

厦门港全速打造“海上高速”

□ 全媒体记者 王有哲

近日,厦门市发改委向外披露,厦门港主航道扩建四期工程提前一年完成项目工程量,已交工验收,与此同时,厦门港后石航道二期工程也正在紧锣密鼓地建设中。

后石航道位于厦门湾南岸漳州开发区四区,为厦门港公共航道,属于15万吨级航道工程,总投资达1.628亿元。“项目建成后,该航道将成为厦门港又一条海上‘高速公路’。”8月12日,漳州开发区相关负责人在接受记者采访时说道。

推动后石港区规模化发展

后石港区拥有丰富的深水岸线资源,是以大宗散杂货码头为主的大型临港工业港区,但岸线开发却处于初期阶段。

截至目前,后石港区已建深水泊位1个,为华电电厂10万吨级煤码头。在建深水泊位为中石化公司的5万吨级石化码头和后石港区3#泊位15万吨级通用码头。

据厦门港航道管理站工作人员介绍,后石港区现有后石华电电厂10万吨级航道,从华电电厂至在建的3#泊位之间的水道处于天然状态,水深在4~38.5米之间。因此,严格意义上讲,后石港区目前没有完整的可满足10万吨级以上船舶通航的进港航道。

“后石港区航道的现状还不能满足现有在建深水泊位的通航需要,也不适应后石港区到港船舶日益增多的趋势,航道的建设滞后于港区发展的步伐,因此急需进一步提高后石港区的航道等级。”该工作人员表示。随着后石航道二期工程落地实施,航道

全程可满足15万吨级散货船乘潮单线通航要求,乘潮历时3小时,乘潮保证率90%,乘潮水位为4.24米,同时航道起点A至中利石化码头J点附近可满足5万吨级油船(化学品船)全潮单线通航要求,全潮通航水位为0.67米(设计低水位)。

助力厦门国际航运中心建设

“航道建设是提升港口辐射能力的重要举措,事关港口经济建设发展大局。”厦门港航道管理站相关负责人介绍,厦门湾外有大小金门、大担、二担、青屿诸岛屿环绕,湾内又有鼓浪屿、鸡屿、火烧屿等岛屿屹立,水域平静,是我国东南沿海的天然深水良港之一。

港口要发展,航道要先行。“后石港区是厦门湾以大宗散杂货码头为主的临港工业港区,是厦门港的重要组成部分,也是‘东南国际航运中心’港口深水泊位的建设重点。”厦门港口管理局副巡视员林建宁介绍,后石航道二期工程将为厦门港建设成为功能完善的国际集装箱枢纽港、国际一流的邮轮母港、对台航运的先行区和主通道、高端航运服务要素集聚区提供坚实保障。

据介绍,该工程是对现有后石航道一期10万吨级进港航道实施改扩建,并延伸至后石港区3#泊位,可以满足15万吨级散货船乘潮单线通航需求。此外,为配合周边航道需求,厦门港后石航道二期工程先行开通先期7万吨级航道,今年已正式投入使用。

后石航道二期工程项目建成后,还将提高大宗货物运输效率和降低运营成本,改善

后石临港工业区投资环境,进而为厦门港经济发展创造有利条件。

向一流港口进发

今年4月,福建省重点工程、厦门港古雷航道三期工程正式开工建设,建成后将实现30万吨级油船全潮单向通航。

除此之外,厦门港还将继续开工建设航道扩建四期工程、海沧角美航道整治一期工程等,计划2020年建成满足20万吨级集装箱船舶通航的深水航道,东山湾建成满足30万吨级油船通航的深水航道,并建成10万-30万吨级船舶锚地等。

通过完善大型深水航道及配套锚地等公用设施,厦门港还将重点推进海沧集装箱运输核心港区建设,启动实施古雷、后石和翔安港区的规模化开发,引导大型散货运输向古雷和后石港区转移。

航道建设倒逼港口建设,也给厦门港的发展注入强大动力。深水泊位建设和升级改造在加快,古雷南3号30万吨级(结构45万吨)原油码头、海沧20-22号7.5万吨级(结构10万吨)泊位等大型码头项目稳步推进,刘五店港口支持系统建设有条不紊……到2020年厦门港将完成海沧14-19号集装箱泊位结构等级提升,满足15万吨级以上集装箱船靠泊要求。

