

江苏港口发展亟待再提速

□ 特约记者 梅剑飞

在长三角区域一体化发展背景下,江苏港口必须加速整合,培养核心竞争力。

港口竞争力提升面临突出矛盾

大型货轮“太平洋胜利号”长295米,宽46米,日前,这一“巨无霸”型船满载铁矿石缓缓驶入江阴港,吃水11.36米,气势壮观。而在南京龙潭港,进出大型船只日渐增多。

今年1月至5月,江苏全省规模以上港口货物吞吐量达10.4亿吨,同比增长12.6%。据江苏省交通运输厅港航事业发展中心工作人员任超介绍,长江南京以下12.5米深水航道工程全线贯通后,沿江港口5万吨级、10万吨级、20万吨级以上船舶到港艘次持续增长。

长江黄金水道效益发挥越发明显,沿江港口1月至5月货物吞吐量8.2亿吨,同比增长12.3%。这也意味着江苏省港口集团成立两年来推进一体化改革,逐渐形成“一盘棋”发展格局成效渐显。

“江苏港航事业历史性变化已经有了良好开端。”江苏省港口集团董事长王永安表示,按照“打造承载全省港口投资、建设、管理、运营一体化的主体平台和实施主体”的定位,江苏省港口集团持续实施资产整合,并且通过建立所属各港口之间协同发展机制,使得原来港企之间恶性竞争的状况得到很大改观。

港口整合发展正为江苏由经济大省向经济强省的迈进拓展出一条新的通道和一片新的天地,但江苏省港口竞争能力的持续提升仍面临很多突出矛盾。

记者调查发现,虽然江苏省抢抓战略风口,较早实施了省域港口整合,但是已整合港口的体量相对较小,市场占比不高,与现代化、国际化港口相匹配的高端航运服务、供应链物流等发展相对不足。江苏省港口集团对重要节点码头、关键性的航线布局、功能性的港口资源的整合和控制力有待加强,作为市场主体的活力和实力较之江苏经济发展在全国位次的匹配度不够。与此同时,江苏省沿江沿海港口主体众多,沿江沿海核心港口远海港区多处重点货类码头由中远海运、宁波舟山港集团、上港集团等省外企业控股或主导经营。

港口问题是现代化综合交通运输体系建设过程中的一面镜子——交通发展将带来机遇,一样会带来挑战。

随着江苏铁路、航空、港口补短板进程加快,到2035年,江苏省将基本实现一日联通全球、半日通达全国、2小时畅行全省、各设区市1.5小时抵达南京,货物经由江苏口岸直运主要发达国家和“一带一路”沿线主要国家。

交通缩短时空,放大人的视野。一位淮安籍人士说,要赶在宁淮高铁开通前到南京置业,身边有人甚至计划去上海寻找事业的“舞台”。黎峰表示,大城市“虹吸效应”



太仓港集装箱码头。本报资料室供图

加速补齐一体化内在短板

“对不少企业来说,运输往上海‘跑’,是多年来形成的一种行为习惯、思维模式。”江苏纬信工程咨询有限公司高级工程师王科伟直言,这主要是因为长三角其他各地交通设施未必能满足货运或出行需要,反过来看,各地需要强化交通基础设施的承载力,用定位和亮点吸引特定市场群体,规避马太效应。

作为制造业大省、贸易大省,港口是水网稠密的江苏新一轮对内对外开放、促进经济转型的重要门户。现状是,江苏全省每年1800万标箱的外贸生成量,70%以上通过公路、铁路直接运至上海等周边港口出海。经本省港口运输的也主要通过支线“喂”给上海港、宁波舟山港。

“比起同处长三角的上海、浙江,江苏港航事业醒得早、起得迟,发展仍显乏力。”江苏省社科院世界经济研究所研究员黎峰说,当下需要思考的是,如何扬我所长,彰显江苏公铁水空管运输方式齐全、江海河湖水运优势明显等交通特色,快马加鞭追赶,建设好高效顺畅的江海河、公铁水联运系统。

目前,政府层面与市场层面,长三角区域一体化发展都已跨入快车道。业界专家认为,港口等交通基础设施的一体化,可走在前列,统筹布局和业务协同,港口间互相参股、利益共享,长三角港口一体化发展,应是大势所趋。

