

锦州港的“田园梦”

□ 通讯员 王金辉



锦州港散货码头。本文图片由本报资料室提供

11月19日，黑龙江北安市农民郝宏伟笑容满面，因为他家刚收的玉米很快就登陆了千里之外的茂名港和南方其他港口，找到了买家。锦州港正是这“千里姻缘一线牵”的“始作俑者”，也是让这些玉米从黄粒子变成“钱串子”的“金手指”。

就在10月初，锦州港与广州港、天津永续“两港一航”正式签署“锦州—茂名”粮食班轮航线合作协议——这是以“中国内贸粮中转第一大港”锦州港为起点的第7条“黄金水道”。这一次，锦州港亮出的是拓展粤西粮食业务的新名片。

翻开锦州港的青春日志，1990年开航来港的第一条船、接卸的第一个货种皆是玉米。锦州港始终有一个“田园梦”：把小玉米做成大事业。

锦州港中转玉米具有天然区位优势，港口背靠东北三省和内蒙古“粮窝子”、汽车运输辐射周边400公里产区，火车运输辐射东北三省一区全境，粮食运到锦州港的物流成本远低于其他港口。但是锦州港并没有因此倚树乘凉，从1990年迄今的28年里，锦州港围绕粮食货种厚植深耕，取得傲人成绩。

说起锦州港这些年关于粮食的进化史，与粮食打交道多年的市场业务员李尖如数家珍：

当年接卸的第一条粮船是艘3千吨的“胖航母”，今天7万吨粮船在锦州港作业已是司空见惯。

随着国家粮食收储政策发生变化，2017年成为中国粮食市场化改革的元年。以往粮食购销中存在的高产量、高进口量和高库存量的“老三高”被对高效运力需求、高额资金需求、高品质粮食需求的新“三高”所取代。面对新形势，锦州港出新策、布新局。

抓住产区“最初一公里”。2016年锦州港专门成立粮食项目部，围绕通辽、平齐线铁路（西边道）地域，布局安达等十个产区合作库点，

抓住了产区的“最初一公里”与销区的“最后一公里”，锦州港在把握“中间一公里”上，也有自己独到的办法。自造散顶箱。2017年锦州港投资8500万元自建3000个散顶箱，开辟了东北粮食远端运输末梢到锦州港的“绿色通道”。今年，该港会同合作伙伴又创造性地开通了“锦州港—白城北”自备散顶箱散粮循环班列，散顶箱班列发运平均耗时由6.8天缩短为4.2天。

为缓解港口仓容不足的矛盾，今年锦州港同时启动15万吨粮食物流项目一期工程、20万吨通用罩棚项

金灿灿的“成绩单”

锦州港先后开通6条通往珠江、长江、闽江“三江流域”的散粮班轮航线，被业界誉为“黄金水道”，其中“锦州港—防城港”是国内海运距离最远、跨度最大的散粮班轮航线。锦州港已形成以港口自身为起点，至深圳诸港、漳州、广州、钦州、海口、靖江、扬州“一点多射”的T型粮食航线布局。该港口的粮食年下海量也从当初的十几万吨发展到2017年的2035万吨。经由锦州港中转的玉米已累计达1.4亿吨，连续18年蝉联“中国内贸粮中转第一大港”。

全国大中型粮企相继在锦州港设立办事处或分公司，锦州港已成为粮食客户进行贸易经营的首选，且极具实力的央企、民企、国企、跨国企业等精英群体成为中转的绝对主流。环锦州港的粮食仓储产业已连廊成带，港口周边有逾30家粮食收购企业集聚。

锦州港的粮食业务实现从沿海起步，再溯往长江、内地的纵深梯度发展。产区业务辐射黑、吉、辽以及蒙、冀东部地区；销区覆盖粤、桂、琼、滇、湘、鄂、黔等近20个省份。

在锦州港的粮食进化史中有两宗“最”值得驻足：

最令人瞩目的是一年一度的锦州港粮食物流工作会。从2000年的第一次工作会开始，18年来，这个民间性质的粮食会以玉米为媒，吸引产供销各类企业“歃血”为盟，

抓住产销“最后一公里”

并以其为中心，辐射百公里以内具有发运能力、合作意向的大型粮企，大幅提高了港口对玉米产业前端的控制力及对远程货源的控货力。

今年，港口在中东部粮食产区成立“锦州港口东方粮食商会”，这是第一家以港口身份成立的商会，在黑龙江、吉林东部粮食产区（东边道）为客户提供集港口、代理、金融、期货、保险、监管、检验等于一体的多元化平台。

