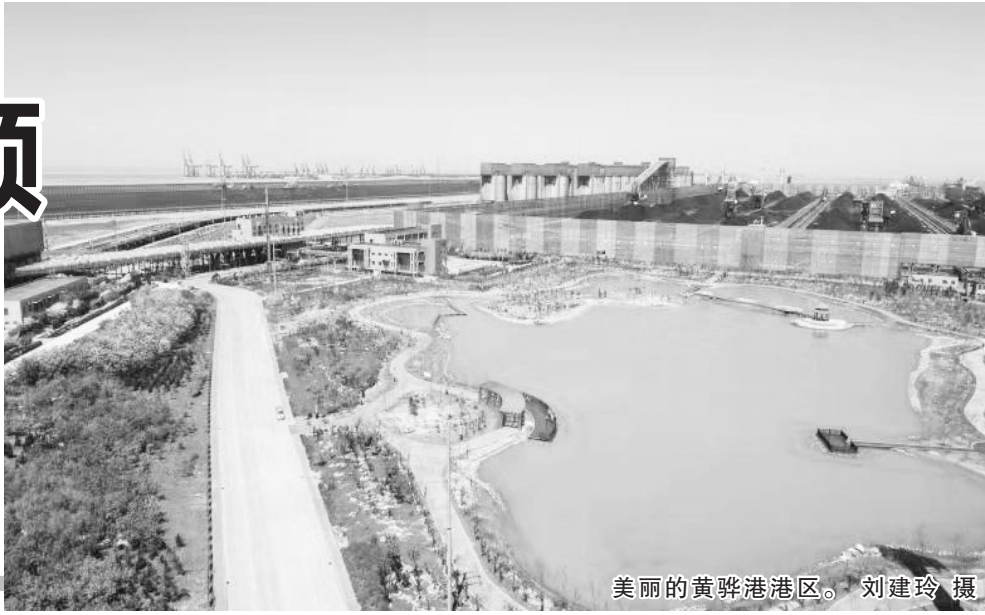


技术创新为绿色发展赋能 黄骅煤港焕新颜

□ 全媒体记者 杨瑾 通讯员 李艳明



美丽的黄骅港港区。刘建玲 摄

“以前走在港区，晴天一身灰，雨天一身泥，连见一片绿地都难。现在不同了，港区里处处见绿、生机盎然，员工敢穿白衬衣上班了，也可以开窗呼吸清新空气了。”11月4日，记者来到神华黄骅港务公司（简称“黄骅港”），公司员工对记者说起环境的变化，赞不绝口。

在前不久中国经济信息社、交通运输部水运科学研究所发布的首份《中国沿海港口国际声誉研究报告》中，黄骅港绿色安全评价方面在全国22个沿海主要港口中排名第一。

黄骅港环保中心主任董传博告诉记者，能有现在的业绩，是近年来该公司坚持科技、管理创新，走绿色、高质量发展之路的成果。

专利技术根治粉尘污染

“要用生态发展的思路强化港口管理，用科学管理和科技手段将黄骅港着力打造成绿色枢纽、生态良港。”黄骅港党委书记、董事长刘林介绍，黄骅港从顶层设计着手，制定公司绿色发展规划及环保提升行动计划。他们根据港区实际情况出台方案，制定时间表，明确路线图，大力推进“蓝天、碧水、绿地、减排”工程建设。

粉尘污染治理是煤港顽疾。黄骅港按照生态发展的思路，通过技术创新和科学管理形成了自己独特的覆盖翻、堆、取、装作业全过程的粉尘防控体系，根治了粉尘污染。

他们主动对标国外先进煤港，发现无论是装卸设备还是煤源质量，他们与国外先进煤港都有很大差别。国外港口的装卸设备都是宽皮带，稳定性高，其安全系数、环保标准及造价投资都是国内港口的数倍；国外煤炭均是洗精煤，外含水量较高，基本没有扬尘，国内煤炭基本达不到这样的标准。

找到差距就要努力赶上。黄骅港组织人员研究发现，煤炭的外含水量对煤炭扬尘有着直接的影响。为从根本上解决煤尘污染难题，自2016年起，黄骅港从进港重装载煤列车入手，通过自主创新，研发了适合北方煤炭港口的“本质长效抑尘技术”。该技术在翻车机卸煤过程中进行分层洒水，通过振动给料使水与煤炭均匀混合，实现了堆、取、装作业全过程粉尘零排放，从源头上抑制了粉尘产生。该项技术先后获得三项国家专利，并在第45届日内瓦国际发明博览会上荣获金奖。