长三角港口资源正在向分工合作的方向整合发展。记者注意到,去年起,苏、浙、沪、皖四地不断加强港口联动协作。

上港集团与太仓港的合作,就为上海港赢得了更多发展空间,也使太仓港货物吞吐量快速上涨,有效推动纵深腹地的经贸发展。江苏省港口集团规划投资部副部长方文智认为,上海港的环保、资源等港口承载力最终会发展到一定程度,未来势必会分流一些货运航线到周边条件成熟的港口。

不过,打铁还需自身硬。继浙江、江苏实施全省港口资源整合后,近年又有辽宁、山东、安徽、海南等省进行港口资源的全省整合。当下,全国范围内以省为单位推动政府和市场同向发力展开港航市场竞争的态势十分明显。江苏省港航事业能否有力适应国家

战略、全省发展需要,在市场竞争中占据应有地位,已是不容回避的客观现实和严峻挑战。“直面迫在眉睫的形势,我们不但要适应外在一体化的趋势,更要加速补齐内在一体化的短板。”黎峰说。

江苏省交通运输厅厅长陆永泉表示,江苏省正以世界级城市群尺度,在更高起点上以更高标准谋划综合交通发展,对标国际先进水平,着眼于协同建设长三角世界级机场群、港口群以及世界一流的轨道网、公路网、航道网,积极推进交通网络互联互通、重大枢纽合理分工、运输服务便利共享。

业内人士建议,江苏必须要有一家具有国际影响力的港航企业,下好港口投资、开发、运营全省“一盘棋”。江苏省港口集团组建方案中涉及的八市港口企业,适合资本运作的优质资产较少,所属港口与所在地犬牙交错,无论在利益诉求、规划对接方面,还是在发展空间方面,都需要下真功夫推进港城融合发展。在当前港航市场竞争白热化环境下,需要政府强有力的协调,化解全省港口一体化发展中的突出矛盾和困难。

错位竞争以规避“虹吸效应”

最好错位竞争,形成差异化发展格局。等到‘扩散效应’占到主导地位,便捷的交通网络将更加利于资源向下层渗透,从而缩小地区差异。”江苏省社会科学院财贸研究所副所长方维慰研究员说。

长三角区域合作办公室工作人员孙华强说,对于大部分地区来说,关键要用好独特的资源禀赋和核心竞争力,如杭黄高铁极大地促进了黄山发展,因为黄山的旅游资源独一无二。而苏州相城、吴江、太仓等地,则可利用与虹桥枢纽地缘相近的便利,

打造整体功能强大的枢纽组团,形成枢纽偏好型产业发展高地。

资源与区位优势相对匮乏之地,比如苏北许多地区,何去何从?“区域经济一体化将推动城市之间产业的水平分工逐步强化、垂直分工逐步增强。”孙华强坦言,一个产业链中的某个环节在哪个城市布局,取决于这个城市的经济发展水平、区位条件和要素禀赋。培育吸引源,长远地看,起决定性作用的还是市场,不过在初期阶段,需要政府有形的手从中发挥作用。

海岬型船低9331美元或49.32%,较上周又拉大4.20%的负重。超灵便型船净增444美元,周均值较上周高449美元或5.35%,为8839美元。

本周运价日均获利收盘值与上周环比:海岬型船收盘为19360美元,去年同期为18110美元,比本周低1250美元或6.46%。

巴拿马型船收盘为10301美元,去年同期为10738美元,比本周高437美元或4.24%。

超灵便型船收盘为9014美元,去年同期为11288美元,比本周高2274美元或25.23%。

按收盘值粗略估算,海岬型船营运续盈12.1成,较上周增盈1.6成;巴拿马型船续盈3.9成,较上周增盈2.0成;超灵便型船续盈9.2成,较上周增盈1.0成。

走势看点:本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI续升至10.50%,

BCI续升至126.24%,BPI转升为-5.96%,BSI续升为-8.63%。

本周大盘持续上行,BDI架构出现如下2个特点:以上半年干散运市场行情同比,今年明显优于去年。以上半年均环比,BCI带同BDI都达到最高峰,唯BPI与BSI居于中游水平。可见BCI对大盘的支撑力“宝刀未老”。而BPI本周涨幅虽居首位,终因往期“脱力”,一时回天乏力,有待后市作为。

