

珠海港：抓住关键下活“一盘棋”

□ 全媒体记者 龙巍



珠海港集装箱码头。 本报资料室供图

5月27日，一辆货车驶进珠海港洪湾国际货柜码头（简称“洪湾国码”）闸口，司机从车窗拿出智能卡一刷，闸口门便自动打开放行，整个过程仅需15秒左右。记者从珠海港集团获悉，洪湾国码智能闸口日前正式启用，成为珠海市外贸口岸首家无人闸口。

目前，珠海港集团深入实施“国际化战略、西江战略、物流中心战略、智慧绿色战略”四大战略，发展质量进一步提升。该集团已与全世界6大洲30余个国家建立了海上航线通道，拥有集装箱航线64条（外贸航线17条，内贸航线47条），多式联运通道21集装箱，2018年集装箱吞吐量超236万标箱。

智慧发展持续深化

“智能闸口的正式启用，标志着珠海港集团的港口服务水平进一步提升，集团港口板块在智慧、绿色发展方面持续深化。”珠海港控股集团有限公司党委书记、董事长欧辉生表示。

据介绍，作为珠海市外贸口岸首家无人闸口，珠海港集团洪湾国码智能闸口项目统筹整合了港口物流上下游企业相关数据信息，搭建数据平台，通过“智能卡口系统”“关港系统二期”实现海关数据共享互通。将通关车辆候车办单时间从原来的80秒缩短至15秒，极大地提升了通关效率，有效节省人力成本。

“传统电子闸口采用的是人工打单派单方式安排车辆入闸，效率较低。随着码头业务量的快速增长，遇到入闸车流量增多时，闸口不时出现堵塞的状况。而智能无人闸口采用扫码预约，自助制卡办单入闸，系统自动派发作业任务，入闸速度大幅提升，受到客户的广泛好评。”珠海港集团下属企业珠海国际货柜码头（洪湾）有限公司董事长蓝健文介绍，“港口物流效率提升了，同时降低人力成本和安全风险，司机进闸等候时间大幅缩短，客户满意度自然提升。可以说，智能无人闸口项目是一个让码头和客户双赢的创新举措。”

港口的智慧化、无人化已经成为传统港口走向现代港口的必由之路。自2018年1月珠海港集团明确提出将“智慧绿色战略”作为珠海港集团四大战略之一以来，就不断加大技术创新步伐并取得新突破。4月10日，珠海港集团一台传统的柴油动力集卡在武汉三环智能科技有限公司，历经近4个月的改造，蜕变成增程式超级电容电动集卡。该改造项目的成功，是珠海港技术创新的重要举措，也标志着珠海港向着绿色智慧码头的发展方向迈出了坚实一步。

而在2月18日，洪湾国码联手上海西井科技公司正式启动了智能理货项目。项目主要针对集装箱门机生产业务，提供从前端视频图像采集/箱号识别、网络传输、后端智能化作业操作平台等全套解决方案。项目完成后，将实现前端视频采集、图片采集、球机联动抓拍及字符自动识别功能，并最终实现门机作业的智能化管理。

5月23日晚，停靠在芜湖港朱家桥码头的“佳兴69号”货轮首次使用上了岸电，没有了辅机发出的巨大轰鸣，也没有了烟囱里冒出的浓烟。这标志着芜湖长江港口岸电推广使用工作进入新纪元。

船舶在靠港期间，通过岸电系统获得其泵组、通风、照明等所需电力，可极大降低污染物的排放，亦给船岸之间安宁的环境。在此背景下，我国政府自“十二五”开始频繁发布各项政策与规划，鼓励并补贴港岸电系统的建设。顶层的不遗余力带来岸上供电系统的大规模建设。但是，受多方面因素影响，岸电使用率不高，致使大量在建资源的浪费，亟待解决方案。

政策引导 岸电建设获长足发展

我国自2010年开始大力倡导岸电系统建设。“十二五”期间，国务院有关部门先后数度发布政策，规划岸电系统建设蓝图、发布建设标准以及激励方案，重在从方向上引导岸电系统建设。“十三五”期间也出台了系列政策，对岸电系统的建设给出了更清晰的路线，并在促进使用方面形成组合拳。

在国家政策的引导下，在各方共同努力下，经过近10年的建设，中国岸上供电系统建设从个别化、单泊位化到系统化、全泊位化，已经取得长足发展。截至2018年6月底，全国已建成岸上供电系统2400余套，覆盖泊位3200多个，其中京杭运河水上服务区基本实现岸上供电系统全覆盖。

