

东西双向互济 陆海内外联动

港航携手共绘“一带一路”工笔画

□ 全媒体记者 杨柳

9月6日,2019“一带一路”陆海联动(青岛)高峰论坛(简称“高峰论坛”)在青岛世界博览城国际会议中心开幕。本次论坛由青岛市人民政府和山东省港口集团有限公司联合主办,以“一带一路”陆海联动为主题,邀请了约500位来自全球各地的业内代表,共享在“一带一路”倡议下港口发展的智慧与经验,“一带一路”陆海联动发展联盟也在当天成立。

此外,高峰论坛还发布了2019东亚海上贸易互通指数,成功举办了2019 INAP青岛会议。

推动“一带一路”陆海联动空间广阔

在高峰论坛上,嘉宾们充分交流,大家普遍认为,“一带一路”倡议历经5年多深耕厚植,为世界经济持续增长开辟了新空间,为国际贸易和投资搭建了新平台,已成为共同的机遇之路、繁荣之路。

全球物流学会首席执行官齐瑞安·瑞恩称,2013年中国推出“一带一路”倡议,它是一个“蓝色”路线图,顺应了世界发展潮流和人类发展倡议。他认为,“一带一路”倡议是一个重要平台,可以进一步推动对海洋的利用和全球港口的发展。

“一带一路”倡议是一个非常宏大的计划,是一项真正的全球倡议。马士基集团高级副总裁、马士基亚太区总裁范楚言表示,已有超过120个国家参与“一带一路”倡议中,“一带一路”运输走廊将以减少运输时间和促进贸易量一体化增长两个方式帮助提高参与国的经济增长和效率。即使不参加“一带一路”的国家,也将受益于“一带一路”倡议中建设的公路、铁路和港口走廊。

山东省港口集团党委书记、董事长霍高原表示,“一带一路”包含着陆与海的有机联系、内在统一,彰显着大陆文明与海洋文明的美美其美、美美与共。

美与共。审视当下,陆海统筹、联动发展已经在“一带一路”沿线各国形成高度共识和战略合力。放眼未来,推动“一带一路”陆海联动发展空间广阔、前景光明。

中国远洋海运集团有限公司副总经理张为认为,在“一带一路”建设发展中,要深刻认识到港航合作对行业发展,思路建设及全球贸易的重要性。张为以中远海运集团开通的中欧陆海快线为例,给记者算了笔账。以希腊比雷埃夫斯港为枢纽,通过港航联通产业链的合作,打造远东通往欧洲的第三条贸易大通道,兼顾了时效性和经济性,不仅比传统海运路径减少交货期11天,还实现了成本的大幅缩减,获得客户青睐,业务增长迅速。2018年,中欧陆海快线完成货运量同比增长27%,客户数量增长到635家,覆盖面扩大到9个国家,7100万人口。

聚合陆海资源 扩大合作“朋友圈”

8月6日,山东省港口集团在青岛正式挂牌成立,标志着山东沿海港口迈入一体化发展新时期。在此次论坛中,刚刚“满月”的山东省港口集团紧抓山东自贸试验区获批机遇,聚合陆海资源扩大“朋友圈”,做起“联”文章。

高峰论坛上,山东省港口集团有限公司与中国远洋海运集团有限公司、中国交通建设集团有限公司、上海国际港务(集团)股份有限公司、中国铁路济南局集团有限公司分别签署了4项战略合作协议,山东港口集团青岛港、日照港、烟台港、渤海湾港分别与合作伙伴签署了8项战略合作协议,加大力度促进相关工作尽快落实、尽早投产。

此外,为充分发挥港口资源优势和区位优势,积极响应和大力推动国家战略落地,论坛上山东省港口集团同步发起设立了陆海联动发展基金。

“这是顺应习近平总书记‘坚持陆海统筹,加快建设海洋强国’重要指示的战略实践和充分发挥海洋优势、加快海洋强省建设的有力举措。”山东港口集团相关负责人表示,陆海联动发展基金远期目标1000亿元,首期规模100亿元,已得到16家战略合作方的积极响应,后期还将积极争取省级、市级政府引导基金的支持。

基金未来将重点投向和支持内陆港布局建设、丝绸之路经济带沿线地区战略新兴产业等六个领域,计划设立陆港物流发展子基金、海洋科技发展子基金、高端港航产业子基金、智慧港口发展子基金、一带一路港航子基金、邮轮经济子基金等若干子基金,通过各战略合作方的合力和赋能,支持山东国际航运中心建设,并通过不断撬动社会资本形成千亿元级基金群,在“海洋强国”、“海洋强省”以及“一带一路”新亚欧大陆桥经济走廊建设中发挥重大作用,共建综合物流服务大通道,助力实现开放层次更高、营商环境更优、辐射作用更强的“东西双向互济、陆海内外联动”发展新格局。