“煤炭与水混合后，易造成皮带表面煤粉粘连，通过回程皮带振动导致整条流程线污染。”神华黄骅港务公司生产二部经理王明乐告诉记者，为解决这一难题，黄骅港又自主研发了皮带机洗带装置，减少了皮带沿线98.4%的煤尘撒漏，并解决了清扫下来的煤泥、煤污水的无序排放问题，为行业提供了一套具有较强实用性的解决方案。

对于长期堆存的煤炭，黄骅港自主实施了堆料机大臂洒水技术，做到了对堆场煤炭表面全覆盖均匀洒水，有效解决了水分蒸发造成的起尘问题。同时他们还成功研制了粉尘处理系统，将吸尘车清扫收集的粉尘加工成煤饼回煤，实现了粉尘回收再利用。

据交通运输部天津水运工程科学研究所现场监测数据显示，黄骅港港区TSP、PM10、PM2.5平均浓度分别为0.207毫克/立方米、0.154毫克/立方米、0.126毫克/立方米，仅为《大气污染物综合排放标准》达标限值的21%，粉尘治理取得了实实在在的效果。

（上接第1版）

皮口港从事陆岛运输的企业较多，企业之间竞争激烈，存在相互压价等恶性竞争情况。普兰店海事处一方面从严打击超载超员行为，规范陆岛交通营运市场，另一方面建议港口企业进行检票验票设施改造，加强港口码头现场管理，有力维护了皮口港陆岛交通的健康稳定发展，码头人员拥挤、上下船秩序混乱的现象也得到了明显改善。

在于海看来，正是由于企业产生了获得感，所以才更愿意以积极主动的姿态参与到陆岛运输安全管理当中，与海事部门形成合力，共建、共治、共享。“监管的目的不是处罚，而是引导。这些年，港航企业从海事的监管服务中尝到了甜头，已经由从前的‘躲着’我们，变成主动沟通。制定内部管理规定前会先向我们了解相关的海事法律法规，航次变更也会打电话联系我们开展现场监督。遇到问题双方有商有量，彼此尊重，携手构建同舟共济的良好局面。”于海说。

关键词——幸福感

海产养殖是海岛渔民收入的主要来源之一。春季是海产种苗放养的关键时期，也是大风大雾等恶劣天气频发的时期，陆岛交通受气象因素影响被迫停航的情况时有发生，如果种苗因延时投放而降低品质，渔民将蒙受巨大损失。如何给百姓带来幸福感？庄河海事人有着自己的见解。

“每年大约有2000吨价值4000余万元的海鲜种苗通过‘鲜活种苗运输绿色通道’顺利运抵海岛，渔民的钱袋子鼓了，幸福感还会远吗？”庄河海事处处长王兴船向记者介绍。每年8月，伏季休渔期渔民安全知识

生态系统让水资源循环利用

根治了粉尘问题，污水处理和淡水供给的问题还摆在黄骅港全体干部职工面前。

一方面，随着国家环保政策和标准越来越严，含煤污水禁止排海；另一方面，港区绿化、除尘需要大量水源，但黄骅港所在地区淡水资源匮乏，港口生产和生活用水全部依赖于市政供水和周边电厂的海水淡化水源，用水成本一直较高。但其实来港空船搭载了大量内河淡水作为压舱水，这部分水源是可以好好利用的淡水资源。港口受制于水能力所限，没法回收储存，都白白

排入海中。如何能既及时、有效处理港区含煤污水，又能用好压舱水？

黄骅港结合港区实际，创造性的建立起以生态保护和自给自足为目的的生态水系统，力求解决污水排放和水资源短缺问题。

黄骅港生产服务中心经理怀全告诉记者，该公司于2016年起规划建设了生态水系统——“两湖”“两湿地”，新增水域面积约30万平方米，两处水域的建设主要用来实现压舱淡水回收和雨水收集，并对污水处理厂处理过的含煤污水进行有效收集和分级沉

自动化作业改善工作环境

一直以来，我国煤港的翻、堆、取、装等设备都是靠人工操作，作业人员直接接触粉尘、噪音等有害因素，现场工作环境差，劳动强度大。为改善员工工作环境，同时降低人力成本，黄骅港2015年起开始着手研究散货港口的自动化问题。