诸多因素致 推广使用遇难关

尽管岸上供电系统建设已取得阶段性成果，但是推广使用中出现的船舶受电系统改造成本高、受电系统稳定性与安全性存在隐患、岸电电价标准等问题，导致岸电使用率总体不高。为提高岸电使用率，部分城市出台多项鼓励政策，但是成效并不显著。

首先，船舶受电系统改造需要投入较大费用，致使航运企业望而生畏。根据数据，一艘大型集装箱船的改造受电系统成本在600万—1000万元，而受电系统只有在船舶靠港期间使用，成本大但利

为适应珠海经济社会发展要求，近年来，珠海港加快港口基础设施建设，在高栏港主港区建设了一批10万吨级以上的大型码头，使得珠海港吞吐量突破亿吨，港口集装箱、大宗干散货和石油及其制品等货物的运输规模大幅增长，到港船型也不断大型化。据介绍，2018年珠海港实现货物吞吐量1.38亿吨，集装箱吞吐量超236万标准箱。2019年珠海港集团集装箱吞吐量预计将超过300万标箱。

在5月8日于广州开幕的世界港口大会上，珠海港集团作为珠海市唯一港口企业首次参会。“希望通过这个国际性交流平台，与国内外众多的港口和航运企业加强交流，了解市场动态信息，寻求进一步提升珠海港吞吐量和港口地位的对外合作发展新机遇。”珠海港集团港航经营有限公司副总经理吴昊介绍。

近几年来，珠海港集团一方面大力开拓海外航线，利用珠海的地理优势在柬埔寨、越南等地设立海外办事处，为开辟东南亚市场业务打下坚实基础；在亚洲之外，珠海港集团不断强化港口功能，加强与欧美、中东、非洲等地港口的合作，目前该集团已与全世界6大洲30余个国家建立了海上航线通道。另一方

基础设施建设快马加鞭

目前，年吞吐量能达到180万标准箱的高栏港集装箱码头二期工程正在加紧建设。整个工程总投资39亿元，岸线总长1826米。目前1-3号泊位已获批进入试运行阶段，还有4个泊位年内可竣工。据介绍，明年新码头就能全部投入使用了。

1月29日，由珠海港集团负责建设的珠海港高栏港区15万吨级

主航道工程顺利竣工验收，这标志着珠海港正式拥有了珠三角最重量级的主航道，也为今后建设20万吨级航道打下坚实的基础。欧辉生表示，基础设施的改善更有力地推动高栏港成为珠三角集疏运体系规模等级最高，以及多运联运体系最完善的现代化多功能海港，为将珠海打造成珠江口西岸核心城市提供重要支撑。

国际化战略再进一步

面，深耕西江集装箱市场，汇聚珠江—西江经济带腹地货源。截至去年末，由珠海港集团牵头发起的“西江港口联盟”规模已达36家，开通西江驳船快线22条，遍及西江流域40多个卸货网点。“未来集团将争取与‘一带一路’沿线国家港口建立更多的联系，提升珠海港港口地位和对外影响力。”吴昊表示。

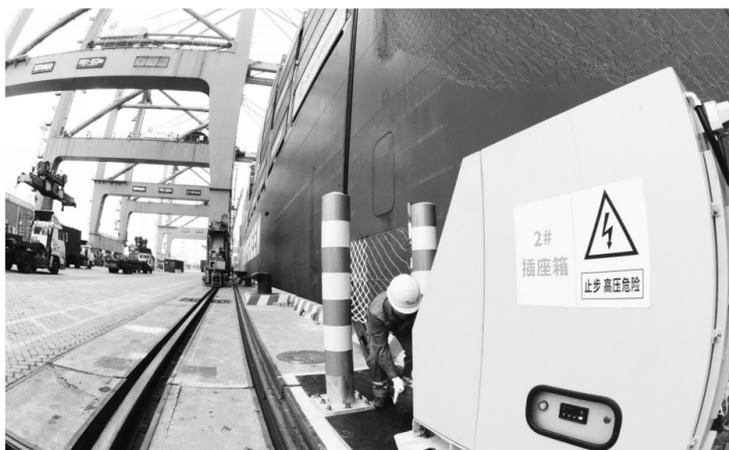
2月18日，中共中央、国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》，大湾区城市迎来重大历史发展机遇。珠海市委领导提出，要大力提升珠海港国际竞争力以及其对珠海港区域腹地的辐射带动作用。