同时,高峰论坛上还成立了“一带一路”陆海联动发展联盟,山东省港口集团有限公司为联盟秘书处常设单位。该联盟定位为“由港口、铁路、航运、物流、产业、政府等单位和企业自愿联合成立的非营利性联盟组织”。联盟首批会员有40家单位,涵盖了港口、铁路、航运、物流、产业、政府等“一带一路”国际合作平台的主要代表,具有广泛的代表性和影响力。

以“平等互利、优势互补、信息共享、资源协同”为基本原则,“一带一路”陆海联动发展联盟各单位将携手共建“一带一路”互联互通的新平台、共谋“一带一路”发展共赢的新机遇,实现“强化多点合作、多方协同,共建‘东西双向互济、陆海内外联动’国际

经贸合作发展新格局”的目标,为“一带一路”发展增添新动能。

东亚海上贸易互通 成果丰硕

察势者智,驭势者赢。对未来趋势的准确判断,是行业发展的前提和基础。为此,青岛市人民政府和山东省港口集团邀请了新华社首席经济分析师陆晓明,于高峰论坛会上发布《2019东亚海上贸易互通指数》,为港航企业预测前景,研判走势。

《2019东亚海上贸易互通指数报告》,通过13个国家的156个基础指标,共得出78组动态指数结果,指数测度算法科学,为东亚地区宽领域、深层次合作提供抓手,为推进“一带一路”建设提供数据支持,为建立港通四海、陆连八方新格局的长效评估机制提供依据。”陆晓明介绍。

根据《2019东亚海上贸易互通指数报告》,2015-2017年东盟地区在中国的基础设施和对外投资中的份额由5%提高到11%,中国对东盟地区的基础设施投资重点是老挝、马来西亚、印尼、泰国等,主要投入领域是铁路和电力。重点货物方面,机电产品是东亚地区最重要的货物贸易,也是中日韩最重要的贸易的货物。

“预计本地区经济2019年增长5.1%,明年增长5%,中国-东盟成为东亚海上贸易的稳定器和领头羊,在东亚海上贸易中将发挥更加重要的作用。”展望未来经济,陆晓明给出了一个乐观的态度,认为本地区将保持较高增长速度。

“共建‘一带一路’的朋友圈越来越大,好伙伴越来越多,合作质量越来越高,发展前景越来越好。”循着习近平总书记指出的方向,港航业正在携手并进,积极推动东西双向互济、陆海内外联动,共绘“一带一路”精致、细腻的工笔画。



我叫吴月君,现年57岁,17岁时我成为了一名光荣的交通人。今年是新中国成立70华诞,从1949年到2019年,时光犹如巨笔,绘就出这段时光里我与船闸的四十年情结。

初到岗位 临危受命人字门清淤

我与船闸结缘的四十年,是从1979年开始的。这一年我参加高考,被交通部烟台潜水学校录取。这是原交通部在烟台建立的一所中等专业学校,是为全国交通行业培养专门人才的学校。

两年后,学成毕业的我被分配到了葛洲坝船闸管理处潜水班。

潜水班是维修车间的一个班组,共有5名同志。由于家都在外地,所以就一起住在一间45平米的“蜗居”里。要出门,只能到2里多外的8路车站乘车;要洗澡,只能到2里多外的长航宜昌船厂解决;要喝水,只能用暖水瓶去院子里的锅炉房里提回来,生活条件非常艰苦。

生活虽艰苦,但大家的干事热情很足。还记得那是1983年2月8日下午三时,二号船闸右下人字门蘑菇头发生抱瓦故障。蘑菇头是支撑船闸人字门的底枢,600吨重的人字门全靠它支撑。抱瓦故障就是蘑菇头与底枢“卡死”,人字门不能转动。情况紧急,需要立即清通人字门底枢的润滑油路,把蘑菇头抱瓦的那扇门顶起来。

在完成潜水探摸施工后,二号船闸抽干了闸室。潜水班临危受命,在没有吊钩到闸室底部的情况下,通过闸室墙上的固定悬梯和人字门通过近40米的直爬梯爬到闸底。我们和机关人员一道,负责人字门格的清淤工作。

人字门是“龙骨”框架结构,每次闸室泄水,泥沙都沉淀在门格内。大量淤泥增加了人字门的重量,也增加了底枢蘑菇头的承载力,给清淤工作带来很大阻碍。门格只有一米二左右高,我们每人只能蹲着或者跪着用铁锹把淤泥从门格挖出去。一年后,罗其华工程师主持设计制作了“葛洲坝船闸近坎自压冲淤装置”在二号闸安装使用,才彻底解决了人字门格淤泥问题。

