

老窑渔村到丝路枢纽的变迁

□ 通讯员 杨开林 文/图



9月23日,笔者在连云港港集装箱码头看到,集装箱岸桥鳞次栉比,集卡来回穿梭,一片繁忙。

从老窑渔村到“一港四区”发展,从铁路“终端港”到东西双向开放,从改革开放前沿阵地到港口自贸区落地……70年来,连云港港口在新中国的怀抱中不断壮大发展,抒写着豪迈壮阔的诗篇。

进入新时代,连云港港朝着“国际枢纽港、产业聚集港、综合物流港、高效贸易港”的目标扬帆起航,昂首向着更加美好的明天奋进。

开港之初,连云港港仅仅只是老窑渔村的一个木质栈桥码头。至1937年6月,连云港港已拥有煤炭和杂货码头各一座,可同时靠泊6艘千吨级船舶,当年上半年完成吞吐量41.8万吨。

抗日战争时期,连云港港被日军当作物资运输的重要通道,年度最高吞吐量达到141万吨。抗日战争胜利后,码头长年失修、港内淤积严重,吞吐量一度呈“断崖式”下滑,1949年仅完成吞吐量5.6万吨。

新中国成立后,连云港港迅速恢复生产,1950年就完成吞吐量11.1万吨。1959年,连云港港吞吐量已增至237.6万吨;1979年,吞吐量完成681.4万吨,增长近3倍;1999年,吞吐量达到2016.7万吨。随后10年里,连云港港年度吞吐量已转为“亿吨”统计,2009年突破1.13亿吨,2018年完成2.36亿吨。连云港港迈上第1个、第2个、第3个千万吨台阶,分别用了38年、11年和2年,近20年的年均增量达到1137万吨。

作为衡量港口综合实力和枢纽地位的重要标志,连云港港集装箱业务从1986年起步,至2005年已突破100万标箱,2018年达到475万标箱,成为全球百强集装箱港。

如今,连云港港港口综合功能日趋完善,航道等级为30万吨级,可接卸世界最大散货船以及1.4万标箱以上的集装箱船。拥有集装箱、铁矿石、煤炭、液体散货等万吨级以上泊位70个,整体通过能力1.74亿吨;拥有国际客运站、公路港、内河港等功能平台,配备大马力拖轮、铁路机车、信息系统等先进装备,具有保税物流中心、多式联运监管中心、期货交割库、启运港退税试点、“三互”“三个一”、国际贸易“单一窗口”等口岸开放政策。航道深水化、船舶大型化、码头专业化、装备现代化、港航信息化等水平处于世界主流。

8月26日,国务院印发《中国(江苏)自由贸易试验区总体方案》(以下简称“方案”)。方案明确,连云港片区试验区内,港口区块为4.42平方公里。自贸区的获批,为86年历史的连云港港口搭建了自开港以来最具开放高度、最具动力变革的新时代大舞台。

回首往昔,连云港港口历经从中央管理、双重领导到属地化管理,从政企合一到政企分开再到突破行政区划限制,从单一公有制到“一主多元化”再到相互大融合,港口不断加快市场化进程,始终走在改革开放最前沿。

2015年连云港港口控股集团整合



连云港集装箱码头场景。

从出海口进阶陆海交汇枢纽

近日,在北京中哈企业家委员会第六次会议全体会议上,哈国铁路公司、中远海运集团、连云港港口控股集团三方共同签署了项目合作备忘录。该合作项目旨在建立合资企业、提高铁路运能,是三方自2017年共同经营哈萨克斯坦“霍尔果斯—东门”经济特区无水港后的第二个国际物流合作项目,东西双向开放优势进一步巩固。

早在1933年,连云港港就因陇海铁路东寻找最便捷的出海口而首开水陆联运先例,但仅限于国内。直到1965年,连云港港口码头才实现对外单程开放。1984年,连云港被列为全

国首批沿海开放城市,从此港口成为对外开放的前沿阵地。

1992年12月1日,“东风1808”号列车鸣笛出发,从集装箱码头驶向遥远的中亚、欧洲,标志着新亚欧大陆桥正式开通运营,也预示着连云港港进一步向西延伸链条。

古丝绸之路延陇海铁路向东,古海上丝绸之路延海岸线向北,“一带一路”在连云港交汇。连云港港凭借陆海交汇枢纽优势开始迈向更为广阔的天地。

2017年6月8日,依托中哈物流基地和“霍尔果斯—东门”无水港两个物流枢纽节点,中哈亚欧跨境运输正

式启动,连云港将由此串联起的陆海联运通道打造为标杆和示范项目。

当前,连云港的中亚班列直达阿拉木图、努尔苏丹、塔什干、阿拉梅金等主要站点,中欧班列开行至土耳其等黑海沿岸国家以及波兰、德国等沿线国家,并形成了海铁、空铁、全程铁路等创新物流模式;国内联运班列通达陆桥沿线城市主要站点。