从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以7.67%对8.91%,落差为1.24%,较上周的1.59%又收缩0.35%的差距,表明常态趋稳;巴拿马型船对应BPI为0.55%落差,较上周拉大0.44%的差距,超灵便型船与BSI落差为0.36%,较上周扩大0.15%的差距。按运量规模相比,本周大船走势显然比中小船平稳。这对下半年市场行情是一个利好消息。

2019年BDI第26周报(6月24-28日)

6月28日,记者在现场看到,黄石新港1000多米的长江岸线上,8台门座式起重机中的3台正在卸货,拖车不停地将货物从码头运向堆场,一片繁忙。但记者身处港区,却一点都感受不到扬尘。其中原因,黄石新港股份有限公司(以下简称“黄石新港”)副总经理刘兆弟说,“外有长江大保护、黄金水道开发、区域经济高质量发展的形势驱动,内有新港降本增效、增强核心竞争力的发展需要。自2014年黄石新港成立之初,绿色发展就是该港一路高歌前行的主旋律。”

谋篇布局 绿色先行

黄石老港为黄石市的经济贡献了自己的力量,但在老港60余载的发展中,也滋生了百余非法小码头,侵占了黄石的长江岸线。这些非法小码头设备简陋,油污以及露天转运的煤炭砂石对长江污染很大。

刘兆弟向记者介绍,“那时的老港‘散小乱’,沿岸码头七零八落,港口内部场地狭窄,港区只有8000平方米,很多集装箱临时摆放,看起来杂乱无章,港区内部及周围更是一片灰蒙蒙,难得看到绿色。”

2014年,黄石市委政府提出“一城一港一主体”的发展思路,明确要求拆除“零散小”,打造现代化码头。在位于黄石城区下游约13公里处的棋盘洲,黄石新港顺势而生。

2014年12月,黄石政府与深圳盐田港签署协议,成立黄石新港港口股份有限公司,将黄石新港定位为综合、绿色、智慧、多式联运的现代化内河枢纽港口。“绿色”作为黄石新港发展蓝图中的重要一部分,从建港之初就被高度重视,所有规划都遵循“绿色”原则。

现在的黄石新港,仅一期工程的装卸堆场就达68万平方米,装卸能力由老港时期的百万吨级跨越到5000万吨级。虽然规模呈几何倍的扩大,但不同于老港,新港港区内部井然有序,六横六纵的道路交通网将港区分隔成不同的功能分区,并按道路主线进行方格式绿化布置,主要生产、生活建筑物也进行了环行绿化布置。

同时,港区绿化同江堤绿化自然衔接,将绿化提升与绿化养护相结合,这不仅美化了港区环境,同时也达到了净化空气、吸附粉尘、降音降噪的效果。

治污防污 全面出击

在黄石新港人看来,仅在港区内部实施绿色建设是远远不够的,如何实现生产过程中的“零污染”,一直是他们在生产开发中的首要议题。

“对于黄石港来说,最大的污染源是散货中以煤炭矿粉为代表的粉尘污染和含煤雨污水污染。”刘兆弟表示。

老港时期,港区旁的居民曾经营不堪言——晴天时,因为灰尘大,不敢开窗;下雨天,污水横流,出行不便,污水更是灌入长江。临江居民明明身处“一线江景房”,却因为污染问题备受折磨。

为解决煤灰矿粉的扬尘问题,黄石新港打造了一条长约1300米的全封闭皮带廊道,皮带机作业线全线设置防尘罩,散货堆场四周设置17米高的防风抑尘网,该防尘网造价每平方米近一万元,对粉尘的阻挡率高达80%-90%,有效降低了粉尘的扩散,确保除堆场外港区以及临港地区保持清洁卫生的无尘环境。

记者看到,中控室中的监控画面里,皮带机转接点的喷雾喷嘴、转运站的冲激式除尘器、散货堆场内的洒水喷枪、卸船机和斗轮堆取料机上的洒水喷头清晰可见。湿式降尘系统同冲激式除尘系统相结合,最大限度的减少散货输送和堆存过程中的扬尘。

看着源源不断喷洒出的水花,记者提出了一个疑问,“为了抑尘是否会造成本地水资源的污染和浪费?”关于这个问题,刘兆弟自信地回答道,“我们有独立的污水处理系统,不仅解决了含煤雨污水污染问题,湿式降尘系统的用水也全部来自我们的水循环处理系统。”

