

煤堆场变身“金沙滩”

□ 全媒体记者 杨柳 通讯员 贾宗杰 王光津

10月18日,历经两年工程建设,山东港口日照港东煤南移工程投产运营,同时,山焦销售日照千万吨配煤基地开工奠基。预计到2020年底,东煤南移工程全部建成后,日照港年煤炭运输能力将达到5000万吨。

北纬36度海岸线上,煤堆场变身“金沙滩”,滩涂上建成现代化绿色港口,随着东煤南移和海龙湾工程落地生根、腾笼换鸟,日照港正助力日照打造生态之城、活力之城……

为满足北煤南运和对外贸易需求,1982年2月17日,随着炸礁填海的一声炮响,日照港主体工程正式开工。1986年5月20日,交通部公布日照港为一类对外开放口岸,日照港石臼港区也正式开港。

30多年的发展,从东区煤码头到2大港区、66个泊位,山东港口集团日照港货物吞吐量迅速跻身全国沿海港口第七位。但城市发展需要更加绿色的港口。港口与城市如何协调、共生,成为一个复杂的社会和经济问题。

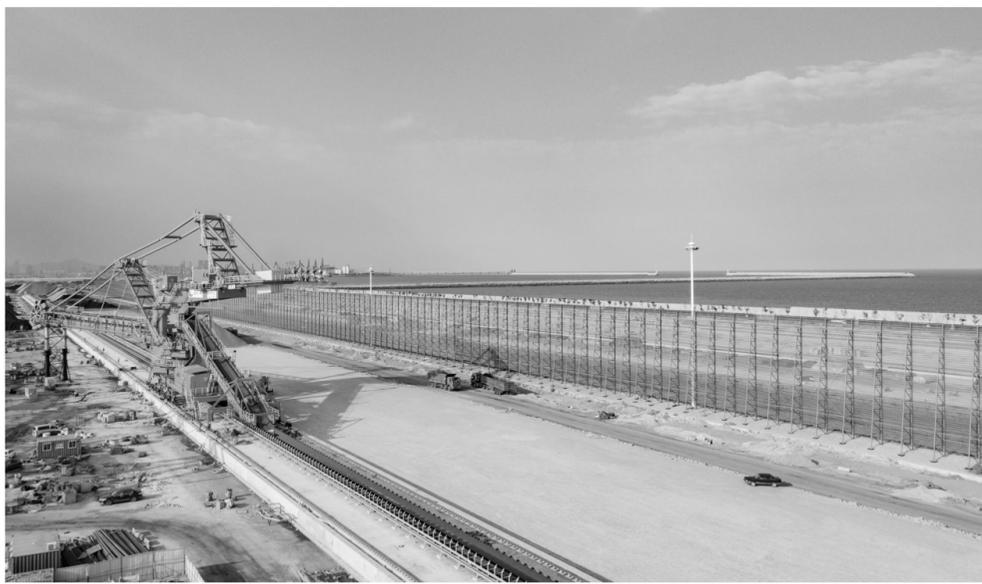
2015年1月,交通运输部、山东省政府联合批复《日照港石臼港区规划方案调整报告》,要求彻底消除日照港石臼港区东作业区的煤炭堆场散货堆存作业对居民区环境质量、居民生活的影响,成为实施东煤南移工程的关键节点。

2017年10月17日,日照港东煤南移工程正式开工。工程总投资35亿元,计划改造3个专业化煤炭装卸泊位,建设南区铁路车场、翻车机及堆场等配套设施,实现东区煤一期系统南移,年吞吐量为2500万吨;二期工程完成后,可实现煤炭运输5000万吨。

山东港口集团日照港相关负责人表示,2020年东煤南移工程结束后,靠近主城区的石臼港区东区煤炭运输功能,将搬迁到远离城区的石臼港区南区;来自山西、兖州等地的煤炭将直接由南区进港,不再穿越城市居民区。此外,该工程不仅决定着日照港石臼港区功能布局和项目施工次序,更重要的是有利于日照煤炭业务、港口岸线和土地资源的全面转型升级。