六年三岗 见证闸运大发展

1989年,因为每年潜水的工作量太少,潜水班解散,我被调到了变电所,负责全处包括船闸的输变电值班工作。当时的变电系统,采用的是敞开式手动操作系统,后来经过技术改造才用了封闭式电动操作系统。

技术的进步,大大减轻了人力配置的压力。1990年5月,葛洲坝一号船闸开始通航,三座船闸同时运行。三座船闸由三个船闸管理处负责,共有300多人。2004年,三个船闸处合并,人员减少了三分之一。2011年,三个船闸的集控系统进行改造,三闸联动集中控制,人员减少到不到100人。

但船闸的通过量并没有因人员的减少受到影响,反而迅猛增长。通航初期1982年三座船闸的通过量347万吨,1994年达到了1045万吨,2011年首次突破亿吨大关,2013年起葛洲坝三座船闸年通过量连续6次超过亿吨。2018年这一数值达到了1.49亿吨,激发出巨大的经济效益和社会效益。

1990年11月7日,由于我在基层单位锻炼出了新闻稿件撰写能力,被调到船闸局宣传部工作。还记得在1995年1月24日那天,牛书平书记带领全局中层干部到三峡工地考察,我扛着摄像机,跟随他去了三峡工地。刚到工地,我便被眼前景象所震撼:工地建设日新月异,根本找不到三峡工程原址“中堡岛”的痕迹了!

在此后的几年里,我每年都要去几次三峡工地,在外围拍摄一些工程建设的照片。三峡工程的点滴变化,被一一记录在我的相机里,更印刻在我的心田中。

国兴人旺 我随时代共进步

2000年4月起,三峡局在辖区59公里水域内大力开展“文明样板航道”创建活动。7月底,我从局工会调到党办负责新闻宣传、理论学习、文明样板航道创建等工作。

我花了很大的精力在“文明样板航道”创建工作中,通过扎扎实实的创建,三峡局在文明服务、依法管理、维护水域安全、保障航道畅通等方面都取得了明显成效,树立了交通行业的文明窗口形象。2001年9月25日,三峡局创建“文明样板航道”工作通过了长航局的检查验收,长航局党委、行政授予三峡河段“文明样板航道”称号。2003年底,我局辖区被交通部授予长江上第一个“文明样板航道”,我个人也平生第一次获得省部级荣誉,被交通部授予了“文明样板航道创建工作先进个人”称号。

2004年2月,三峡局进行了建局以来的第二次人事制度改革,实行全员公开竞争上岗,我报名了参加工会负责人竞聘,仅用了20天的时间就通过了测评、竞争、上岗。7月29日,三峡局第二次会员代表大会召开,56名会员代表差额选举工会委员,我以全票当选。在工会委员会中选举工会负责人,我再次全票当选。这一天,正好是我的生日,这是我最好的生日礼物。

四十年来,我享受了国家恢复高考的红利,经历了葛洲坝船闸的变迁,目睹了三峡工程的兴建,见证了三峡通航的发展壮大。我是幸运的,因为赶上了改革开放的时代列车;我是幸福的,因为在这个列车上我是一个交通人。我这四十年,是砥砺前行四十年,是与祖国共发展的四十年!

(作者系葛洲坝船闸管理处党支部书记)



吴月君在三峡船闸试通航现场。

随波逐梦四十载 我与船闸共荣兴

□ 吴月君

用好自贸区新机遇进一步提升航运开放水平

□ 康衢

运政策该如何扩大开放,是摆在面前的重大现实考题,也是航运业高质量发展的机遇所在。

首先,要进一步提升自贸区航政策开放水平。自贸区建设的本质是制度型开放,是探寻更为合理的体制和机制安排,更好与国际规则接轨。因此,自贸区建设有利于吸引全球航运资源在区内集聚,从而为航运业发展带来新机遇。自上海自贸区开设以来,我国在自贸区实施了多项航运开放政策,包括启运港退税、船舶证书“三合一”并联办理、国际船舶登记制度创新以及国际船舶运输、管理、代理领域扩大开放等政策。这些政策实施效果如何,应当认真评

估。效果好的要坚持,效果不好的要及时改进。总之是要对标国际自贸区、自贸港水平,进一步提升航运开放水平,为我国高水平开放当好先行。

其次,要针对不同自贸区实施差异化的航政策。我国现有的18个自贸区,起步有先后,侧重各不同,优势不一样,比如,上海自贸区侧重建设全球枢纽港、国际航运中心;海南自贸区侧重打造中国特色自由贸易港;山东自贸区侧重通过高质量推动海洋经济发展、深化中日韩区域经济合作,推动对外开放新高地建设;广西侧重通过深化与东盟的开放合作、推动建设国际陆海贸易新通道、探索

