是记者在杭州港谢村渣土中转码头看到的一幕。这个以生态绿色和智能化管理为亮点的城市渣土转运码头,承担着拱墅、西湖、江干和余杭等城区的渣土转运任务,日转运量达到9万吨。码头负责人杨策告诉记者,

经过改造,该码头成为杭州市第一个大型现代化的建筑渣土水路中转点,现在年吞吐量超过1000万吨,实现10倍增长。

要让水运更好地为城市发展服务,航道的联网成线最重要。王强介绍,近几年,杭州市建成了杭甬运河杭州段、京杭大运河连通钱塘江、曹娥江、甬江,实现三江达海。2016年,富春江船闸改建工程完工,年过闸量提高50倍,极大提升钱塘江中上游航运运输能力。还建成三都、窄溪、双浦、鸭雀漾(三期)等锚泊服务区,完成王埠线航道养护、启动溇渚江航道养护等一批专项养护工程,新增高等级航道68公里。

记者了解到,为助推港口发展,杭州市港航部门还从政策上加大对保障城市生产生活需要运输物资的扶持力度。从2017年起,我们对符合一定条件的内河集装箱运输船舶免征四自航道收费,包括浙北干线航道通行费、杭甬运河和三堡船闸过闸费,减轻企业负担。王强透露,杭州市港航部门专门出台了《杭州航区船舶优先过闸规程》,对满载集装箱、混装且其集装箱量达到额定装载50%以上、空载驶向目的港装载集装箱船或多用途船等三类集装箱运输船舶优先安排过闸,做到随到随放,并进行技术革新,解决集装箱船夜间航行难题。

C 打造国际区域交通新枢纽

根据预测,至2020年,杭州港内河货物吞吐量将稳定在1亿吨,全港集装箱吞吐量将达到20万标箱。完成亿吨再突破后,杭州港未来如何向更高层次发展?杭州给出了答案:杭州港将从单纯装卸运输为主向现代物流和内河航运服务为主的战略转型,港口集疏运一体化网络基本完善,港

口现代物流服务高效,港口服务功能优化,成为国内领先的内河水运强港。

在未来的发展中,杭州港除了港口物流业主业外,港口现代物流业都将成为发展重点,比如旅游客运码头的建设、水上旅游线路的引导与服务等。王强介绍,根据《杭州市水运发展十三五规划》,以及《钱塘江水上旅游码头布局规划》,杭州港将紧紧围绕杭州委市政府提出的拥江发展战略,着力完善内河水运体系,实现畅通1条通道(京杭运河杭州段四改三项目)、新建3个重要公共作业区(萧山义桥作业区、建德十里埠综合作业区、桐庐江南综合作业区)、推进4个港区的散改集项目(萧山、余杭、富阳、建德4个港区)等目标,同时完成一批水上集散中心建设,包括主城区的奥体博览中心水上集散中心、县市区富阳鹿山、桐庐滩头、建德姚坞、建德城东集散中心,实现水上旅游产业的全面跨越式发展。

到2020年末,杭州市航区运力总规模预计将达120万净载重吨,新增500吨级以上泊位29个,新增吞吐能力840万吨,更好保障城市生产生活需要,助力杭州经济社会发展。

当然,杭州港未来的发展壮大与综合交通运输体系的完善,与地方政府的支持扶持密不可分。杭州市交通港航部门相关负责人表示,要想实现国际区域交通枢纽的总体目标,建设发展成为长三角南翼的内河枢纽港、港城一体的现代物流港、低碳环保的绿色生态港、安全高效的智慧港以及全国领先的内河航运金融中心和服务中心,就要与地方发展相衔接,大力推进规划作业区建设,构建现代综合交通运输网络和公水联运、海河联运体系,通过结构调整,大幅提升杭州水运经济综合竞争力,进而发挥水运综合优势,推进绿色循环低碳经济发展,服务城市经济社会发展。

本报讯(驻津记者 甘琛 通讯员 吴凤明 薄承)2017年12月28日,天津港集团公司举行院士专家工作站签约仪式。中国工程院院士李德毅受聘入站,天津港集团公司与北京主线科技有限公司签署了《港口智能装备研发战略合作框架协议》。这是天津港集团公司主动对接天津智港建设和深度融合融入滨海新区繁荣宜居智慧新城建设,着力打造国际一流智慧港口具有标志性的重要举措。

据了解,此次受聘入站的李德毅院士,领导了中国最大的智能车研发联合团队,在国内首次完成北京至天津高速公路的全程无人驾驶,率先实现世界第一辆无人驾驶公交车郑州至开封的开放道路无人驾驶,是我国指挥自动化和人工智能领域的领军者。