中交水运规划设计院有限公司副总经理彭玉生表示,东煤南移工程实施后,将部分港口空间让给城市,使港城矛盾得到改善。搬迁后日照港的煤码头栈桥将作为工业遗存保留下来,使人们切身感受到港口与工业、历史与文化的发展脉络,成为一个具有象征意义的工程案例。

此外,作为东煤南移的配套工程,海龙湾是我国第一个“退港还海”的港口岸线修复整治工程,目前已全部竣工,修复岸线1882米,形成46万平方米的“金沙滩”。优美的天际线、海岸线在此交汇,海鸥、海龟在沙滩上觅食,人与自然和谐共处,海龙湾正在成为新的城市生态景观。



建设中的日照港东煤南移工程。刘勇 徐一杰 摄

攻坚克难 助力港产城海融合发展

东煤南移工程提前半年投入运营的背后,是建设者们汗水的凝聚。

东煤南移工程开工以来,日照港集团统筹组织、挂图作战、责任到人,想尽千方百计确保各项工作见底到位、落地见效。

开工伊始,困难重重。施工现场无水、无电,由于位置偏僻,甚至连手机都没有信号。凛冽的寒风夹杂着漫天黄沙,吹在脸上像刀割一般。由于施工现场由吹填造陆形成,测量员放线时陷入泥潭的事情时有发生。

度过了最初的艰难时期,施工的困难又日渐浮现。

东煤南移工程需要的碎石、强夯料等用量巨大,供货商供货困难。港湾公司石臼港区南区项目部想方设法,通过屯料、使用开挖料

的方法,有效缓解了砂石料紧缺对工期的影响。

翻车机基础槽侧壁挖掘遇到坚硬岩石,成槽机无法凿除。南区项目部集思广益,连续三天召开10余场紧急会议,最终通过成槽机改造破除了侧壁岩石。

皮带机所需托辊量大、型号多、工艺复杂。船机公司港机公司合理调配人员、周密制定计划,倒排工期昼夜赶工,仅用一个月完成托辊制作。

电缆铺设点多面广、变电站建设工程量大。股份动力公司上下联动,克服登高作业、封闭空间作业等施工难题,为东煤南移工程提供了坚强动力保障。

翻车机房是东煤南移陆上工程的核心部位,也是控制工期的重心。

由于高压旋喷桩、地下连续墙等项目都需要24小时连续施工,港湾公司南区项目部和监理单位24小时钉在现场,凌晨到现场进行检测、验收是常态。项目部管理人员放弃休假、全员值守,即使前一天已经值守24小时,第二天仍旧照常工作,很多人每月工作29天以上。

吃千辛万苦,想千方百计,东煤南移工程的顺利投产运营和建设者的担当作为、狠抓落实是分不开的。

山东港口集团日照港相关负责人表示,工程的投产为瓦日铁路扩能上量和山西焦煤日照千万吨配煤基地建设提供了有力支撑,并对推动海龙湾综合开发,加快中央活力区南端建设,促进港产城海融合发展具有十分重要的意义。

海天一色 走出港口转型升级特色路

每一次变动,都伴随着机遇的到来,日照港东煤南移工程也不例外。日照港集团有关负责人介绍,在东煤南移工程建设过程中,他们加快技术革命步伐,在工程中突出“创新、智能、环保、高效”,助力港口升级换代。

工程建设过程中,建设者主动创新,他们广泛应用3D建模、码头自动化等信息化新技术,将航道施工与填海造陆相结合,节约砂石料成本2000余万元;将设备搬迁与智能化改造相结合,智能化水平提高到80%左右。

“东煤南移工程主要陆域由吹填造陆形成,地质复杂、透水性强。翻车机房距东侧挡浪墙不足70米,水位在0.7—4.2米之间随潮汐周期性变化。要保证翻车机房主体施工,需要开挖一个18米深的基槽,这就好比在海里建一座碉堡,施工难度可想而知。”港湾公司南区项目部经理赵坤说。对此,项目部大胆

应用地连墙施工工艺,形成厚1米、宽5.3米、深27米的钢筋混凝土地下连续墙体单元,通过99幅这样的墙体形成一个封闭的整体,顺利攻克东煤南移工程的最大难关。

坚持环保是日照港建设者们的共同理念。为将工程建设中的灰尘污染降到最低,工程建设者采用了泥浆分离、吹填淤泥区真空预压、地面排水回收、干雾降尘等技术。建成后的煤炭作业系统,采用了堆场喷淋、干雾降尘、地面排水回收、防风抑尘和高大绿化带等环保技术,实现了港口与城市和谐绿色发展,让城市形象更加靓丽、城市品质更加高大上。