沿边地区开发开放等等。这也决定了自贸区的航政策也不能一刀切,应当根据不同自贸区的定位、优势和需要,打造更有针对性的、差异化的航政策体系,以更好满足我国自贸区发展需要。

再次,要及时将自贸区航政策向全国推广复制。自贸区是我国新一轮高水平开放压力测试的“试验田”,其重要使命就是要形成在全国可复制可推广的经验。经过多年实践,在自贸区已经被证明可行的航政策,要及时向全国更大区域、更广范围、更深层次进行推广和复制,从而提升我国航政策整体开放水平,助推我国高水平对外开放行稳致远。

秦皇岛港301泊位和709泊位 高压岸电连船成功

本报讯(通讯员 杨孟江)9月7日,河北港口集团秦皇岛港三期301泊位和煤四期扩容709泊位高压岸电系统成功为“神华801”轮接电,这是继2018年11月份秦皇岛港首套岸电项目连船调试成功后,又一成功连船的岸电项目,标志着秦皇岛港岸电供电能力再上新台阶。

301、709泊位高压岸电设备完全按照国家标准建设,系统容量为1250KVA,分别供煤三期301泊位和煤四期扩容709泊位使用,能输出6.6KV/60HZ和6KV/50HZ两种制式电源。

神华中海航运有限公司的“神华801”轮为76000吨散货船,辅机功率为3*660KW,船舶用电为440V/60Hz,岸电

上船方式为高压6.6KV/60Hz上船。

当日3时50分,709泊位岸电开始给船舶接电,在完成各种负载试验后,“神华801”轮移泊301泊位,18时40分301泊位岸电为船舶供电,并开始相关试验。两个泊位岸电在连船过程中与“神华801”轮发电机并网及负载转移均为一次成功,进行突加突减负载,岸电系统运行稳定,参数指标优良,完全满足船舶岸电基电要求。

目前,秦皇岛港301泊位、709泊位、904泊位和905泊位已实现高压岸电连船成功。计划到2020年,秦皇岛港东港区内将建成8个泊位“多电式、分立式”船舶岸电系统。

枣阳投入10.7亿治理沙河流域水环境

本报讯(全媒体记者 郝琦 特约记者 隋业辉 通讯员 刘至阳 黄秋博)近日,投资10.7亿元的枣阳市沙河流域水环境综合治理PPP项目全面开工建设。项目建成后,主水域黑臭水体水质将提升到IV类水标准,达到水清岸绿最美的综合整治效果。

据悉,该项目由枣阳市政府授权组织实施,引进中交二航局等社会资本共同建设,建设期3年,运营期12年。主要

涉及水环境综合治理工程、河道治理工程、景观提升工程、智慧水务工程、桥梁工程、道路工程等六部分,包含20余个子施工单元。

记者了解到,该项目建设将引入“海绵城市”等理念,通过“渗、滞、蓄、净、用、排”等全过程管理,采用信息化远程数据采集等新技术,加强补水活水,实现“小雨不积水、大雨不内涝、水体不黑臭”等建设目标。



航运是开放的先行官。从深圳蛇口开始,到我国加入WTO,再到进入自贸区时代,航运业一直走在中国开放的最前沿,为我国开放发挥了重要牵引作用,也在开放大潮中实现了大发展。

近日,国务院印发了山东、江苏、广西、河北、云南、黑龙江6个新设自由贸易试验区总体方案的通知。至此,我国自贸区的数量已达18个,超过一半的省份都是自贸区了。沿海省份实现全覆盖,沿江(长江、珠江)主要省份也基本实现覆盖。在自贸区“由点到面”的新格局下,我国航



宁德海事联合多部门开展 重点物资运输航线清障行动

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 钱建斌)针对近期多起渔民占用航道进行非法捕捞养殖影响船舶交通安全现象,为保障电煤等重点物资运输安全高效,9月3日,宁德海事局与宁德市港口管理分局及地方政府等部门开展重点物资运输航线联合清障行动(见上图)。

据介绍,此次行动主要对下白石锚地、白马门一大唐电厂5万吨进港航道及灶屿过驳锚地违章占用航道设置渔网具、渔船占道捕捞、占道锚泊等行为进行清理整顿,查处纠正

影响船舶安全航行的各类碍航隐患,同时向渔民开展法制与安全宣传,督促其严禁在航道内设网捕鱼。行动期间,该局共出动执法船艇3艘,清理非法占道渔网18张、泡沫100多个,驱离碍航养殖网箱1处,有力保障了辖区航道清爽畅通。

宁德海事局指挥中心相关负责人表示,下一步,该局将积极推动联合清障行动常态化,定期开展联合执法行动,整治通航秩序,以使命担当净化通航环境、优化营商环境。