立鸿鹄志，做奋斗者。据介

绍，乘着粤港澳大湾区发展崛起这一东风，珠海港集团今年将充分发挥区位优势，大力推进干支配套服务网络，丰富国际航线，扩大珠海港在“一带一路”沿线的影响力和竞争力；以西江黄金水道为依托，以广珠铁路为呼应，以珠海港为中心，承接东西，辐射南北，形成江海联运、航道畅通、公铁水多式联运的物流发展版图；以建设高栏母港物流中心为着力点，构建以珠海港为核心战略支点的物流网络体系，将珠海港建成西南地区连接粤港澳和东南亚、南亚地区的桥头堡，向着打造华南国际枢纽大港的目标迈进。

岸电推广困局如何解？

□ 李蓉茜



厦门港港口岸电设施。 本报资料室供图

用率不高使得航运企业持观望态度，目前具有受电系统的船舶仍然不多。

其次，尽管现有的岸电系统已经经过一段时间的实践检验，但由于相关技术还不够成熟，部分航运企业对于船舶岸电受电系统与辅机发电系统在切换过程中的稳定性与安全性持犹疑态度。

第三，之前岸电电价标准尚未统一，甚至出现使用重油成本远低于岸电成本的现象，致使航运企业普遍消极应对。面对岸电系统普遍使用率较低的状态，国家政策虽仍旧鼓励港口继续加强相关建设，但是重点转向敦促岸电的常态化使用上。各地政府也在出台多项政策鼓励使用，比如，深圳市加大岸电系统建设和使用补贴力度，同时加强宣传，力争远洋船舶使用岸电率达5%。上海将电价限制在0.4—0.6元/度，余下电费成本由当地政府补贴给港口企业。不过，从各地的使用率目标来看，鼓励成效并不显著。

岸电系统的推广使用困难重重，但是受终端能源电力化趋势以及未来电力来源更清洁等因素影响，岸电的使用为必然。各界需要探索的是安全稳定的技

术、电力价格的长效标准，以及最佳商务运营方式。

借鉴他国经验 有效应用需时日

在岸电使用方面，美国加利福尼亚州（加州）的岸电推广使用成绩令人瞩目。据港方提供信息，2018年，加州奥克兰港所有靠港船舶中有75%使用岸电。具体而言，2018年共计1543艘船舶停靠奥克兰港，其中1157艘关闭辅助柴油发动机，通过岸电系统供电。事实上，加州要求航运企业在其包括奥克兰港在内的六大港口使用岸电。

加州从船舶开始使用岸电到成功全面推广，历时近20年。加州洛杉矶港是最早在货运码头配置岸上供电系统的港口。因为在2001年，美国自然资源保护委员会以批准该工程建设违反加州环境质量法案起诉洛杉矶市政府获得成功，中海集运经营的洛杉矶港 WestBasin 集装箱码头为此开始建设岸上供电系统。2004年，该码头100号泊位通过低压岸上供电系统为靠

港的中海集运“新扬州”号集装箱船供电。

2007年，加州环境保护署空气资源委员会批准“靠泊加利福尼亚港口远洋船舶应用的辅助柴油引擎的有毒大气污染物控制规则”（简称“靠港规则”）。“靠港规则”对挂靠加州6个港口的集装箱船、客船和冷藏货船提出的年使用岸电靠泊次数比例要求是：2010年起20%、2015年60%、2020年80%。

2010年10月16日，“靠港规则”正式成为加州法律（简称“加州靠港法律”）。该法律提供给挂靠加州港口的远洋船舶两种选择，以满足强制减排要求：一是关闭辅助柴油引擎，使用其他动力来源；二是使用能够获得同样减排效果的替代控制技术。遵守“加州靠港法律”要求的靠港船舶得到相应激励，反之则视情节给予处罚。与此同时，“加州靠港法律”对港口岸上供电系统建设也提出了强制性要求。

随着时间的推移，强制执行成果显现。在加州，应满足“加州靠港法律”需要配备岸上供电系统的60个泊位中，截至2013年年底仅有6个泊位没有完成配备岸上供电系统。相关航运企业也陆续对挂靠加州港口的船舶进行改造，配置船舶受电系统并开始使用岸电，如美森轮船对其8艘船舶进行相关改造（单艘改造费用170万美元）。马士基航运在2014年完成其挂靠加州港口的16艘集装箱船舶的改造（单艘改造费用100万美元），配置船舶受电系统。