该工程建设也十分高效。在保证质量的前提下,工程建设者仅用4天就完成了159台套供电设备进场就位,78天实现3条皮带机安装运行,2019年10月3日实现“重载”试车一次成功,比原计划提前了半年。

此外,日照港还自主开发了煤炭堆存智慧方案;堆料机、皮带机实

现无人值守;取料机、翻车机司机至少减半,每条作业线的装船机司机由3人减为2人。

“下一步,我们将加快实施东区煤炭业务往南区的转移和堆场的搬迁,继续实施东区翻车机搬迁和专业化堆场扩建等东煤南移二期工程。同时,全力支持配合山西焦煤日照千万吨配煤基地的建设、生产和运营管理。东煤南移工程全部建成后,我们落实国家能源战略和‘公转铁’政策,服务广大客户的能力将得到显著提升。”山东港口党委常委、副总经理、日照港集团董事长、党委书记、董事长蔡中堂在东煤南移工程投产运营仪式上说。

阳光、碧海、金沙滩,从令人却步的煤堆场到游客流连忘返的城市“金腰带”,东煤南移和海龙湾工程的实施,为日照港重新找回海天一色的“清新蓝”,为城市蓝色经济发展注入了新活力,走出了一条港口转型升级的崭新之路。

丹桂时节、共商油事。近日,第三届世界油商大会在浙江省舟山市开幕,国内外油气大咖云集于此。今年的大会,包括来自世界五百强企业、世界石油和化工五十强企业的代表,共681位嘉宾参会,国内外企业之多,到会外嘉宾规格之高,都远超往年。

在大会举行的重大项目签约仪式上,共有21个项目签约,协议涉及总金额567.6亿元。其中,产业项目16个,合作项目1个,协议涉及总金额336.6亿元人民币;采购项目4个,协议采购贸易金额231亿元人民币。

通过大会,舟山释放出的信号愈加清晰——不再满足于做全国第一大加油港,而是要放眼全球,争做国际一流。

看齐顶尖加油港 努力寻求突破

浙江自贸试验区挂牌成立仅仅两年多时间,舟山便已是最大的“海上加油站”。第三届世界油商上,浙江自贸试验区的建设成果获得了国内外油气巨头的频频点赞。

今年1至8月,舟山油品贸易额1923亿元,增长33.5%,船用燃料油供应量248万吨,增长10.6%。舟山市副市长、浙江自贸试验区管委会副主任韩峻介绍,保税燃料油加注业务突飞猛进的背后,是浙江自贸试验区不断加快建设的油气全产业链。目前,舟山已经成为全国油气企业最集聚的地方,新增注册油气企业4797家。

放眼国内,舟山在保税燃料油加注领域,可谓“一骑绝尘”。但若是与国际顶尖加油港相比,差距却依旧巨大。以第一大船舶燃料油加注港新加坡为例,去年新加坡船舶燃料油销售量高达4980万吨,比舟山多10倍有余。

“保税燃料油加注,是一项综合性很强的业务,比拼的是多方面综合素质。”韩峻举例道,仅就燃料油价格而言,舟山的短板就格外明显——之前,舟山通过各项改革举措,与新加坡的燃料油价差曾一度缩小到每吨5美元;但这段时间,受高硫油价格不稳定的影响,每吨的价格差又回到了约50美元。

“此外,油气领域经过多年的发展,有着相对固化的‘圈子’。”浙能集团董事长董亚辉在大会期间接受记者采访时也表示,舟山原本“不产一滴油、不产一方气”,产业基础薄弱,想要跻身世界顶尖供油港“俱乐部”自然不易。要打破原有格局,除了充分发挥自然资源的优势,舟山还需在顶层设计和政策突破上下足功夫。

当然,赶超国际一流,舟山并非没有机会。10月18日上午,海关总署副署长张际文在主旨演讲中提到,在正常条件下,如今浙江自贸试验区在保税燃料油通关效率上已领先新加坡,所需时间足足快2小时。