该工作站成立后,李德毅院士将与天津港集团公司深入合作,围绕港口设备智能化课题,共同研究包括智能感知、智能决策、智能控制、智能调度、智能诊断等关键技术,推动智能电动集装箱牵引车在集装箱码头自动化中应用,并实际推广至港口自动化的平面运输过程,以此解决当前港口运输安全和运输效率的瓶颈难题,从而进一步推动天津港加快向智慧港口转型、提质增效。

与此同时,为推动港口智能系统及装备的高新尖端科学技术转化应用,天津港集团公司与北京主线科技有限公司还将借助双方各自优势进行跨界合作,在开发港口智能管理、智能调度指挥系统等方面开展合作,在研发港口智能装备方面强强联合,共同推进产业化发展,努力为世界港口发展贡献中国智慧、提供中国方案、体现天津作为。

日照港绿色循环低碳主题性项目通过考核

本报讯(驻津记者 甘琛 见习记者 吴超群)近日,日照港建设绿色循环低碳港口主题性项目通过交通运输部组织的专家考核。

2014年,2016年,日照港集团开展了绿色港口建设工作。通过基础设施建设、工艺改造、装卸运输装备应用、港口智能系统信息技术应用、清洁与可再生能源利用和环境保护六个方面,以及29个重点支持项目,全力推进绿色循环低碳港口建设。经第三方机构审核,绿色港口建设方案实施期内建设的29个重点支撑项目,共完成投资20.57亿元,其中奖励项目21个,完成节能减排投资共计9.69亿元,共形成节能量1.6834万吨标煤,替代燃料量0.8117万吨标油。

经过三年的绿色低碳港口建设,日照港进一步改善了港口用能结构,提高了港口能源利用效率,降低了二氧化碳排放强度,构建了以高效能、低能耗、低污染、低碳排放为基础的绿色循环低碳发展模式,有力促进了港口的转型升级,绿色循环低碳港口建设成效显著。

安通控股与珠海港达成战略合作

本报讯(通讯员 黄仰熙)2017年12月26日,安通控股集团与珠海港控股集团签订《战略合作协议》。双方将加强全方位合作,拟在港口、物流等方面建立战略合作关系,同时在市场开发、业务协作、信息共享、资本运作等全方位、多领域的交流互动,进一步提升各自业务竞争力,为双方创造更大的商业价值。

2017年,安通控股集团携手珠海港开通珠海、京唐、航线、珠海、泉州/厦门、航线、珠海、乍浦、航线、清远源潭、珠海高栏、海铁联运班列,标志着安通控股与珠海港在深度合作上取得了新的成果。随着港珠澳大桥的全线贯通,珠海迎来了新的历史发展机遇,如今安通与珠海港再度强强联合,进一步提升了安通在华南珠西地区的市场竞争力,也将实现双方优势互补、共同发展、互利共赢。

未来,双方将通过资源共享、优势互补与业务创新,共同为客户提供更优质、更全面、更专业的物流服务,推动双方业务实现跨越式发展,借势“一带一路”的发展机遇,共同打造对外开放发展的新引擎、新动力。

蚌埠港全面推进绿色港口建设

本报讯(记者 胡逢 通讯员 蔡传龙)2017年12月28日,记者从安徽省港航局获悉,2017年,蚌埠港集装箱月均吞吐量达3000标箱。

但在货物吞吐量增加的同时,港口受到了环境污染的困扰。蚌埠港在作业平台配备了环保洒水车,港口雾泡机等抑尘设备,成立了环保安全工作小组。为了从根本上解决环境问题,实现环境治理与港口经营协调发展,提升港口清洁标准,蚌埠港逐步将散货运输升级为集装箱运输,同时结合水路运输运距长、运力大、耗能低的优势,积极进行路改水。

据了解,近年来,蚌埠港不断加大投入,完善港口环保设备,推进散改集、路改水,打造环保绿色港口。集装箱运输有着环保、清洁、无抛洒滴漏、无货损货差等诸多优势,是港口物流的高端形式。从完善港口环保设备配套,到逐步提升散改集、路改水,以及未来清洁能源船型标准的推进,蚌埠港正向绿色低碳运输迈进。



浙江省直属粮库。本文图片由杭州市港航管理局供图

煤价上涨或将持续到大

随着冬季电力和煤炭消费高峰日趋达到高峰,沿海地区主要发电企业对动力煤采购和补库压力持续增大,从而促使环渤海港口煤炭交易活跃,优质市场煤供不应求,这也对环渤海现货动力煤需求增加和价格上涨起到推动作用。