借鉴加州经验，首先我国可设立示范港以取得典范效应；其次，对有固定班次的船舶或运输特殊货物的船舶给出岸电使用路线图；第三，通过政策甚至法律强加约束，以达到更好地推广效果。

相较10余年前的加州岸电系统建设与推广使用，我国站在国际社会对环境问题愈加重视的时点、更好的时间节点。中国不是独行者，全世界已在环保方面达成高度共识，全球岸电系统的建设将会更快推进。不过，依据目前海事规则的推进速度，我国岸电有效推广使用或仍需要时日。



武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

集运市场有所回暖 运价指数小幅上涨

本周，武汉航运中心出口集装箱运价指数（WSCFI）为1027.94点，较上期上涨1.55%。

本周，欧洲航线因市场回暖，订舱量不断增加，运价大幅上涨5.91%。波斯湾/红海航线因各航运公司的运力调节措施，市场供给关系良好，运价较上期上涨2.96%；近洋航线如日本关东、东南亚航线运价略有下跌，跌幅1.21%；美西、美东航线因部分航运公司降价争抢货源，运价分别下跌0.52%和1.11%。其它航线运价变化不大，与上期基本持平。（武汉航运交易所供稿）



武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)		
上期 2019.5.24	本期 2019.5.31	环比涨跌 (%)
1012.26	1027.94	+1.55

武汉航运中心出口集装箱运价指数 (Wuhan Shipping Center Container Freight Index)					
航线	单位	权重	上期 2019-05-24	本期 2019-05-31	与上期比 涨跌
综合指数 Comprehensive Index			1012.26	1027.94	1.55%
分航线 (Line Service):					
武汉-日本关东East Japan	USD/TEU	2%	487.83	481.92	-1.21%
武汉-韩国Korea (釜山 BUSAN)	USD/TEU	1%	452.51	451.26	-0.28%
武汉-东南亚Southeast Asia	USD/TEU	5%	588.74	581.59	-1.21%
武汉-南美西West South America	USD/TEU	5%	1742.09	1742.09	0%
武汉-美西USWC	USD/TEU	20%	1817.23	1807.75	-0.52%
武汉-美东USEC	USD/TEU	12%	2723.48	2693.28	-1.11%
武汉-欧洲Europe	USD/TEU	23%	1058.30	1120.80	5.91%
武汉-地中海Mediterranean	USD/TEU	8%	1157.83	1158.27	0.04%
武汉-南非South Africa (德班 DURBAN)	USD/TEU	1%	959.66	976.80	1.79%
武汉-澳新Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	833.86	840.98	0.85%
武汉-波斯湾/红海Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1272.57	1310.23	2.96%
武汉-台湾Taiwan	USD/TEU	1%	431.57	431.80	0.05%

中国长江煤炭运输综合运价指数周评

市场运量小幅回升 运价指数稳中略涨

本周，中国长江煤炭运输综合运价指数（CCSFI）为935.07点，较上期上涨0.98%，煤炭运输市场继续保持上行走势。由于本周大部分地区气温攀升，各大电厂日耗上升，煤炭需求有所增加，长江煤炭运量较上期增长11.58%。长江部分航道因大雾天气封航，船舶周转一定程度受阻，运力供给在煤运市场出现短暂的供不应求。煤炭运价总体稳定，少数航线运价小幅上涨，推动指数轻微上行。（武汉航运交易所供稿）



中国长江煤炭运输综合运价指数 (CCSFI)		
上期 2019.5.24	本期 2019.5.31	环比涨跌 (%)
925.99	935.07	+0.98

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

整体运量略有减少 运价指数小幅波动

本周，中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数（CARFI）为1054.54点，较上期上涨0.31%。

本周汽车销售市场依旧疲软，船舶航密度较低，船舶负载率普遍不高。长江商品汽车滚装运量整体减少4.43%。其中，上水运量增加3.39%，各航段运量和运价涨跌不一，部分航线运价涨幅较大；下水运量减少10.61%，各航段运量均呈减少趋势，但运价变化不明显。（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 2019.5.24	本期 2019.5.31	环比涨跌 (%)
1051.25	1054.54	+0.31