可以相信,随着浙江自贸试验区改革举措不断向深向实,舟山将赢得越来越多这样的单项竞赛。

改善营商环境 增加投资者信心

“浙江自贸试验区的成功,很大程度上源于浙江向国内外投资者开放油气市场。”在大会上,托克集团董事长兼首席执行官Jeremy Weir这样说道。在他看来,自贸试验区释放出的积极信号和搭建的开放平台,吸引了全世界的投资者。

的确,浙江自贸试验区的发展除了自身大刀阔斧的改革,也离不开国际油气巨头的参与。今年1至8月,自贸试验区新增油气企业1987家,同比增长63.1%,并且全球排名前十的国际油气巨头已有7家落户于此。

不少来自国际油气巨头企业的参会嘉宾告诉记者,渴望更多地参与舟山加油港的进一步发展。嘉能可集团有关负责人在主旨发言中多次提及,他们希望和中国的油气企业在舟山开展更多领域的合作。嘉能可愿意利用其在油气领域的专业能力,帮助舟山共建油气全产业链,从而共享发展红利。事实上,嘉能可集团一早便已开始行动,他们已与浙石油在舟山成立了合资公司,着手开展原油贸易等业务。

“当然,要我们持续看好舟山自贸试验区,还需要舟山有更多实际行动。”参会的某新能源财经亚太区及全球大宗商品研究负责人Ashish Sethia表示,浙江省、舟山市的政府都需要不断创新自贸区的改革举措,才能增强国际投资者对这片投资热土的信心,从而继续在此加大投资,形成一个良性循环。

“具体来说,舟山乃至浙江除了不断完善产业基础设施,更要在软环境上下功夫。”上海波罗的海航运公会中心总经理庄炜表示,以新加坡为例,便是举国上下齐心协力,将航运、油气产业作为当地支柱产业来发展。因此,新加坡对油气产业发展的资金支持、政府部门的执行力以及对国际规则的理解力都要胜过舟山不少。对此,舟山需要在服务和专业等方面不断发力,循序渐进地营造具有国际一流水平的油气产业发展软环境。

“低硫油时代”到来 自贸试验区站上“风口”

在第三届油商大会上同时举行了7场平行论坛。其中,一场主题为“低硫油转化期市场变化和船东选择”的论坛现场格外火爆,座无虚席。论坛“一座难求”背后,是国际海事组织(IMO)规定,从2020年1月1日起将实施全球船舶燃油硫含量0.5%的排放限制。

对于舟山来说,这或许是实现弯道超车的一个重要契机。韩峻在接受记者专访时表示,“低硫油时代”到来,中石化、中海油在长三角地区的一些炼化厂的低硫油炼化产能将得以释放,浙江有机会改变之前形成的传统高硫油价格的国际格局。“舟山口岸和国际顶尖油港之间,巨大的燃料油价差或将因此被打破。”

然而,浙江自贸试验区要真正站上低硫油的“风口”,或许离不开顶层设计的支持。舟山港综合保税港区管委会副主任许琰在平行论坛上指出,目前浙江自贸试验区正向国家争取低硫燃料油加注的相应政策,已经到了关键阶段。“相信,这方面的政策突破只是时间问题。”他颇有信心地说,目前对自贸试验区来说,要更多考虑的是,一旦政策获得突破,如何将其尽快顺利落地。

缩短与国际顶尖油港的差距,浙江自贸试验区还瞄准了液化天然气(LNG)领域。就在18日上午的大会项目签约仪式上,韩峻与中国石化天然气分公司总经理段彦修签订《中石化天然气六横LNG综合利用项目战略合作框架协议》;普陀区委副书记、六横管委会主任徐炜波与浙江能源天然气集团董事长杨敬东签订《舟山六横液化天然气接收站项目投资协议》。

就此,六横一口气将2个大型LNG接收站合作项目“纳入麾下”。舟山市港航和口岸管理局局长徐全昌分析,这标志着舟山将开启“北油南气”产业新格局,对于舟山完善油气全产业链、发展LNG产业,具有重要意义。