正是一个个航道的开辟、一个个硬件的建设,让厦门港的港口资源优势为内地所熟知,深化了腹地贸易企业对厦门港的了解,提升了厦门港对腹地的辐射功能。

从钢花到浪花:上海宝山冲刺世界邮轮母港城市第一方阵

曾以重工业名扬天下的上海宝山正在转型蜕变。在新发展理念之下,上海宝山正由以往钢铁制造为主的传统工业向邮轮经济特色的现代化滨江新区转变。

吴淞口,曾经的吴淞江入海口,现黄浦江的入海口。黄浦江与长江在这里交汇。近几年,邮轮产业活力不断,宝山区积极参与邮轮建造,着力引进邮轮总部型企业,打造“吴淞口”邮轮服务品牌,初步形成上中下游有个重点的邮轮产业链。

长航的客货滚装码头,成为亚洲第一、世界第四的邮轮枢纽港——吴淞口国际邮轮港,而它也真正成为宝山一张崭新的“世界级名片”。

“吴淞口国际邮轮港自2011年10月开港以来,累计接靠邮轮1800多艘次,出入境游客突破1000万人次。今年1-7月共计算泊229艘次,接待出入境旅客159.32万人次。”上海市宝山区委书记汪泓表示,这座亚洲第一、世界第四的邮轮港目前已进入“四船同靠”新纪元,带动中国成为全球仅次于美国的第二大邮轮客源地市场,将带动上海跻身世界邮轮母港城市第一方阵。

“从2011年至今,连续两次的扩容建设使得它成为了亚太地区最好的一个码头,中国最美的邮轮码头,而且我们还带动了日本和韩国上下游码头的升级。”汪泓还表示,未来,在上海全力打响“上海服务”“上海制造”“上海购物”“上海文化”四大品牌的背景下,宝山也将全力对接,努力推动邮轮经济成为上海“四大品牌”建设的重要板块。

宝山曾经是全国最大的集装箱基地,随着洋山深水港的开发,上海国际航运中心布局有一个重大的调整,即货运逐渐向南转移,转到洋山港,客运则放在宝山。

“我们是2012年开始运营,宝山进入服务经济的时代,宝山接下去还会面临很多的港口的一些变化,有些企业的港口,像宝钢的港口,这些港口从生产型,转为生活型。所以宝山居民我们以前很少到江边来,那么现在我们基本上每天晚上到江边来,因为我们现在有了自己的生活型岸线。”吴淞口国际邮轮港董事长王友军在接受中新网记者采访时表示。

(来源:中国新闻网 汪青 王子涛 周歆)



浙江海河联运量同比增长超两成

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 孙为民)8月14日,浙江省港航管理局发布今年前7个月海河联运量简报。数据显示,今年1-7月,浙江全省累计完成海河联运量1416.9万吨,同比增长20.7%。

据介绍,7月份浙江省内河运输市场行情回升。随着运输旺季的到来,煤炭、黄沙等运输需求逐步上升,海河联运量快速上涨,恢复至前期高位。

7月,浙江全省完成海河联运量225.5

万吨,环比增长20.0%,同比增长27.4%。其中,完成散货海河联运量207.5万吨,环比增长20.0%,同比增长23.0%。主要运输货种煤炭、黄沙分别完成137.1万吨、58.0万吨,环比增长14.3%和37.6%;完成集装箱海河联运量14400TEU,环比增长20.3%,同比增长117.0%。其中往来于杭州、嘉兴和湖州的集装箱海河联运量分别完成5601TEU、4100TEU和1651TEU,环比增长33.4%、2.4%和0.4%,同比增长55.2%、103.9%和84.3%。

江阴启动船舶污染物电子监管

本报讯(记者 顾晓平 通讯员 王开耀 杨文)日前,江阴市正式启用港口船舶污染物联合监管电子平台,实现对船舶污染物接收、转运、处置全流程的实时无缝监管。

该平台由江阴电子口岸公司研发,摒弃了以往港口船舶污染物纸质联单监管的模式,船舶污染物接收企业只要添加江阴电子口岸微信企业号,简单四步即可完成日常船舶污染物接收、转运、处置等作

业申报,平台对业务关键节点进行数据采集及信息推送,实现作业的全天候全流程布控,监管部门可在平台上实时查看车辆及船舶污染物作业流程。

该平台后台自动生成《港口船舶污染物接收转运处置联单》并加盖电子印章,按需输出打印,满足企业和监管部门定制台账、统计查询等功能,有效解决了以往港口船舶污染物监管中出现的监管不连续、信息不互通、处置不覆盖等问题。

台风“贝碧嘉”袭来

湛江海事启动Ⅱ级防台响应

本报讯(全媒体记者 龙巍 通讯员 张超)8月13日,今年第16号台风“贝碧嘉”(热带风暴级)形成,湛江海事局迅速启动Ⅱ级防台响应,琼州海峡航线已于12日18时全线停航。

