

巧用“加减”法

泉州港擦亮绿色发展底色

□ 全媒体记者 王有哲 实习记者 何智卿

7月5日,记者来到泉州港石湖港区,阳光灼热,站在码头放眼望去,现代化作业的码头桥吊与蓝天碧海相映生辉。

烟,空气中弥漫着柴油燃烧后的难闻气味。“油改电”后,黑烟不见了,空气清新了,呼吸也顺畅了。”

从粗放发展到创新驱动,从破旧立新,泉州港既做好淘汰落后产能的“减法”,又狠抓绿色产业增长

平洋集装箱码头有限公司3号、4号泊位1700KVA×2高压变频岸电项目、石狮鸿山热电码头1000KVA



美丽的泉州港。福建省港航局供图

泉州港沿海沿线,具有独特的区位优势,随着“一带一路”建设的推进,泉州港在国家对外开放大格局中的地位更加凸显。

“下好绿色发展一盘棋,通过岸电系统建设及码头‘油改电’,推动港口发展提质增效,改造传统生产方式,打好产业转型升级‘组合拳’。”泉州港口管理局相关负责人

泉州地区海岸线绵长,泉州港

加快港口转型发展,根本前提是“坚持生态优先、绿色发展”。如何切实提升港口绿色发展的质量和效益?泉州港积极作为,依靠先进技术手段提高港口自我监测环境能力。

该港扎实推进港口视频监控系统建设,港口视频监控系统安装的38个监控摄像头可全面监控辖区12家干散货港口码头和部分堆场装卸作业,基本实现对干散货港口码头装卸作业远程实时视频监控。同时,这些监控同步接入福建省港口管理信息系统,形成布点合理有效、数据实时共享、接口规范

新理念绘转型“工笔画”

辖四湾五个港区十六个作业区。船舶靠港期间依靠燃油辅机发电满足通信、照明、冷藏、加热及机动变向等用能需求,燃油排放的大量硫化物等废气,给环境造成严重污染。

为此,泉州港主动作为,联合泉州供电公司共同推进岸电系统建设,减少船舶靠港期间有害气体排放,并通过“油改电”消除机械燃油发电机组运行产生的噪声污染。2015年以来,泉州港

先后完成石湖港24架龙门起重机的“油改电”以及两个泊位的岸电系统建设。

泉州港务集团有限公司总经理廖培坤介绍,石湖港岸电项目选址石湖码头3号、4号泊位,安装了1套总容量为3400千瓦的岸电电源。然后从码头变电所馈出一路10千伏线路接至变频电源装置,再经地下电缆分别接至两个泊位的4个高压接线箱,通过变压、变频,将50赫兹交流电变换

新技术赋能环境监测

统一、运行管理高效的“互联网+视频监控系统”安全监管模式,在全省率先实现辖区危货企业视频监控全覆盖。

“‘互联网+视频监控系统’投用后,将有助于港口执法人员及时发现港口作业中存在的违法行为,对违法人员的违法时间、情节、监控点位置等基本情况及时记录,并固化视频监控所采集的违法作业证据。”廖培坤表示,该系统可辅助港口安全监管人员更加便捷高效地了解各个现场情况,

然后有针对性、有计划性地开展检查抽查,进一步提升在安全监管、事故处理、应急救援等方面的监管和服务水平。

除实时监控外,泉州港还通过定期监测,架起港区环境保护“天线”。廖培坤告诉记者,2019年1-4月,泉州港环境质量继续保持平稳。根据监测结果,港区空气质量良好,PM10、TSP、二氧化硫、二氧化硫等污染物评价浓度均能满足《环境空气质量标准》(GB3095-2012)中二级标

成适合船舶应用的60赫兹交流电。该项目于2017年年底投入使用。“石湖港岸电项目实现了年减排二氧化碳1893.9吨、氮氧化物41.5吨、硫氧化物31.37吨。”廖培坤说。

纵横之间,新机制酝酿新格局。近年来,泉州港加大港口岸电推广力度,组建了港口岸电推广工作小组,计划到2020年争取在泉州实现沿海港口90%的港作船舶、公务船舶靠泊使用岸电,50%的集装箱码头、客运码头具备向船舶供应岸电的能力。

准。

此外,按照福建省交通运输厅工作部署以及《福建省生态环境监测网络建设工作方案的通知》要求,从2017年至今,泉州港口管理局先后投入40余万元,委托专业机构对泉州港石湖、深沪、锦尚石井、围头作业区运营期12个大气、4个水质、21个噪声监测点位的“大气、水质、噪声”进行常规环境监测,及时掌握环境质量,为环境监管提供可靠依据。

环境监管被智慧“赋能”,绿色理念根植港区,泉州港成为绿色发展“新标杆”。

新动能何在?新优势何来?用好绿色发展这步“先手棋”,不断催生新动能。2018年6月13日,福建省泉州港口管理局首次联合泉州市环保局,对港口码头扬尘治理工作开展执法检查。