锦州港还从青纱帐里觅“粮”机。今年还即启动农业产业化综合服务项目，相继与吉林省大安市洵信粮贸、黑龙江北安市宏维农业等12家产区单位签订《农业种植合作协议》，总面积92.7万亩，实际使用资金约5.31亿元，初步形成了

把握运储“中间一公里”

通用罩棚工程，年周转量可达120万吨。世界四大粮商之一的ADM也向锦州港抛出合作的“橄榄枝”，双方有望开展合资建仓业务。

此外，锦州港还在金融植入、监管服务、期现联动等方面独辟蹊径，并取得了预期效果。

心有桃花源，处处水云间。如今，锦州港以港口为枢纽，整合产、销、中间贸易及物流运力等资源，将粮食产业链从田间地头到餐桌“一

参会人数已由最初的几十人发展到现在的近三百人，参会主体由5、6类发展到现在的十几类。

最值得惊艳的是2017年，锦州港粮食吞吐量首次突破2000万吨。

锦州港为中国粮装中国饭碗作出了突出贡献，获得了上级部门和业界的高度认可：2016年，锦州港成为中国玉米标准仓单示范基地和仓储示范单位；2017年，在国家质检总局“全国进境粮食指定口岸”资质和辽宁省检验检疫局的“出口粮食仓储企业”资质，成为大连商品交易所批准新增2家期货协议库及6家期货延伸库，获批数量居辽宁港口之首；2018年，锦州港成为国家粮食交易中心在东北的唯一一家国家粮食电子交易平台港口交收库，同时还是渤海商品交易所现货交收库。

覆盖东北三省及内蒙古东部的农业产供销服务生态体系。

抓住销区“最后一公里”。锦州港在南昌、深圳、株洲三地设立销区办事处，直接将粮食触角“楔”入珠三角及长三角流域，与大型饲料企业进行定向采购、产销对接。这些举措既解除了产区粮农卖粮难、回款难的痛点，又为饲料企业采购到优质、稳定的东北粮源疏通了堵点，同时还确保了锦州港粮食集港淡季不淡，提供了吞吐量增长点。

锅端”，形成了“物流+贸易”一盘棋、“港口+金融”一张网、“产区+销区”一个联盟、“现货+期货”一个平台的可喜局面，打造了锦州港粮食产业特色发展的“黄金”产业隆起带。

下一步，锦州港还计划全面开通线上服务，为传统的粮食产业插上高科技的翅膀；成立产、销区区域营销中心，搭建南北方、产销区的互动平台，辅以开班班列等强大物流运力配置；开设远程协议库，客户在产地即可申报入库计划，货物入协议库视同集港；实现产区办单。相信这些举措会让“黄金”产业成色更足。

11月20日深夜，随着当天最后一条集装箱班轮缓缓驶离码头，南通港通海现代化集装箱港区吞吐量突破15万标箱。自今年6月30日开港试运行以来，该港区吞吐量一路飙升，10月份单月完成6.2万标箱，实现了老城区狼山港区集装箱业务、人员的平稳转移，成为南通港口高质量发展的典型示范之作。

近年来，南通港对标建设江海交汇的现代化国际港口和上海国际航运中心北翼江海组合强港，着力打造江海联运枢纽，打开了新时代高质量发展的新局面。

一体化改革释放新动能

“加强港口资源优化整合，推进港口管理、投资运营和集疏运体系一体化”，这是2016年南通市第十二次党代会提出的要求。由此，南通港口一体化改革发展正式拉开大幕，成立市港口发展管理委员会，注资66亿元成立南通港集团，定位打造具有一定规模和影响力的港航龙头企业，为实现“一市一港一集团”的新格局提供重要支撑。

港口一体化改革释放了高质量发展的新动能。在江苏省沿江布局的重点港区南通港通海港区，现代化集装箱码头一期工程仅用了两年时间就建成投产。

南通港通海港区距上海洋山港160公里，距上海外高桥保税区70公里。海轮进入长江12.5米深水航道以后，抵达的长江北岸的第一个港口就是该港区，江海联运的优势显而易见。“通海港区现代化集装箱码头一期工程建成后，将启动二期工程前期工作。未来，通海港区将发展成为沿江集装箱运输内贸枢纽中心、近洋集散中心、远洋分拨中心。”南通市交通运输局（港口管理局）局长周建飞说。

在通海现代化集装箱港区码头下游3公里处，招商局重工（江苏）有限公司的豪华邮轮制造及其配套产业项目规划方案已经获得交通运输部和省政府联合批复。招商局集团有关负责人表示，该项目将打造全世界设备、流程、工艺等最先进的豪华邮轮制造基地，填补我国高科技船舶制造业的空白。