13日11时,台风“贝碧嘉”中心距离湛江市区偏东方向约290公里,中心附近最大风力8级。湛江港和雷州半岛东部沿海从13日11时40分起悬挂台风信号三号风球;雷州半岛西部沿海、琼州海峡北岸各台风警报站所挂台风信号二号风球不改变。

湛江海事局从8月13日12时30分开始启动Ⅱ级防热带气旋响应,船舶交管中心向粤西海域船舶发布预警信息,在应急力量部署方面,湛江港、雷州半岛东西海岸、琼州海峡等水域已布置8艘专业救助船和大马力拖轮,随时处置突发事件。



8月12日,广西百色海事局隆林办事处来到辖区渡口,开展“防溺水安全知识进渡口”宣传活动。图为海事工作人员围绕“水上出行四要看”、“防溺水十招”、“乘船注意事项”等对学生进行现场宣传讲解。周武摄

鹭岛名片 引航铁人

——记第三届全国十佳引航员杨其猛

□ 全媒体记者 程璐 见习记者 毛庆

2009年1月27日,农历大年初二,海面风力8级,引领15万吨级铁矿船“月神”号;

2014年12月20日,引领世界最大超巴拿马型汽车滚装船从船坞下水,该船由厦船重工建造……

洋洋洒洒数万字,厚厚实实五大本,这是厦门港引航站引航一科科长、高级引航员杨其猛的“独门笔记”,记录着26年来他完成的超过12500艘次船舶引航作业情况。

翻开笔记,一笔一画工整有力,透出铮铮硬汉对引航事业的热爱与坚持;一字一句质朴严谨,见证着引航专家的积淀与成长;一个船名一次记录,见证着鹭岛辽阔的海天之间,引航服务与港口生产比翼齐飞的光辉岁月。

一呼即到的引航硬汉

“马上就到!”一通电话,打破了深夜的宁静。

2009年1月27日,农历大年初二。鹭岛之上,新年的气氛正浓,而厦门港外海,已停泊2天的“月神”号上,人人焦急。这是一艘15万吨级铁矿船,因船上海图资料不足,加上气象条件恶劣,连续两天无法完成进港指令。

厦门港引航站领导得知情况后,立刻展开研讨,最终决定打破常规,指派引航员到距离引航登轮点约20海里的台湾海峡登船。

派谁去?领导首先想到的就是杨其猛。这位同事眼中的“工作狂”“硬汉子”,一直是厦门港完成重点引航任务数量最多、质量最高的引航员之一。

临危受命,杨其猛毫不含糊,挂上电话,拿起引航包,就往登轮点赶去。

坐汽车,上拖轮。雨夜中,8级大风掀起

阵阵巨浪,久经考验的杨其猛也被摇得晕船呕吐。“别看我引过这么多船,跑这么远的还是第一次。但任务当前,船在等待,跑再远也无所谓。”事后,杨其猛回忆。

一个小时、两个小时、三个小时……时间一分一秒地过去,湿冷的海风沁入皮肤,夜幕下的大海只剩下发动机的声音,而驾驶台上的杨其猛却必须时刻保持注意力高度集中。

终于,历时6个小时,海沧矿石码头传来了一声响亮的汽笛声,“月神”号顺利靠港!船长、船员纷纷竖起了大拇指。任务顺利完成,不仅为船方、码头节省了大量成本,也创造了厦门引航史上最远引航距离的记录。

时刻待命,一呼即到,这是杨其猛的工作常态。

他所在的厦门港,是我国沿海主要港口之一,也是对台航运主要口岸。2016年,厦门港集装箱吞吐量达到961.37万标箱,位居全球港口第15名,20万吨级以上的超大型船舶实现常态化通航。

服务一方大港,从业26年,杨其猛已是厦门港航界赫赫有名的“引航硬汉”——不论刮风下雨、不论白天黑夜,不论大小节日,他总是静静等待着需要引航的船舶,然后认真地做好每一趟引航。

凭借着专业与坚持,杨其猛屡破引航记录。1991年7月参加引航工作后,平均每年引航中外船舶达500艘次,26年已累计完成超过12500艘次的船舶引航作业,多次完成世界引航创举,为厦门港发展作出了突出贡献。

危急时刻的定海神针

作为东南沿海的航运中心,厦门港引航任务十分艰巨。近些年,超大型船舶、特种船舶、困难救助船舶等各类不同船舶进港频率上升。

2012年11月21日,大型集装箱船“长捷”轮进港,受海冰、浪涌、大风的不断拍打,船体在行进过程中突发故障,造成右舷无法靠泊。在寒冬腊月,数九寒天,加上特殊的地理位置、船舶情况,引航难度可想而知。