当天,联合检查组检查了泉州港务集团有限公司后渚分公司、泉州太平洋集装箱码头有限公司5号、6号在建工程等4家泉州港最大的散货码头和在建工程项目,重点检查企业扬尘污染治理制度建立、扬尘货物堆存密闭、生产经营场所和周边道路硬化等情况,特别对沙石、混凝土搅拌站扬尘治理等进行重点检查。

针对检查中发现的码头物料堆放零散、不规范,物料区抑尘设施不完善,扬尘治理长效机制还不健全等环保问题,联合检查组立即下达整改通知书,要求企业认真落实主体责任,限期完成整改。

通过啃硬骨头,涉深水区,泉州港环保工作“综合监管+行业监管”的“双重监管”模式初步建立,为该港口长远发展夯基筑台,立柱架梁。2018年至今,双方形成长效联合执法检查机制,共开展10余次联合执法行动,齐抓共管,共同守护泉州港碧水蓝天。

立下规矩、划定红线,倒逼泉州港来

绿色监管奔涌新动能

一场发展理念的深刻变革,拿出壮士断腕、刮骨疗毒的勇气推动产业转型升级。

为此,泉州港口管理局出台《泉州港危货企业分类分级监督管理办法(试行)》(以下简称《办法》),将按照港口危险货物企业的安全风险状况分为A、B、C三类,并将每一类企业根据安全生产风险分级的结果划分为低风险、一般风险、较大风险、重大风险四个等级,实施差异化、精准化的动态监管,建立按类分级、按级监管的新型安全生产监管模式。

廖培坤表示,在实施绿色港口建设过程中,泉州港依靠信息技术手段,通过提升社会物流效率,实现绿色港口生态圈。下一步,泉州港将积极参与国家电力改革试点,把改革的红利回馈到绿色港口建设中来,着力构建泉州港绿色发展新格局,拓展发展新空间。



大湾区邮轮母港群彰显集聚效应

□ 陈海萍

粤港澳大湾区(大湾区)拥有深圳太子湾邮轮母港、广州南沙国际邮轮母港和香港启德邮轮码头,作为全国唯一三大邮轮母港齐聚的重要邮轮市场,发展邮轮产业优势明显。

目前,全国三大邮轮母港形成了独一无二的“3小时邮轮圈”。从大湾区的城市出发出发,去3个邮轮母港中任何一个搭乘邮轮,用时都不会超过3小时。在大湾区“三小时邮轮圈”,目前邮轮航线、目的地和邮轮品牌数量合计均位居全国第一,选择“多样性”形成优势叠加,正彰显强大的集聚效应。

“大湾区”三港协同发展

《粤港澳大湾区发展规划纲要》(简称《纲要》)提出,要有序推动香港、广州、深圳国际邮轮港建设,进一步增加国际邮轮航线,探索研究简化邮轮游艇及旅客出入境手续等。

大湾区内的广州、深圳、香港三大港口可以形成联动,形成协同效应,为整个大湾区的发展提供支持。在邮轮母港上,如何推动广州与香港、深圳邮轮母港沟通对接、优势互补和客源互送,逐步构建粤港澳大湾区邮轮产业发展的方向。

原国家旅游局副局长吴文学指出,邮轮游艇本应是大湾区的优势产业,应引领中国邮轮产业的发展,但是大湾区在这方面行动迟缓。如今在《纲要》出台后,应积极落实,争取将邮轮产业发展作为增长点。吴文学建议,首先要解决基础设施、配套服务的痛点。从国际经验来看,配套设施建设、资源开发方面的挑战是中国邮轮产业发展面临的长期难题。目前来看,大湾区内的邮轮母港在硬件设施上已位居全球前列。

三地邮轮母港硬件设施位居全球前列

深圳太子湾邮轮母港和广州南沙国际邮轮母港虽然开港较晚,但发展速度较快。2016年年底正式开港的深圳太子湾邮轮母港配置“豪华”,拥有1个22万GT邮轮泊位和1个10万吨级邮轮泊位。2017年,深圳太子湾邮轮母港迎来来自9大邮轮公司的10艘邮轮靠泊,创下亚太地区开港首年之最。

据悉,深圳太子湾邮轮母港未来



港珠澳大桥。本报资料室供图

将开展大湾区观光旅游和邮轮旅游两大业务,到2020年将完成两艘观光船的建造,2022年深圳太子湾邮轮母港将实现本土邮轮运营计划。

南沙国际邮轮母港竣工在即。广州南沙国际邮轮母港项目于2017年7月正式动工建设,2019年1月综合体航站楼主体正式封顶。据介绍,广州南沙国际邮轮母港将于11月份开港运营。

根据规划,广州南沙国际邮轮母港项目规划岸线1600米,规划建设10万总吨和22.5万总吨邮轮泊位4个,其中一期工程岸线总长770米,建设规模为1个10万总吨邮轮泊位、1个22.5万总吨邮轮泊位和建筑面积约6万平方米的航站楼,年设计通过能力75万人次,将超越深圳太子湾邮轮母港。

