

奋楫扬帆 锦州港破浪前行

□ 通讯员 孙娜



近日,锦州港第三港池301#原油泊位改扩建工程安全验收通过专家评审,不久,锦州港将迎来建港以来第一艘VLCC大型油轮。从建港通航第一艘装载4300吨油品的“建设9”号,到30万吨油轮靠泊,锦州港的发展一如船舶吨位的攀升。这期间倾注了几代锦港人的心血和汗水。

日前,笔者采访了两位锦港人,听他们讲述了一段锦州港的发展故事。他们是两代锦港人的代表:一位是时年85岁高龄的耄耋老人——修相顺,曾担任港口总工程师;一位是仍在岗位上时刻“充电”的电力代表——杨永琪,现任锦州港动力运行部副经理。这两位长辈是翁婿关系,却有一个相同的代号——“锦港人”。

建一个港 牵动一个市

初始,对于锦州港的建设是有争议的。1986年5月,时任建港筹备办公室主任的修相顺参加了锦州市委常委会,会上有两派不同的意见,反对者认为这个项目没有价值;赞成者认为建设锦州港会带动锦州市经济发展。最终,锦州市委书记拍板决定建设。按照市委决议,修相顺等人到国家计委、交通部申请立项,一个星期跑三次北京,最终“跑”下来了。

1986年10月30日,在象鼻山上,锦州港举行了隆重的开工典礼。随后,三通一平建设、引堤工程建设随之动工,相应组织机构随之改变,由建港筹备办公室改为锦州港建设指挥部,修相顺在机构中担任建港副指挥兼总工程师。

锦州港的建设并非一帆风顺,期

间遇到很多问题和困难。经过1986年一冬的施工,到次年5月份,3100多米的东引堤已施工到1500米处,在一次大的西南风海浪的打击后,引堤打垮了,只剩下800余米,因为施工单位没有做到及时护坡,导致未护堤心段被风浪打垮。专家研究决定修改设计,堤心改用块石回填,并果断更换施工单位。

到1988年初春,锦州港建设资金短缺,没有钱买材料,工程处于半停滞状态,锦州港指挥部发现这一情况后,及时向锦州市委汇报,市委研究决定,发动全市人民,每人出借30元用于建港,在全市人民的支持下,锦州港建设得以继续进行,等到年末货款下来了,港口的建设才得以顺利开展。

“移山填海”接力 做“愚公”接班人

修相顺回忆:“建港之时条件差,没有什么像样的办公设施,开会时大家就临时聚成一堆儿,天当房,地当床、捡个砖头当板凳,十几个人围坐在一起商量。我们那代人具备‘愚公’精神,认准了就不会放弃。”

1990年前后,锦州港正全力建设油品泊位,一场突如其来的暴风雨打破了原有的节奏,担任工程总指挥的修相顺怎么也放心不下现场的设备,那都是金子啊!他冒着随时都有可能被卷入大海的危险,硬是在码头四处巡视了一圈,确保设备设施安全无虞后才回到车内,浑身上下早已被雨水淋湿……

艰难困苦,玉汝于成。1993年10月31日,全港上下欢庆吞吐量破百万吨大关,以当时的设备设施来看,确实值得庆贺,3台10吨级、2台5吨级的门机,构筑锦州港最有力的装卸壁垒。1995年年底,修相顺正式退休,此时锦州港已建成并投产一油、两杂三个泊位,港口吞吐量已到800多万

吨。吞吐量的攀升增加了锦州市财政收入,证明港口建设带来的效益是可观的,锦州市由此提出“以港兴市”战略口号,大力支持锦州港的建设。

2001年,26岁的杨永琪来了到锦州港,“我想成为其中的一分子,努力开创这个蔚蓝色的事业。”用他的话说,这算是他的二次“创业”。此时的锦州港已经历了股份改造、股票上市,通过了ISO9002国际质量体系认证。渡过了“刀耕火种”的发展初期,锦州港已成为“中国内贸粮中转第一大港”。

然而,杨永琪初到港口之时,锦州港仅有8个码头,5个10KV级变电所。那时还没有集装箱岸桥,煤炭、矿粉火车集港都用人工卸车……

对杨永琪来说,最幸运的是就是见证并参与了锦州港的发展,18年间,他分别从事过技术设备部电气技术员,动力运行部工程师、办公室主任、经理助理、副经理。“如果拿人体做比喻,那么,港口电力系统就像人体的血液系统,一条条大动脉贯穿到港口的各个码头,一支支毛细血管连接到各个角落的用电设备,一刻不停地为港口生产提供动力支持,而我们这些电力人就是保障这个系统正常运转的‘保健医生’,时刻为了保障他的‘健康’而努力。”

最能证明努力的就是行动。一次夜里2点多,一个电话惊醒了还在熟睡的杨永琪,他被告知锦州港106泊箱式变电站故障停电。于是赶紧起床驱车赶往港口。查找故障,确定故障点、对系统运行方式进行调整……直到凌晨5点,变电站重新恢复送电,杨永琪一直紧绷的弦终于放松了。过了几天,他才发现自己车辆因违章被扣6分,原来那天晚上因匆忙赶往港口,他的车速超过了180公里/时,事后方感后怕不已。