江海河联运打造便捷出海通道

今年5月初，江苏省委书记娄勤俭调研通州湾，强调“要紧密结合国家战略，打造江海联动发展新引擎”。江苏省委十三届四次全会也明确提出，要按照国际先进标准推进通州湾海港建设。

早在2017年12月，交通运输部和省政府联合批复《南通港通州湾港区总体规划（2017—2030年）》，定位通州湾港区打造江苏沿海便捷高效的大型出海通道和江海联运枢纽。根据规划，通州湾港区以临港工业起步，利用土地和岸线资源吸引大型临港产业入驻；通过长江口北支航道及后方内河水网发展“江海河联运”承接部分沿江港口功能转移，未来利用深水资源优势建设大型中转运输码头，建设成为临港产业和中转运输并重的现代化综合性港区。

今年7月30日，南通市与中天钢铁集团有限公司签署全面战略合作协议。作为通州湾的开港项目，中天钢铁项目将对通州湾出海新通道建设发挥重要支撑作用，同时也将受惠于通州湾“大进大出”的出海通道，两者互促互进、相辅相成。

在洋口港区，LNG能源岛建设如火如荼。江苏LNG接收站自2011年5月建成投产以来，共安全靠泊近250艘超大型LNG船舶，累计运输到港液化天然气2000多万吨。据洋口港经济开发区有关负责人介绍，未来洋口港区将建成具备5000万吨/年的天然气接卸、仓储、气化、保税、槽车转运、船舶转运能力的LNG能源岛，成为全国沿海最大的LNG接卸基地、供应基地、销售中心（现货、期货）和储备基地，满足全省乃至长江流域天然气多元供给的需求。

复绿减排筑牢生态保护新屏障

绿水青山就是金山银山。近年来，南通港口发展坚持生态优先、绿色发展理念，把长江生态修复和保护摆在压倒性位置，统筹推进老港区功能调整与新港区开发建设，努力做到存量优化配置、增量合理布局，加快货种优化、转型升级和竞争力提高。

目前，南通市区狼山港区的集装箱运输业务正在转移到通海现代化集装箱港区。横港沙新世界码头3#—4#泊位改造工程完成以后，市区段的南通港口集团散货业务将转移到横港沙作业区，从而合理化解中心城区港城矛盾，消除饮用水水源地保护区内的安全风险。

南通积极推进沿江非法码头专项整治，累计投入专项整治资金7.1亿元，取缔53家非法码头企业，退出港口岸线4.6公里，全部进行复绿并恢复自然岸线，达到拆除、清场、防反弹、复绿“四个到位”。在长江水上过驳专项整治中，南通完成102台浮吊的分类处置，清退54台浮吊，建设了天生港、海门两个临时水上过驳区。

在抓功能转移和专项整治的同时，南通港牢固树立绿色低碳理念，抓好节能环保工作。截至目前，全港已经建成高压岸电系统7套，低压岸电系统87套，有效降低了港口排放，被确定为长三角船舶排放控制区“岸电应用试点港区”。

南通港着力打造江海联运枢纽

□ 记者 顾晓平 通讯员 邵金泉

加快推进智慧海事建设 为洋浦水上交通安全装上“最强大脑”

（上接第1版）“通过VTS系统平台，对管辖水域内的船舶动态进行跟踪，然后派执法人员去现场，有针对性地开展巡查精准查处，彻底转变了过去海事监管‘两眼一抹黑’的情况，大大提高了执法效率，同时降低了廉政风险。”洋浦海事局交管中心主任潘兵革说。

航行船舶的“守护者”

洋浦海事局所辖海域东至临高马袅角，西至儋州海头，处于泛北部湾的中心区域，是连接中国与东南亚的海上交通要塞。从北至南共有金牌、神头、洋浦、白马井四个港区，码头12座，泊位41个，锚地30个，航道11条，万吨级以上泊位26个，每年来往洋浦的船舶达一万三千余艘次。一直以来，洋浦海事局在港口开发建设、航运事业发展等方面始终倾力支持、重点保障，经历了洋浦港从无到有、由小到大的发展历程。

近年来，港口吞吐量大幅度攀升，进出洋浦港的船舶数量和种类明显增多，除货商船舶外还有大量渔船和军事船舶，各类船舶航行交织严重，锚泊不规范，极易发生碰撞、触损等海上船舶交通事故，为保障船舶交通安全，降低造成水域环境污染的风险概率，经交通运输部海事局批准，海南省海事局在洋浦正式

建设船舶交通管理系统

船舶交通管理系统通过船舶交通管理系统24小时不间断地监控辖区内船舶的航行、停泊、作业等情况，值班员长时间注视电脑显示屏，在数以千计的显示点中及时发现船舶的异常动态并及时提醒，消除隐患，减少险情发生的概率，通过甚高频不停接报和应答船舶报告，还要面对大量信息协调和突发事件的应急处置，VTS值班员工作对值班员综合素质要求可谓精益求精。