刘兆弟介绍,黄石新港排水系统采用雨污水分开排放的方式,件杂区雨水经收集后排入市政雨水管网;散货码头面雨水经排水沟流入集水池沉淀处理后通过污水管道汇入后方污水系统。通过独立的污水处理设施,处理后的水回用于堆场及转运站、皮带机沿线喷洒,既防止雨污水肆意排放造成港区污染,又可以重复利用水资源,达到节约用水的目的,既改善了港区环境,又减少了对周围区域水环境的影响。

同时,为方便到港船舶,黄石新港在码头面设置了垃圾箱、移动卫生间、岸电箱和给水栓,向船舶提供接电、接水服务。这样既能减少船舶垃圾排放对港区和长江的污染,又建立了同到港船舶的良好协作关系,向过往船舶展现了黄石新港友好、开放、先进、环保的企业风貌。

节能减排 增效提质

如果说治污是黄石新港绿色发展过程中的“不得不为之”,那么增效节能则可以算是黄石新港增强核心竞争力的自主选择。

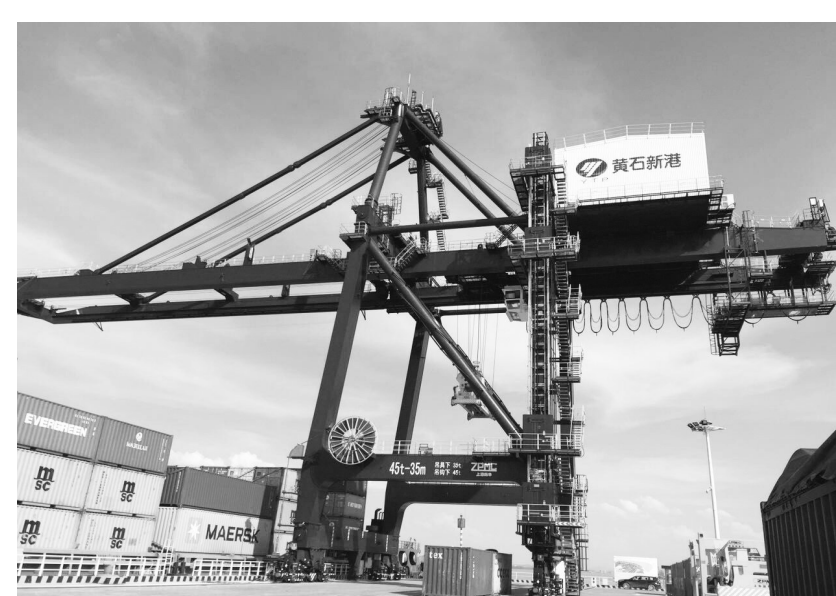
建设之初,黄石新港就采用节能型设备,用桥式抓斗卸船机和岸桥替代原设计多用途门机、将原设计45T门机进行集装箱作业工艺改为岸边桥式起重机、皮带机作业线全线带速带宽……通过设备优选,在减少设备数量的同时大幅度提高了装卸效率,4个泊位便可以达成原一期工程设计7个泊位的吞吐量,大大提高了泊位的作业效率。

在港口发展中,黄石新港进一步引入高效、节能的绿色装备。LNG动力机械、LNG动力班车、港内电瓶车、起重机械能量回馈技术与电网无功补偿及谐波抑制技术、靠港船舶使用岸电工程目前已经全部落地。

漫步在黄石新港一期工程的码头上,每隔100米左右就布有1个岸电箱,供停靠船舶使用。据刘兆弟介绍,“这些岸电箱投入近800万元,与泊位同步建设。船舶停靠作业过程中,直接与岸电箱对接,不用烧柴油,能够大幅减少二氧化碳排放。”

2017年9月29日,黄石新港铁水联运贯通,如今在黄石新港,货物从铁路转运到港口只需很少的时间。铁路与水路的无缝衔接减少了汽运带来的废气污染与交通压力,也大大提高了黄石新港的运输效率,更是为黄石新港的绿色发展带来了革命性的影响。

刘兆弟告诉记者,目前,黄石新港正在进一步加强一期工程节能环保改造,在二期工程、三期工程建设中进一步推广使用环保节能设施设备,以期进一步致力提高整个港区的环保节能水平,努力将黄石新港打造成为长江内河绿色发展的标杆。



黄石新港码头。黄石新港供图

黄石新港打出绿色发展组合拳

□ 见习记者 武玥玲 通讯员 赵亮