目前,连云港已经形成远洋干线、近洋航线、内支线并举的格局;海河联运线覆盖徐州、淮安、蚌埠、宿迁、盐城等城市。至此,深水大港、远洋干线、中欧班列、物流场站无缝衔接格局基本形成。

从高效率发展走向高质量服务

9月10日,涉及4个省、10个市、24家单位的苏鲁豫皖海河联运港际联盟正式成立,将进一步推动京杭运河、连申线、淮河、沙颍河等航道升级扩能,努力实现区域成网、通江达海,标志着连云港港将利用“一港四区”海港功能优势以及“一港四线”内河网络布局,与腹地区域经济发展“同频共振”。这也成为连云港港追求高效率发展向高质量服务的一个生动缩影。

数据显示,连云港港海河联运在7年时间内实现了从零起步到1100万吨的跨越。今年1—8月份,连云港港海河联运量累计完成937.1万吨,较

去年同比增长20.4%,集装箱累计完成14519标箱,大幅同比增长98.9%。

改革开放以来,连云港港掀起了一轮建港高潮,港口由马腰作业区逐渐拓展至庙岭、墟沟、旗台作业区,构成了港口主体——连云港区。随着2008年国家批复连云港港口总体规划,连云港正式跳出老港区,于2012年形成了以连云港区为主体、以赣榆港区为北翼、以徐圩和灌河港区为南翼的“一体两翼”组合大港布局,规划岸线约为110公里、陆域约为92平方公里。

如今的连云港港,已经成为大中

小泊位配套、内外贸并重、货客运兼顾、运输功能齐全、多式联运发达的综合性国际化港口,并打造出了铁矿石、红土镍矿、机械设备、氧化铝、有色矿、化肥、粮食、胶合板等一批货运品牌,成就了大陆桥跨境运输第一港、海铁联运示范港等美誉。

同时,港产城联动发展进一步密切,科技创新、绿色发展如火如荼,船用岸电、能源监管、智慧互联、节能环保等一批新技术新工艺被研发应用,港口具备产业化造船能力,并将启动国内首艘纯电动拖轮建造,进一步引领绿色智慧港口建设。

从传统港口转型综合物流商

成立,形成了码头装卸、现代物流、港航施工、生产支持、资本运作等业务板块布局,总资产近590亿元,年营业收入超过125亿元,不断向着主业优势明显、组织架构合理、管控体系健全的现代化港口经营人和综合物流服务商迈进。

如何利用好当下港口自贸区空前的政策机遇?连云港港港口控股集团董事长、党委书记丁锐表示,要将连云港港打造成亚欧重要国际交通枢纽、开放门户、合作平台的“港口

样板”。

日前在连云港市召开的“一带一路”国际港航合作论坛吸引了来自港口、航运、铁路、内河等200多家行业巨擘,以期在港口自贸片区创新规划的基础上,积极寻求更为广阔的合作空间。

“我们将紧紧抓住这一重大机遇,充分发挥自贸区的优势,通过更加便利化的投资贸易措施、更加便利化的金融措施,更加有竞争力的财政税收政策、更加高效的服务和监管措施,着力将港口片区打造成

开放型经济发展先行区、实体经济创新发展和产业转型升级示范区。”连云港港港口控股集团总裁朱向阳说,当前连云港港正在加快港口功能整合,进行自贸区港航中心、超大型智能化集装箱中心、国际粮食集散中心等的规划调整,港口未来发展可期。

七十载岁月如歌,七十载春华秋实。在新时代的潮流中,怀揣东方强港梦的连云港港口人正走向新的长征路。

站在宁波老外滩江边,听着滔滔江水潮起潮落拍打着岸沿的“哗哗”声,依稀中仿佛可以听到70年前繁忙的三江口上驳船摇橹人喊着劳动号子的回响。

9月20日,宁波舟山港有关部门负责人向记者介绍,从草创时的几艘木驳船,到如今拥有助泊运输、消防环保诸多功能于一体的庞大拖轮船队,伴随着宁波舟山港70年的沧桑巨变,港口的驳运事业也发生了翻天覆地的变化。

