

生态高“颜值” 空气好“气质”

锦州港打造绿色“样板”

□ 通讯员 王金辉



锦州港散货码头。 本报资料室供图

笔者站在锦州港港区,映入眼帘的是,远处大型港口机械顺岸排列、鳞次栉比,来自各地的巨轮靠泊在岸边。近处的堆场旁矗立着大型防风网。港区道路上洒水车、扫路车等在不停地清洁路面,绿化带绿草茵茵、芳花吐艳。

锦州港近几年通过“多管齐下”,将“绿色发展”理念贯穿始终,不断探索推进绿色港口建设。采取多路径、多举措,为防治和应对生态变化贡献“锦港样板”,有效解决了长期困扰码头的煤尘问题,港区环境面貌显著改善。

1 主动调整货源结构

前几年,作为中国褐煤中转第一港,尽管锦州港在煤炭装卸、运输、储存等各环节都尽量覆盖,但煤尘仍四处飘散,“晴天一身灰、雨天一身泥”是员工编的顺口溜。

煤炭是锦州港第一个年吞吐量超2000万吨的单货种,最高峰时吞吐量近2600万吨。为了减少扬

尘,锦州港拿出壮士断腕的勇气,忍受货源下滑的“阵痛”,主动出击,积极调整货源结构,对油、粮、集装箱等货种做“加法”,而对易产生扬尘的煤炭果断做“减法”。2017年煤炭吞吐量为600万吨,是当年的一个“零头”。今年上半年煤炭完成吞吐量245.3万吨,同比减少35%。

随着煤炭吞吐量的减少,港区的树木又见绿色,房屋也露出了它本来的颜色。

虽然煤炭吞吐量一直在下降,但锦州港货物吞吐量今年上半年较去年同期仍增长3.79%。其中油品吞吐量同比增幅达到14.32%、散粮中转份额、同比也有所增加。实践证明,只要方法得当,港口的生产经营和绿色环保是可以兼而有之的。

2 巨资引进环保设备

这两年,锦州港强化成本管控,全港其他方面都实行精细化管理,但在环保方面却大手笔投入。

他们投资1100万元实施了集装箱码头岸电改造项目,此举大大降低了港区二氧化碳排放量。而此前,一艘万吨级集装箱船停靠码头每天的二氧化碳排放量相当于50万辆小型汽车的排放量,严重影响当地空气质量。

该港一次性采购了165台“豪沃”绿色清洁能源LNG牵引车及配套半挂车,并以零首付方式交付19家口岸物流车队经营。而早在2012年,锦州港即率先将港内运输车队由柴油车更换为天然气汽车。

他们还将降新型洒水车、干式扫路车、洗扫车等清洁设备“娶”

进港口。其中洗扫车灰箱容积3.5立方米,兼有污水回收功能,满载最大总质量8210公斤,可以有效提高机械化清扫效率。

另外,在去年港区绿化面积增加15000平方米的基础上,今年港口还投资35万元进行港区树木、绿化带补植。其中,港二路两侧补植京桃300棵,港一路7号磅附近补植黄杨150棵等。待到明年春天,港区内将呈现“桃红复含宿雨,柳绿更带朝烟”的美景。

3 采用环保新工艺

除了购置环保设备,锦州港更是加强改造,采用环保新工艺。该港按货种对堆场进行重新划分,优化调整现有堆场布局,锦州港“油杂不分、黑白不分”的堆场格局被改变。

他们积极推进光伏发电项目,平均电价得以下浮,每年保守估计可节约电费100余万元。

与此同时,港口还定期开展安全环保月、节能宣传周、清洁生产等活动,引领基层公司进一步优化生产工艺、完善流程、控制成本,节能蔚然成风。以输油公司为例:该公司在保证油品流动的前提下,将油品的管内温度由凝点以上10℃

改为凝点以上5℃,降低了用电量。他们精心核算用电量,对不同油种、不同环境温度条件下的原油科学伴热温度改变过去“一刀切”的做法,改为精确设定温度。上半年,仅这一项就节省电费33.67万元,原油平均伴热成本由2017年的0.42元/吨降至0.27元/吨。

该港还开展了锅炉大气污染治理设施改造工程。本次改造工程脱硫系统更换原塑料脱硫管道为不锈钢管道,改善了喷头雾化性能;一港池脱硫塔出口烟道增加除雾器,降低了出口烟气湿度;三港池脱硫喷淋系统由母管制改为每个塔对应

一台脱硫循环泵,使锅炉排放的污染物满足相关要求。

下一步,锦州港还将启动LNG、LPG等清洁能源码头建设前期工作,强化信息技术的“+互联网”等工程,而这无疑将为港口未来的生态高“颜值”、空气好“气质”奠定基础。

念兹在兹,锦州港所做的一切正在让他们向绿色港口渐变。如今,碧海蓝天下的锦州港,一幅港口与城市和谐相处、共同发展的美好蓝图正徐徐展开。



近年来,打造绿色港口已经成为港口行业的普遍共识。交通运输部今年也发布了《深入推进绿色港口建设行动方案(2018-2022年)》,明确将绿色发展贯穿到港口规划、建设和运营的全过程,构建资源节约、环境友好的港口绿色发展体系,从更深层次、更大范围、更高要求,深入推进绿色港口建设。