18年,杨永琪在不断成长着,一如他最挚爱的锦州港也在飞速蜕变中:码头规模不断扩大,数量不断增

加,“筑巢引凤”的硬件条件不断优化;大型机械的应用使装卸效率飞速提升;港口电压等级由10KV升级至66KV,电力系统布局渐趋合理,运行控制参数不断优化,电力设备性能、港口自动化水平不断提高,一些老、旧、差的电力设备、元器件逐渐退出历史舞台……

奋斗精神代代传 合力开拓新蓝图

33年过去了,锦州港从当初畅想的一张规划图一步步建设落地。现在的锦州港有泊位27个,其中包括1个25万吨级油泊位、5个10万吨级散杂货泊位、4个10万吨级集装箱泊位,年通过能力超亿吨,集装箱通过能力360万标箱。2017年,国务院批准锦州港总体水域和全部泊位全面对外开放。

特别是近两年来,锦州港在全国沿海港口吞吐量排行榜中不断攀升。2018年,港口完成吞吐量1.09亿吨,在全国沿海港口吞吐量榜单中排名第16;集装箱完成162万标箱,在全国沿海港口集装箱吞吐量榜单中排名第16。同时,锦州港已连续19年蝉联中国内贸粮第一大港。

采访最后,杨永琪诉说着他的期望:“三十而立”代表了年轻、希望与未来。如今,我们的目标已经明确,方向已经制定,只要我们与时俱进,不断完善自我,不断推陈出新,不断孕育强大的锦港文化底蕴,一个具有核心竞争力的现代化港口,将在振兴东北的春潮中破浪前行!”

2019年,锦州港刚过“而立之年”。33年来,昔日那个哑哑嘶嘶、渔火点点的小村庄已经成长为雄踞渤海湾重要一隅的大港,乘着改革开放的强劲春风、借着水运发展的逐浪势头,锦州港奋楫扬帆,逢山开路、遇水架桥,而今正全力驶入高质量发展的新航道。



近段时间以来,南京水位持续上涨,江水流速加快,江上浮标频繁出现异常。为保障洪水期的航道畅通,南京航道处工作人员24小时待命,维护失常航标。

左图为6月30日,南京航道处“宁道标409轮”正在更换五桥北施受损严重的2#浮标,并对3#白浮进行主尾锚的重新抛设。

邹忱 摄

取消国内船舶代理须由 中方控股限制须由

2019 版外商准入负面清单发布

江西港口资源整合方案出炉

本报讯(全媒体记者 樊雪菲)7月2日,记者从江西省人民政府官网获悉,江西省人民政府办公厅已印发《江西省港口资源整合工作方案》(以下简称《方案》)。《方案》明确,此次整合的总体目标是依托赣江、信江全面三级航道通航,充分发挥高等级航道航运优势,建立集约高效运行管理体系,实现全省港口“一省一港一主体”一体化发展目标,构建全省港口统一规划、统一建设、统一运营、统一管理的“四统一”发展模式。

《方案》提出,计划对规划高等级航道范围内的九江港、南昌港两个全国性主要港口和赣州港、吉安港、宜春港、上饶港、鹰潭港等区域重要港口的货运码头实施资源整合。

《方案》要求稳妥推进港口资源整合,明确新建码头归口建设运营。即今后新建港口货运码头岸线统一由江西省港口集团依法依规申请使用。江西省港口集团与各相关设区市政府国有资本或地方政府引进社会资本合作投资建设。建成后统一纳入江西省港口集团运营管理。

“南来北往日照港” 集装箱推介会走进西安

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 张光耀 王敏)6月28日,“南来北往日照港”集装箱推介会走进古城西安,一港一城携手融入“一带一路”,深耕陆海发展。

此次推介会上,日照港集装箱与西安自贸港投资集团签署战略合作协议,双方将在共建物流集散中心、物流大通道等方面开展合作。日照港面向西安地区提出了“家门口”全方位一站式定制化服务“相关铁路业务执行成本费率包干价”等一揽子的优惠政策、承诺,为西安国际港务区货物进出提供“优先集疏港、优先装卸船”便利服务,在已

经获得的日照至新筑集装箱铁路运费下浮的基础上,进一步争取更多的优惠政策;西安港为日照港在西安内陆开展相关业务以及场站服务提供支持。日照港与会各方表示,将以此次会议召开为契机,进一步加强与日照港合作,促进内陆和港口的互联互通,共建日照港集装箱运输生态圈,实现多赢发展。

厦金航线7月起 周末船班增设至40班次

本报讯(全媒体记者 王有哲)7月1日,记者从元翔(厦门)海岸有限公司获悉,2019年7月起,厦金航线周末船班由原来的每日往返36个班次,增加至每日往返40个班次。