一根竹篙 撑起艰难岁月

1952年,随着国民经济的恢复,沪甬线正式开通,沿海线航次增加,特别是上海区海运局3000吨级的“江泰”轮投入运营,宁波的港口吞吐能力有了明显的回升。正如当年4月2日出版的《宁波大众》所评价的:“江泰”轮来了,希望来了!“那时候去上海的‘江泰’轮不光坐满了人,还装满了土特产,有时候搬运都来不及。”现年86岁的原宁波港务局退休职工项炳炎回忆道。

不久之后,港口货物和客运吞吐量回升带来的劳力不足问题逐步凸显。由于生产和管理脱节,原宁波港务分局用工须事先与市搬运公司联系,由市搬运公司派出装卸、搬运人员,手续繁琐、调度不灵,客货班轮运力浪费现象时有发生。1954年11月,原交通部海运总局多次要求宁波港口尽快固定港口装卸队伍,改变生产落后面貌。次年4月,宁波港口正式建立固定的装卸和驳运队伍,并拥有了第一批6艘木驳船,而这也是宁波港口最初驳运队伍的雏形。

“当时驳运队的条件很艰苦,运送紧缺的物资全靠我们摇橹人手里的一根竹篙、一条橹驾驳着驳船往来。”看着自己年轻时满脸笑容撑着竹篙的工作照,宁波舟山港轮驳公司(简称“轮司”)退休职工丁国华感叹不已。

到20世纪六七十年代,宁波港口的驳运队伍有了载重5到40吨级的木驳船。受限于动力,木驳船必须候潮开航。摇橹人依靠仅有的竹篙和橹,不分昼夜寒暑,克服人手不足、生产工具简陋等困难,运着当时紧缺的化肥、粮食、煤炭、木头等物资,往返于甬江上的各个河埠码头。“装货卸货、洗船扫舱、理货都要亲力亲为,有时候驳船渗水了还要人工排水。”丁国华回忆道。

一阵春风 开启轮驳时代

1978年,改革开放的春风吹遍大江南北,也为港口驳运事业带来了新的变化。1980年8月8日,原交通部宁波港务管理局、浙江北仑港建设指挥部船队(轮司前身)正式组建。彼时,随着铁质拖驳拖轮的加入,“拖轮+驳船”组合已经取代了昔日人工摇橹的木驳船,整个驳运船队的载重和拖驳能力也得到了较大提升。

然而,随着港口基础设施的日益发展和完善,原先需要在锚地过驳的大货轮,当时已经可以直靠宁波的码头进行卸货作业了,这无疑给驳运船队的经营蒙上了阴霾。“不能坐以待毙,既然宁波港口的驳运需求减少了,那就另谋出路。”1988年,不服输的宁波港口驳运人走南闯北,开启了海上长航业务。

所谓长航,就是驳船在海上长时间航行运送物资。当时,为了实现长航驳运效益的最大化,一个拖驳船组往往由1艘数百马力的拖驳拖轮和1至2艘数百至上千吨的铁驳船组成。具有航行动力的拖驳拖轮在最前方行驶,驳船放出近200米长的钢缆系住第1艘没有动力的驳船,驳船船尾又放出近200米的钢缆系住第2艘驳船,组成“一字长蛇阵”。海上涌浪大、天气多变,经常出现拖轮看不见驳船,驳船望不到拖轮的情况。同一组别的船员只能通过钢缆确定大致行驶方向。就是在这样艰苦的条件下,1988—1996年的9年间,驳运船队业务拓展至江浙沿海及长江流域,最北达连云港港,最南远至瑞安、鳌江,运送了数不清的煤炭、钢材、化肥和粮食,开创了长航时代”。

功成身退 转型拖轮事业

伴随着港口快速发展,同一时期的1988年,宁波港驳运船队正式更名为宁波港船驳经营综合服务公司,更多的进口大马力港作拖轮相继到港。

“我们一部分驳运队员工进行了转岗培训,加入到拖轮船队,扩大港作拖轮生产力。”丁国华告诉记者,同时,拖轮船队也不再局限于助离泊作业,拖拖两用拖轮、环保船、清洁船、供水船等船型也加入其中,逐步形成了一支集助离泊、消防、拖带、海上抢险和交通运输等功能于一体的大型船队。

在新世纪初的几年里,全国沿海港口的码头基础设施建设进一步加速发展,越来越多的港口可以直接靠泊大货轮了,驳运船队的作用日渐减弱。

2004年,宁波港口的驳运船队最终退出了历史舞台。“落后的生产模式免不了要被历史抛弃,但是驳运船队的开拓精神在拖轮船队中得到了延续。”丁国华介绍,当时船员们对此并不沮丧,因为转岗到拖轮船队工作的他们,将为港口运输生产发挥起更新更多的作用。