嘉能可亚洲控股私人有限公司衍生品交易负责人刘哲在大会的发言中,也多次表示看好LNG产业。在他看来,此时加码布局LNG产业,可谓恰逢其时。经过几年的发展,浙江自贸试验区在布局油气全产业链过程中,对于产业动向的把握越来越精准,这将有助于舟山的加油服务加快跻身国际顶尖油港的行列。

中国第一加油港剑指世界一流

□ 通讯员 翁杰 夏艺瑾 特约记者 林上军

大盘整体回调转跌 平均水平维持续升

□ 俞鹤年

本周BDI架构整体转跌,与上周转升形成对冲制衡,但平均水平维持上行。

总体状况: BDI自2013年1月2日至本周,交易日共1702个,高于2000点占64个交易日即3.76%,2000—1000点区间占781个交易日即45.89%;低于1000点占857个交易日即50.35%,合计1638个交易日即96.24%低于2000点。今年1月23日至5月9日累计71日跌破千点,5月10日至本周已累计112日超越千点,其中第29周至39周累计36日超越2000点,第39周周四中止超2000点,本周市场在盘整中回调。

BDI:本周BDI全五降,收盘值1855点;周均值1885点,同比去年的1571点高314点或19.99%。本周BDI四项指标中平均值高26点或1.40%,最低值高85点或4.80%,表明本周在回调中积累胜果;本周四项指标连续第十六周全部高于去年终期。

BCI:本周BCI亦全五降,收盘值3064点;周均值为3159点较上周低11点或0.34%,同比去年的2178高981点或45.04%,去年周增幅为2.90%,比

本周高9.93%。 BPI:本周BPI一升四降,收盘值为1840点;周均值1887点,同比去年的1786点高101点或5.66%。本周均值同比BCI低1272点或40.27%,较上周缩1.56%的差距。

BSI:本周BSI二升三降,收盘值为1222点;周均值1224点,同比去年的1188点高36点或3.03%,去年的周增幅为-2.85%,比本周低3.19%。

涨跌势: BDI延续上周形成6连降第七波跌势,累增-3.89%,与上一波跌势时隔5个交易日。

BCI延续上周形成6连降第九波跌势,累增-7.90%,与上一波跌势时隔5个交易日。

BPI延续上周以7连升终结第八波涨势,累增11.78%,本周占0.63%。

BSI延续上周形成6连升第七波涨势,累增2.57%,与上一波涨势时隔1个多月。

营运状况: 本周主型船运价日均获利:海岬型船净增-1265美元,较上周低3972美元或146.73%;年内净增转跌

至10320美元。周均值较上周高272美元或1.08%,可见整体虽回调,但总体业绩积累了前期增长成果,为25561美元。

巴拿马型船净增-604美元,环比上周低2091美元或140.62%;周增幅为-3.98%,较上周低14.09%。周均值较上周高352美元或2.38%,总体水平仍在增长,为15127美元,同比海岬型船低10434美元或40.82%,较上周缩0.76%的负差。

超灵便型船净增-7美元,环比上周低144美元或105.11%;周增幅为0.06%,较上周低1.08%,年内净增转跌至22.96%;周均值较上周高188美元或1.39%,为13638美元。

本周运价日均获利收估值与上周环比: 海岬型船收盘为25561美元,较上周低1265美元或4.79%;去年同期为18922美元,比本周低6195美元或24.66%。

巴拿马型船收盘为14751美元,较上周低604美元或3.93%;去年同期为14217

美元,比本周低534美元或3.76%。

超灵便型船收盘为13595美元,较上周低7美元或0.05%;去年同期为13064美元,比本周低531美元或4.06%。

按收盘值粗略估算,海岬型船营运净盈18.6成,较上周转减盈1.5成;巴拿马型船净盈9.9成,较上周转减盈0.8成;超灵便型船净盈18.9成,与上周持平。

走势看点: 本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI转跌至44.70%,BCI转跌至152.99%,BPI转跌至33.00%,BSI续升为25.40%。

大盘回调小幅下行,从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以-4.85%对-7.03%,落差2.18%,较上周的2.35%微缩0.17%的差距,波动连续;巴拿马型船对BPI为0.03%落差,同上周,超灵便型船与BSI落差为0.40%,较上周缩0.16%的差距。从总体来看,各型船营运继续行稳致远。