但从全国范围看,绿色港口建设水平参差不齐,有的还浮在表面。从环境治理和保护的艰巨性、紧迫性来看,我国绿色港口建设必须加大力度,真抓实干,脚踏实地。

各地情况不同,绿色港口建设的措施自然也不尽相同。但总体来说,可从建立推进绿色港口建设的制度和机制、深化区域港口联防联控合作、推进港城联动治理、将科技创新作为绿色港口建设的主要方法等方面着手。还可借鉴国外港口的成功案例。美国洛杉矶—长滩两港联合实施的“圣佩罗湾洁净空气行动计划”、澳大利亚悉尼港的“绿色港口指南”等都已推行多年,极大地改善了港口环境,值得我们认真学习借鉴。

在建设绿色港口的路上,我们应锲而不舍、久久为功,争取到2022年实现港口资源利用率稳步提升,生态保护措施全面落实,能源消费和运输组织结果明显优化,污染防治和绿色管理能力明显提升,使我国港口绿色发展水平整体处于世界前列。

真抓实干 推动绿色港口建设

□ 陆民敏



台风至运力缺口 运价涨幅渐缩窄

□ 丁雨恬

今年入夏以来,台风活动异常活跃,短期内,三个台风连续登陆,船舶滞港严重,运力出现缺口,尤其特定船期一船难求。受此影响,本月沿海运价延续上涨走势,但涨幅逐步缩窄。8月31日,上海航运交易所发布的沿海(散货)综合运价指数报收1183.11点,较上月末上涨12.2%。

煤炭运输:

本月,天气因素成为影响沿海煤炭运输市场行情的关键。据中国气象局统计,今年8月共有4个台风登陆我国,较往年同期偏多2.2个。

台风对煤炭运输市场产生的影响,一方面,正值迎峰度夏运煤传统旺季,受台风影响,沿海大部分航线停航,部分船舶周转受阻严重,可用运力减少。另一方面,由于连续的台风袭击,高温天气难以持续,空调制冷需求减弱,耗煤量下滑。据统计,本月沿海六大电厂日耗煤量为76.4万吨,较去年减少3.3万吨。

运输市场方面,上半月,煤价的上涨和库存的小幅下降在需求端发力,引发下游电厂小幅补库的热情,加上北方港口的持续疏港也占用了市场部分有效运力,而船用油价格暴涨,在船东成本提高等多重因素相互作用下,运输市场呈现货多船少的火热行情,华东和长江地区运价一路攀升,带动华南地区运价上涨。

月中,在连续几个台风的影响下,船舶的周转和作业不畅,预期月底船期出现空档,加上台风过后,部分下游用煤企业产生补库需求,市场运力更呈现出“一船难求”的紧张局面,船东趁势挺价,继续推涨运价。

月底,下游观望情绪渐浓,运力由之前供应不足逐步转为供应相对过剩,沿海煤炭运输市场行情出现下滑。不过大小船型的运价走势有所分化。由于非煤货种运输需求维持较好态势,前期供应紧张的小船依旧略显紧俏,运价继续上涨;而大船市场则出现较为明显的过剩趋势,涨势收窄。

8月31日,上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1257.96点,较上月末上涨16.8%。8月31日,上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数(CBCFI)中,秦皇岛至上海(4-5万dwt)航线市场运价为36.5元/吨,较上月末上涨7.0元/吨;秦皇岛至张家港(4-5万dwt)航线市场运价为39.7元/吨,较上月末上涨7.7元/吨;秦皇岛至南京(3-4万dwt)航线市场运价为46.9元/吨,较上月末上涨10.1元/吨。华南航线,秦皇岛至广州(6-7万dwt)航线市场运价为42.0元/吨,较上月末上涨6.3元/吨。

金属矿石运输:

从钢铁生产来看,本期钢材现货价格呈现逐步趋强走势,钢厂利润持续高位,超高利润刺激钢厂高炉满负荷生产。不过今年的环保限产比较严格,钢企需要足够的手续以及健全的环保设备方能生产,因此钢厂不断提升铁矿石的人炉品位,整体交投氛围不温不火。

从库存情况来看,截至8月31日,全国45个港口铁矿石库存量报14733万吨,基本为今年最低水平。铁矿石运输需求延续平稳态势,运价涨幅相对较小。8月31日,金属矿石货种运价指数报收1121.92点,较上月末上涨6.3%。

粮食运输:

进入8月以来,玉米市场距离新粮上市还有一个多月,处于“青黄不接”期,国内玉米现货市场行情稳中趋强,南北港口玉米价格倒挂仍在持续。东北产区玉米价格整体平稳,南方港口玉米价格相对稳定。广东港口到货量较大,供应整体宽松。销区需求也因传统养殖消费旺季即将到来而增加。港口出货明显加快,同时受成本支撑,贸易商报价心态偏强,饲企采购积极性也增加,沿海粮食运输市场运价上涨。8月31日,粮食货种运价指数报收1058.45点,较上月末上涨17.4%。