广州南沙国际邮轮母港开港运营后,预计年出入境旅客可达75万—100万人次,届时有望成为内地规模最大的邮轮母港综合体,可停靠目前全球最大规模的豪华邮轮。据悉,广州南沙国际邮轮母港港由广州港集团与中交邮轮母港投资发展有限公司组建的新邮轮母港公司运营,预计10月份试靠船。

《广州南沙新区(自贸片区)促进邮轮产业发展扶持办法》和《广州南沙新区(自贸片区)促进旅游产业发展扶持办法》于2019年正式实施,对选择南沙作为首航母港的新建邮轮,按照航次的数量进行阶梯性扶持,邮轮公司的首航扶持最高可

120万元。启德邮轮码头是香港地标。香港启德邮轮码头及首个泊位工程于2010年5月动工、2013年年中落成启用,第二个泊位于2015年落成启用,两个泊位均可停泊世界上最大型邮轮。目前,香港启德邮轮码头已发展成为一座以维多利亚港为中心的香港地标。

尚待突破需求短板

目前大湾区内3个邮轮母港间距离不到50海里,地缘条件各有不同,彼此间往来还存在局限。香港虽然是自由港,主要优势体现在挂靠邮轮,但母港邮轮客源有限。香港的主要客源群体在内地,因为有过关环节,启德邮轮码头交通的通达性和便利性受限制。有业内人士建议增加多点挂靠以及推动旅行证件的相关安排,正如《纲要》提及,逐步简化及放宽内地邮轮旅客的证件安排,研究探索内地邮轮旅客以过境方式赴港参与全部邮轮航程。

有业内专家担忧,与内地其他邮轮母港一样,大湾区的邮轮母港是否也将面临功能单一、配套设施缺乏、母港建设与所在城市旅游资源联动不紧密和产品认知度低的问题。此外,邮轮航线单一的问题日益突出,邮轮产品同质化日趋严重,同时新型邮轮航线的催生动力和市场需求却在日益增强。因此,航线设计多样化或成为突破需求短板的一个切入口。

武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

南美西航线需求旺盛 运价指数稳中有升

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为1046.80点,较上期上涨0.23%。

本周12条主要航线中5条航线运价上涨,4条航线运价下跌,3条航线运价持平。南美西航线近期货运需求旺盛,航线装载率较高,部分航运公司采取运价推涨措施,航线运价上涨2.72%;日本关东航线随着市场供需关系的进一步改善,带动运价小幅上涨0.76%;美东、美西航线运量充足,运价持续推高,较上期分别上涨0.44%、0.32%;欧洲航线运价较上期微涨0.35%。东南亚、澳新航线货运量有所减少,班轮公司为提高装载率下调运价,较上期下跌1.00%和0.94%;南非航线则因部分班轮公司采取低价揽货策略,航线运价较上期下降了0.54%。韩国、波斯湾/红海、台湾航线运量保持平稳,运价与上期持平。

(武汉航运交易所供稿)



中国长江煤炭运输综合运价指数周评

煤运需求有所增加 船货关系总体平稳

本周,中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为1099.69点,较上期上涨3.76%,煤炭运输市场行情有所上行。七月份已进入炎热夏季,居民用电量增加,电厂煤耗上升带动补库需求增长,本周煤炭整体运量较上周上涨4.34%。同时,南方迎来强降雨天气,长江汛情加重造成船舶运输成本上升,部分航线运价小幅上涨,但市场船货供需关系整体稳定,运价波动不大。

(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周评

滚装运输资源不足 运价波动分化明显

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1030.14点,较上期上涨1.36%。本周,长江商品汽车整体运量有所减少,运价波动分化明显。其中:上水航线运量减少3.61%,运价下跌10.29%;下水航线运量减少16.04%,运价上涨25.76%,由于部分航线运价涨幅较大,拉动本期指数有所上行。

随着6月底“国五”库存车辆清理告一段落,商品汽车经销商进货需求旺盛,但由于宏观经济下行以及季节性汽车消费的下降,7月商品汽车销量仍呈下降态势,造成长江商品汽车滚装运输资源不足。

(武汉航运交易所供稿)

Table with 6 columns: Route, Unit, Weight, Previous Period (2019-07-05), Current Period (2019-07-12), and Change (%)

Summary table for WSCFI index: Previous (1047.49), Current (1046.8), Change (+0.23%)

Table with 6 columns: Route, Unit, Weight, Previous Period (2019.7.6), Current Period (2019.7.12), and Change (%)

Summary table for CCSFI index: Previous (1059.89), Current (1099.69), Change (+3.76%)

Table with 6 columns: Route, Unit, Weight, Previous Period (2019/4/26), Current Period (2019/7/12), and Change (%)

Summary table for CARFI index: Previous (1016.31), Current (1030.14), Change (+1.36%)