“洋浦船舶交通管理中心目前开通两个工作台，采用‘五班三运转’的值班模式，值班人员分五个班组，每班两人。”洋浦海事局政委钟敬忠向记者介绍道，洋浦船舶交管中心以洋浦海事局指挥中心人员为班底共14名工作人员，35岁以下青年13人，占总人数的93%，是一支朝气蓬勃、具有活力的海事队伍。在洋浦船舶交通管理系统投入使用之前，这支队伍就以航行安全、水域清洁、服务交通、奉献社会为己任，曾先后多次获得海南省工会工人先锋号、海南省搜救中心先进集体、海南省海事局先进集体、洋浦经济开发区青年文明号等荣誉，是培养青年、团结青年的主阵地。

公共服务能力不断提升

“洋浦船舶交通管理中心将加

大基础设施建设，不断提高服务能力。”曾静峰表示，下一步将在海头、临高角增设雷达站，实现对辖区水域的全覆盖；建设神头港区国防高清监控系统，实现对VLCC、LNG船舶、越南边贸船舶等重点船舶的远距离视频监控，提升电子巡航能力；利用船舶交通流数据，规划辖区分道通航制，减少船舶发生碰撞事故概率；开设外部服务终端，港航企业可直接登录查看船舶到港信息，提高船舶进港效率。

据介绍，正在建设中的洋浦VTS船舶交通信息服务平台，具有船舶档案信息、船舶动态计划查询、业务办理等服务功能，社会公众和相对人除了能便捷地获取准确、实时的港口水域交通相关信息，还能在网上方便快捷地提交信息、办理业务。

“情系海花，高效办事”，这是恒大海花岛有限公司给洋浦海事局送来的感谢锦旗，也是洋浦海事局服务地方经济发展的缩影。恒大海花岛项目投资规模达一千六百亿，是海南省重点项目，自海花岛项目开工建设之初，洋浦海事局主动出击，积极服务，履职尽责，通过参加海花岛项目用海规划听证会、现场办公会、开展通航安全评估等形式，对建设规划、施工方案提出建设性意见，推动项目顺利开工建设，与业主和施工单位建立联系制度，指定专人为其提供咨询

和指导，开辟绿色通道，缩短水工项目作业许可审批时间，强化现场监管，及时清除施工时间消除施工水域安全隐患，确保水上施工项目安全竣工。

多年来，洋浦海事局以高度的责任感和使命感，不断发扬“险情就是命令，时间就是生命”的海上搜救精神，切实履行“守一方水土保一方平安”的海事职责。2011年至2018年，共接到水上险情报警200余起，成功救起700多人，搜救成功率达96%。此外，洋浦海事局积极开展宣教活动，定期组织有关部门向中、小学生普及水上安全和航海科学知识，印发《学生水上安全知识手册》读本，开展“海事开放日”活动，开拓学生视野，提高安全知识教育的互动性和趣味性，增强学生水上交通安全意识和水上险情自救能力；利用休渔期联合当地渔政部门开展“水上安全进渔村”活动，通过理论讲解、案例分析、实操演示、互动交流等方式，重点对水上险情预防、紧急避险和自救互救技能等内容进行宣教和普及。

未来，洋浦海事局还将对船舶监控数据与琼州海峡船舶监控数据进行融合共享，逐步实现海南岛船舶交管一体化的构想。为建设海南自由贸易区，实现中华民族伟大复兴的历史使命，彰显洋浦海事人的英雄本色。

中国长江（商品）汽车滚装运输综合运价指数周报

上水运量有所减少 运价指数保持平稳

本周长江商品汽车滚装运输综合运价指数（CARFI）为1089.80，较上期上涨0.67%。

汉渝线方面：重庆至武汉货源出现回暖，运量增长8.60%，运价上涨2.41%，但武汉至重庆运量减少了19.83%，运价上涨2.19%；汉申线方面：上海至武汉运量大幅增加，增幅达113.54%，运价上涨14.29%，武汉至上海运量减少76.54%，运价下跌28.63%。

本周长江商品汽车滚装运量整体微降，其中上水航线运量减少2.65%，下水航线运量增加1.36%，部分航线量、价涨跌明显。滚装运输企业之间配载、换舱合作频繁，积极应对滚装市场需求变化。（武汉航运交易所供稿）

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数（CARFI）

上期 2018/11/16	本期 2018/11/23	与上期比涨跌 （%）
1082.49	1089.80	+0.68

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数（CARFI）