原油及成品油运输:

8月,因税收政策调整等因素影响,加上东营炼厂检修、整改较多,水路出货量不足。虽然当前油价上涨,但市场整体供需双弱。沿海成品油运输市场货源稀缺,成交氛围冷清,运力过剩矛盾加剧,船东心理趋弱,低价揽货现象有所增多,运价继续下跌。8月31日,上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为1280.19点,原油货种运价指数为1541.72点。

中国长江(商品)汽车滚装运输综合运价指数周报

运量微增运价下跌 运价指数呈现波动

本周中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为942.71点,较上期下跌13.29%。

本周上水航线与下水航线运量均有小幅上涨,但运价呈下跌态势。上水航线运量上涨4.91%,部分航线运价下跌0.31%。下水航线运量上涨2.86%,部分航线运价回落明显,跌幅达18.96%。加上本周新增一条停航航线,综合因素导致运价指数出现下行。

传统汽车市场进入产销旺季,航道、气象条件较好,滚装运量持续回升,本周整体运量增加4.59%。(武汉航运交易所供稿)



上期	本期	与上期涨跌幅 (%)
2018/8/31	2018/9/7	-13.29%
1087.25	942.71	

吞吐量连创新高 滚装码头即将投产 长沙新港扬帆正当时

□ 通讯员 洪琳 鲁祖元



长沙新港繁忙的件杂货码头。 徐行摄

9月5日,初秋长沙艳阳高照,长沙新港码头却一片繁忙景象,高大的龙门吊在轨道上来回移动,将集装箱装上卡车;岸边的吊机挥舞长臂,将卷钢有序装上货船。湖南长沙新港有限责任公司董事长唐忠良高兴地说,长沙新港近日喜报频传,8月公司件杂货吞吐量创历史新高,10月又将迎来湖南首个汽车滚装码头投产。

吞吐量纪录屡刷新

近几年,长沙新港外贸出口集装箱占全省的60%以上,承担了长沙市及湘中地区60%以上的内支线集装箱运输任务。

“最近几个月,公司抓住夏季丰水期的机遇,全体职工上下齐心,一切服务于生产,收到良好效果。件杂货码头近3个月吞吐量一月一台阶,连续刷新纪录。6月份44.62万吨、7月份46.38万吨、8月吞吐量更是达到了58万吨,这也是建港以来公司首次单月吞吐量破50万吨。”唐忠良向记者介绍,“集装箱码头生产亦形势喜人,1-8月完成吞吐量10.6万标箱,其中5月份完成集装箱吞吐量17266标箱,创建港以来单月集装箱吞吐量新高。”

主动调整创佳绩

唐忠良告诉笔者,集装箱方面取得现在的成绩和大家的努力分不开,另外“水铁公”联运也贡献不少。

今年一季度,由于大宗货源汽配箱减少等客观原因,集装箱吞吐量仅完成2.7万标箱。若按此进度,年初制定的全年吞吐量15万标箱的目标根本无法完成。公司高度重视,立刻组建了业务小组进行市场调研,优化服务流程,满足客户需求,经过努力,出运量大幅增加。

公司还积极调整货源结构,使得进口内贸粮食箱量同比增长136.72%;

轮胎类箱量进口同比增长84.17%,出口增长156.42%。

在生产工艺上,该公司优化操作流程,作业效率显著提高,平均装卸船效率达到28.82自然箱/小时。

“2015年,长沙新港推出‘水铁公’联运模式,来自华菱衡钢的钢管首次通过多式联运在我港出口海外,为企业降低物流成本20%以上。”唐忠良说,如今,很多钢制品、粮食等货物都

采用水铁公联运模式在新港中转,是港口货源的中坚力量。

滚装码头将上线

据介绍,今年9月,长沙新港将建成湖南首个汽车滚装码头,10月将迎来投产试运营,这是长沙新港三期工程重要组成部分。滚装码头投产后,湖南将结束不能水路运输汽车整车的历史。

唐忠良告诉笔者,长沙汽车产业已晋升“千亿产业”行列,却一直只能依靠铁路或者公路将车辆运走。而从成本上来看,水路运输车辆只相当于铁路运输的一半,相当于公路运输的三分之一,而且质损率不到5%,其经济性远远优于其他运输方式。

唐忠良说,今后港口发展的三大主力方向将是集装箱、汽车滚装和钢材,港口功能也将逐步完备。长沙新港三期工程预计2019年全面投产。届时,长沙新港年吞吐量将达到1500万吨,铁路专线也会进港,该港“水铁公”联运进一步升级,将成为集进出口集装箱、大宗件杂货、滚装、散货装卸运输于一体、“水铁”无缝对接的现代化港口。

长沙正在打造水陆空立体交通枢纽,长沙新港将扮演好自己在交通运输网络体系中的角色,使长沙尽享长江“黄金水道”的便利。他们将对接长江经济带,抓住机遇,走高质量发展之路,为更好地服务区域经济发展出更大的贡献。