面对退无可退的紧迫局面,杨其猛大胆打破常规,在落潮流速近2节的情况下,调头顺流左舷靠泊。“右舵5度”“前进一”“进车”“把定”……在他不断变化的口令指挥下,船缓缓地向前移动,安全平稳地靠上海天码头10号泊位。

他在危急时刻镇定果断,用精湛技艺和过人胆识博得了船长与港方的高度赞誉。而这种针对超大型船的反潮流应急操纵,在厦门港引航史上也当属首例。

海上环境千变万化,每一次的作业条件和情境都是独一无二的。“许多船舶有不同的特点,给引航带来了一定的难度。不过只要自己有丰富引航经验与专业操纵技艺,每次引航时就能发挥大作用。”杨其猛说。

2016年的4月,对他来说有些不同寻常。短短一个月间,他在引航过程中先后处置了四次难以预估的突发险情,包括船舶主机失控、狭水道中舵工操反舵、舵机卡位以及大型滚装船下水时均门漂开等。

其中最为惊险的一幕发生在长259米、吃水12米的“日照鸿运”轮出港过程中,当时该船以9节多的速度航行,舵机突发故障导致舵叶卡在左舵10°的位置,船艏向左偏转越来越快,船体径直向着左前方400米处的危险化学品码头冲去。

凭借多年的技术磨炼和扎实的经验积累,杨其猛临危不乱沉着应对,迅速而坚决地采取一系列应急措施,将船舶控制在安全水域,成功把一起重大事故隐患化解于未然。

而这些成功都源于日常的点滴积累。“每一次引航,都是经验与操纵技艺的积累。”因此,杨其猛笔耕不辍,把每一次引航工作情况记录在案,厚厚五大本的引航日志,纵贯他的引航职业生涯。同时,作为技术骨干的他,潜心钻研,发表了多篇技术论文,多次作为行业专家参与港航工程评估论证。

在很多同事和朋友眼中,杨其猛仿佛从来不知疲倦。正是这种钢铁般的意志和孜孜不倦的精神,书写了他引航生涯中一笔笔的浓墨重彩,铸就了一次次力挽狂澜的闪光时刻。



工作中的杨其猛(右)。厦门港引航站供图

阳光引航的“领头雁”

自2004年走上管理岗位后,杨其猛先后任厦门港引航站引航科副科长、安全技术科科长、引航科科长等职务。在日常管理工作中,他将安全生产作为头等大事来抓。

推进建章立制,强化安全教育培训,营造安全引航文化……杨其猛将“安全第一”的引航信条,深深烙印入广大年轻引航员的心中。

群雁齐飞,离不开领头雁的悉心引领。虽然担纲着繁重的站务管理工作,杨其猛始终坚守在引航生产一线。自2012年以来,他平均每年引领中外船舶达500艘次,在所有引航员中名列前茅。

还记得2016年9月,厦门遭受新中国成立以来最强台风“莫兰蒂”的正面袭击。一接到台风警报,杨其猛就坚守在防抗台第一线,及时传达上级指示,组织疏散船舶出港避台。

台风过境后,杨其猛第一时间带领引航员出发,顶着风雨,在惊涛骇浪之中攀爬近十米高的引航梯,登轮引领大型船舶进港。台风惨烈,引航无畏。在杨其猛和其他

同样不畏艰险、坚守岗位的港航职工们的共同努力之下,厦门港安全地抵御了“莫兰蒂”的侵袭,及时恢复生产。

同时,他还积极担负起培养实习引航员的职责。一方面,根据多年的工作经验,将引航服务的重点、焦点和难点进行有计划、有步骤地改进,帮助实习引航员快速成长;一方面以身作则,开展“赶学超”和“传帮带”活动,带头践行引航职业道德和文明标准,传播优质服务理念。

在他的带领下,厦门港引航站全体引航员积极践行“阳光引航”服务承诺,引航站相继获得“港口先进集体”“文明单位”“中国货运业大奖”“全国十佳引航机构”等诸多荣誉,他本人也多次被上级授予“优秀共产党员”“先进工作者”“福建省交通运输厅文明服务十佳标兵”及“福建省港航系统最佳引航员”等光荣称号。

千淘万漉虽辛苦,吹尽黄沙始得金。“因为喜欢,所以坚持。引航不只是一项工作,而是我为之奋斗终生的事业,终其一生唯有它!”站在第三届全国十佳引航员颁奖大会的舞台上,杨其猛语句铿锵。