在秦皇岛港,晋北低硫5500大卡优质煤炭成交价已经达到705元/吨。受运输瓶颈制约,市场发运到港的贸易量不足,浙能等大型电力企业采购成交价格也跟着市场价格上涨而上涨,对市场的影响力进一步增加。截至2017年12月27日,沿海六大电厂合计存煤1048万吨,较12月初减少了210万吨,实际存煤量和10月上旬时相差不多。其中,浙能、上电、大唐、国电等电厂存煤数量下降明显,四大电厂存煤可用天数分别为10、7、11、13天。

临近新年,沿海电厂拉运和采购的积极性高涨,到达环渤海港口拉煤船舶仍保持高位水平。截至目前,秦皇岛港下锚船多达124艘,黄骅港下锚船94艘,国投曹妃甸港下锚船13艘,国投京唐港下锚船19艘。

随着电厂日耗继续升至高位,冬季煤炭需求逐步释放。叠加新的库存制度明年将正式实施,短期内,下游补库需求有望增加,推动动力煤市场继续回暖,预计此轮补库带动煤价上涨将持续到明年一月上旬。

国家在积极推进优质产能释放的同时,保供方面,对进口煤也做出相应的放松。进口煤询盘偏少,华东部分区域进口煤通关政策略有松动,其他区域可能会在元旦之后陆续放开。目前,对国内煤炭市场影响暂未显现,预计一月中旬开始,大量进口煤将涌入国内市场,增加煤炭供应量,同时也遏制了煤价继续上涨。

台北快轮 首航台湾

闽台货物滚装运输开启新篇章

本报讯(记者 陈勤思 通讯员 陈友)2017年12月28日,台北快轮 货运滚装轮从平潭金井码头3号泊位起航,驶往台湾。

据了解,台北快轮 由台湾华冈物流集团和平潭综合实验区交通投资集团联合运营。其总吨位为18080吨,采用集装箱

连车架一同运输的方式,可实现快速装卸,一次最大可载运230标箱,可运载跨境电商、快件、小贸市场货物及一般贸易货物。

这是继海峡号 丽娜轮 开通平潭至台湾高速客货滚装航线后,两岸开通的第一条货运滚装航线,该航线运营为闽

台贸易开启一条新的货物海上运输通道,有利于加强两岸经贸合作和物流发展。

台北快轮 自平潭首航台湾,进一步扩大了闽台航运市场合作与开放,推动平潭成为海峡两岸人员往来、经贸合作最便捷的海上通道。

大连港台湾铁矿石中转业务正式启动

本报讯(通讯员 臧永亮)2017年12月29日,台湾中钢 中钢踏实 轮顺利靠泊大连港矿石码头转水泊位,计划装载13.2万吨混矿产品(大连标准矿)后发往台湾地区。由此,大连港台湾铁矿石中转业务正式启动,大连港东北亚铁矿石分拨中心建设再迈新台阶。

在2017年3月开展日、韩中转业务的基础上,大连港与巴西淡水河谷公司积极开拓东北亚市场,成功实现 大连标准矿 在台湾的抢滩登陆。此举不仅填补了大连港铁矿石中转业务的空白,也开创了国内港口铁矿石中转业务的先河。担纲首批台湾中转业务的 中钢踏实

轮载重吨为203,512吨,船长299.9米、宽50米,是迄今为止大连港矿石码头靠泊的装货载重吨最大的中转矿船。该轮完成全部作业后,2017年 大连标准矿 混矿产品中转量将突破640万吨。

目前,大连港铁矿石中转业务货种以混矿产品为主,业务范围已拓展至环渤海及长江流域、日本、韩国等地,国际中转合作港口达到15个,国际中转量527万吨,占全年混矿中转业务量的8成。下一步,大连港将继续推进东北亚铁矿石分拨中心与混矿基地建设,2018年混矿国际中转量将达到800至1000万吨。为满足国际中转船舶大型化需求,

抢占市场先机,大连港已升级矿石码头2号中转泊位,可满足15万吨级散货船装船作业要求。此外亦对矿石码头4号堆场进行升级改造,预计2018年一季度正式投产,改造后大连港混矿能力将从现有的每年1500万吨提升至2000万吨。

未来几年,大连港将全面加强淡水河谷的战略合作,做大做强 大连标准矿 港口混矿与国际中转服务品牌,构筑以大连港为中心、辐射东北亚区域的铁矿石国际中转散货班轮服务网络,与矿山及贸易商共同打造区域性 矿石超市,吸引更多的矿石品类聚集大连港,为客户提供更多元化选择。