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 洪宇翔 斯溢钰

宁波舟山港的风雨驳运路

大盘呈现欲进则退走势 小船型释放后市上行信息

□ 俞鹤年

本周 BDI 架构继续释放负能量,似整合下一轮上行动能。

总体状况:

BDI 数值从 2013 年 1 月 2 日至本周,交易日共 1682 个,2000 点以上占 61 个交易日即 3.63%,1621 个交易日即 96.37% 在 2000 点以下。今年第 29 周至本周已累计 33 日超越 2000 点,本周继续全超 2000 点,表明市场已稳定在中上水平。

BDI: 本周 BDI 续全五降,收盘值 2131 点,周均值 2131 点,同比去年的 1375 点高 863 点或 62.76%。本周 BDI 四项指标全部续低于上周,其中最高值低 111 点或 4.58%,最低值低 181 点或 7.83%;但本周四项指标连续第十二周全部高于去年终期。

BCI: 本周 BCI 亦续全五降,收盘值 3952 点,周均值为 4295 点,同比去年的 1841 高 2454 点或 133.30%。

BPI: 本周 BPI 一平四降,收盘值为

2013 点,周均值 2152 点,同比去年的 1543 点高 539 点或 34.93%。本周均值同比 BCI 低 2213 点或 51.53%,较上周微缩 2.73% 的差距。

BSI: 本周 BSI 二降一平二升,收盘值为 1300 点,周均值 1313 点,同比去年的 1158 点高 137 点或 11.83%。

涨跌势:

BDI 延续上周第五波跌势为 12 连降,累增-16.54%。BCI 延续上周第七波跌势为 12 连降,累增-23.98%。BPI 未形成 5+ 连升(降)或波涨(跌)势。BSI 延续上周以 9 连降终结第六波跌势,累增-4.45%。

营运状况:

本周主型船运价日均获利:海岬型船净增-3827 美元,较上周低 902 美元或 30.84%;周均值较上周减 2647 美元或 7.55%;为 32433 美元。

巴拿马型船净增-968 美元,环比上周低 290 美元或 42.77%;周均值较上

周低 573 美元或 3.32%,为 16661 美元,同比海岬型船低 15772 美元或 48.63%,较上周缩 2.24% 的负差。

超灵便型船净增 40 美元,环比上周高 464 美元或 109.43%,周均值较上周低 168 美元或 1.13%,为 14650 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 30169 美元,去年同期为 16000 美元,比本周低 14169 美元或 46.97%。

巴拿马型船收盘为 16109 美元,去年同期为 12732 美元,比本周低 3377 美元或 20.96%。

超灵便型船收盘为 14715 美元,去年同期为 13022 美元,比本周低 1693 美元或 11.51%。

按收盘值粗略估

算,海岬型船营运续盈

盈 13.0 成;超灵便型船续盈 21.2 成。

走势看点:

本周 BDI 架构各指数年内净增率如下: BDI 续跌至 58.05%, BCI 续跌至 177.28%, BPI 续跌为 41.67%, BSI 转升为 31.53%。

本周大盘仍然稳定在 2000 点以上,从海岬型船运价日均获利周增幅与 BCI 相比较来看,以-11.74%对-13.72%,落差为 1.98%,较上周的 0.20%,扩 1.78% 的差距,显加大动能迹象;巴拿马型船是 BPI 为 0.05%落差,较上周缩 0.02% 的差距,超灵便型船与 BSI 落差为 0.19%,较上周扩 0.08% 的差距。总体来看,各型船营运呈现欲进则退走势,且通过超灵便型船的微升,释放出“后进”的信息,这是市场制衡的常态。

2019 年 BDI 第 38 周报 (9 月 16-20 日)

寻尸启事

2019年8月5日,根据群众报警在湖北省鄂州市葛店镇姚湖村长江边发现一具男尸,尸长约1.70米,足长约24厘米,年龄约25至45岁。上身赤裸,下身穿黑色运动裤,脚穿白色运动鞋。

如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属,请与长江航运公安局黄石分局联系,联系电话0711-3210110。

寻尸启事

2019年8月6日,根据群众报警在湖北省鄂州市华容区葛华水厂长江边发现一具男尸,尸长约1.65米,足长约24厘米,年龄约60至80岁,上身赤裸,下身穿黑色内裤。

如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属,请与长江航运公安局黄石分局联系,联系电话0711-3210110。