元翔(厦门)海岸有限公司总经理林文杰表示,暑期正值旅游出行高峰期,此举将缓解节假日旅客运输压力,为广大旅客出行提供方便。

此前,随着厦金客运航线出入境旅客逐年攀升,厦门五通客运码头三期候船楼今年6月3日启用,并广泛应用智能化科技设

下定决心动真格出重拳用实招 牢牢守住交通运输安全生产底线

(上接第1版)三是牢牢压实责任,确保各项安全生产责任落地。遵循“绝不踏空”的原则,将安全生产工作职责逐条逐项分解落实到位,加强安全生产工作月度调度,强化月度安全生产工作进行指导。四是强化统筹推进,确保完成全年安全生产工作任务。坚决完成党中央、国务院部署要求,提早研究平安交通建设纲要,优化交通运输安全生产体制机制,继续深入推进安全生产七项行动和有关督查检查。五是加强组织领导,全力做好重大活动交通运输安全保障。提前谋划部署,制定专项方案,明确责任分工,细化工作措施,主要领导亲自抓落实,将各项工作切实落实到每个领域、每个岗位,全员行动、全力以赴,全力保障70周年国庆等重大活动期间交通运输安全稳定。

部领导戴东昌、刘小明、王志清,安全总监兼水运局局长李天碧出席会议。部安委会成员和联络员、办公室成员参加会议。

慰问离退休老党员 长江航道局党政领导

本报讯(通讯员 赵烁)7月1日,值此中国共产党成立98周年之际,长江航道局局长付绪银、党委书记曹江洪、纪委书记陈立新带领局“两办”、离退休中心工作人员慰问局离退休老党员、老领导鞠敬海同志。

来到鞠老的家,局领导亲切询问鞠老身体情况,忆往昔、话发展,鞠老感谢党组织和局领导对老同志的关心、关爱。今年全党上下开展“不忘初心,牢记使命”主题教育活动,局领导借此机会征询老同志的意见和建议,并希望鞠老和离退休老同志继续传播和弘扬党的优良传统,将航道精神传承下去。离退休老同志是航道改革发展的压舱石和稳定器,局领导嘱咐身边的离退休中心工作人员要进一步做好离退休老同志服务工作。随后,曹江洪、陈立新慰问了退休局级领导周冠伦同志。

武安段整治工程 通过“品质大考”

本报讯(通讯员 叶志伟 唐悦 方佳敏)近日,交通运输部水运局、安质工程联合对长江干线武安段工程开展工程质量和建设市场专项检查。检查组认为,该工程整体质量受控、安全生产形势总体稳定、总体推进有序。

在现场反馈会上,交通运输部安质工程处长陈萍认为,武安段工程探索联锁排工厂化生产的工艺工法,改进水下铺排质量控制和技术检测手段,水下隐蔽工程质量得到有效保证,同时落实了环保相关要求,对弃土有序堆放、覆盖,通过开展水运工程施工标准化活动,质量通病治理工作落到实处,各方面的管理水平取得长足进步。

交通运输部安全总监李天碧强调,要进一步提高政治站位,高度重视武安段工程质量安全,通过武安段等重点项目建设管理推动航道整治工程施工精细化管理水平再上一个台阶。

京杭运河万年闸复线船闸试通航 船闸通过能力提升一倍

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 谢峰)6月28日,随着一声汽笛声响起,满载着煤炭的“济宁货4811”轮缓缓驶出船闸,标志着京杭运河万年闸复线船闸工程正式试通航。该工程将有效缓解京杭运河船闸通过能力不足的现状,枣庄市将实现复线船闸全覆盖,船闸通过能力提升一倍,彻底解决京杭运河枣庄段通航“瓶颈”制约问题。

万年闸复线工程是枣庄港航“十三五”规划开工建设的项目,设计标准为II级船闸,设计年单向通过能力2900万吨,工程概算总投资6.6亿元,于2016年8月26日正式开工,工程计划工期36个月,计划完工时间2019年7月。该工程主要建设内容包括新建2000吨级船闸1座,船闸等级为II级,船闸有效尺度为230米×23米×5米(长度×宽度×门槛水

“我的航海梦”主题征文绘画大赛成绩揭晓

蓝色的海洋泛着蓝色的海魂,海洋告诉我,做一名航海家,必须用知识,用行动,用智慧,用一生去守护我生命的挚爱——海洋”,五年级的蔡欣好小朋友在《蓝色魂,航海梦》这样描绘自己的航海梦。据了解,“我的航海梦”——青少年主题征文、绘画比赛由浙江省青少年宫协会、共青团宁波市、宁波市少工委以及宁波市青少年校外教育协会联合主办,宁波市青少年宫承办。此项活动在浙江全省中小学生的积极响应下,共收集到4262幅作

品,其中优秀征文作品2008篇、绘画作品2254幅。此次活动不仅有效推广了海洋文化,还极大提升了青少年对海洋知识的认知度和参与度,丰富了2019年航海日的群众活动。中国航海日论坛(宁波)组委会从此次活动的获奖作品中挑选了部分优秀征文、绘画作品收录成册。作为入选绘画册封面的柴思洁小朋友告诉记者说:“对于入选既欣喜又意料之中,反正画画中间是女孩的眼睛,我正琢磨了很久,才有了蔚蓝而通透的效果”。