黄骅港把攻关的重点放在堆场远程控制技术上。针对北方煤炭港口工艺、煤种、气候特点，他们不断优化技术方案，最终形成了由堆场定位、单机防碰撞、自动化堆取等为一体的散货堆场自动化运行解决方案。

在此基础上，黄骅港从2018年开始对装船机进行远程作业改造。相较于堆场，装船作业受海浪、潮汐以及船型等因素影响更多，这个改造难度更大。经过一点点摸索，在确保作业效率的基础上，逐步形成了集可视化系统、监测预警系统、应急处置系统为一体的远程装船作业方案。目前，全港13台装船机全部实现重载运行，搭建起煤炭港口全流程的自动化作业模式。

据黄骅港信息中心数字化科科长刘华琳介绍，自远程作业实施以来，通过计算机远程堆料，形成标准垛型，黄

骅港堆场堆存能力提升10%，取装效率较人工提高10%，且配煤精度大大提高，客户满意度由原来的85.8%提高到96.4%。在人员和设备都没有增加的情况下，黄骅港的煤炭装船量从2016年的1.73亿吨增加到了2018年的2.03亿吨。此外，远程作业的实现，不仅让一线职工远离了有污染的作业环境，也让相当一部分操作人员走上了技术岗位，释放了大量人力资源。

几年来，黄骅港坚持走绿色、智慧发展道路，将技术创新、管理创新作为重中之重来抓，铺就了一条适合自己自身的转型发展之路，实现了从“黑色煤炭港”到“绿色生态港”的华丽转身，成为了散货港口的样板。

用好绿色环保这把“金钥匙”

□ 王寅娜

蓝天碧海、阳光沙滩，是多少人心向往之。海岸线成了海边城市亮丽的名片，带动城市发展。

但沿海港口的生产经营活动却给城市空气和水源带来一定的影响。经济发展和环境保护该如何平衡？多地实践表明，要擅用绿色环保这把“金钥匙”，实现环境保护与经济发展的深度融合，从而推动经济高质量发展。

当前，“绿水青山就是金山银山”理念已深入人心，绿色发展也已成为港口发展的不变底色。无论是煤炭运输大港天津港、黄骅港，还是货物吞吐量居世界前列的宁波舟山港、上

海港，都将绿色发展贯穿到港口规划建设、建设和运营的全过程，在这里，码头堆场穿上了防风衣，作业现场有了绿化景观带，停靠船舶用上了岸电，港口企业走出了具有自身特色的低碳环保之路。

港口企业的实践表明，用好绿色环保这把“金钥匙”，让以往黑乎乎脏兮兮的作业区成为林木葱茏、一步一景的公园式港区，员工幸福感节节攀升，主动性不断增强。用好绿色环保这把“金钥匙”，不但没有影响港口的生产效率，反而“倒逼”企业优化产业结构，创新绿色运输组织方式提高核

心竞争力，实现转型升级。与此同时，用好绿色环保这把“金钥匙”，让港口城市空气更优质，水源更清洁，城市也更美了。

虽然面对“限硫令”等日益严格的环保新规，港口、航运企业都不可避免地会产生阵痛，但这都是暂时的。通过加强绿色技术创新、强化绿色驱动力等方式，将充分发挥绿色环保对港航业的优化作用，为构建资源节约、环境友好的港口绿色发展体系，为水运绿色发展和高质量发展提供有力支撑。

为陆岛运输注入海事“活力”

培训都会如期举行，今年是大连海事局开展此项活动的第七个年头。恰逢全党上下扎实开展“不忘初心、牢记使命”主题教育的关键时期，大连海事局张涛颇感感慨：“无论走多远，我都不会忘记海事人的初心就是‘让航行更安全’。当了3年讲师，我切实体会到渔民的安全意识和技能正在不断提升，原来宣传自救互救知识时必须掰开了揉碎了讲，现在我课上的不少案例都是渔民主动提供的。让渔民在意识上绷紧安全这根弦，防患未然，可比发生险情后我们再去救助更有效。”

春运是陆岛运输继暑运后的又一高峰，岛内居民出岛购物、走亲访友，客运量和汽车数量大幅增长。

“春节前后，岛上还有小型烟火表演，进出岛的旅客会更多。越是这种时候，我们越要多留心。”2019年春节留守处里值班的刘文强说。

虽然过年不能与家人团聚，但刘文强觉得却不孤单。跟同事巡码头、做检查，在处里贴春联、包饺子，向船员问候一句“过年好”，得到一句诚心诚意的“辛苦了”，身边处处都是浓浓的人情味儿。“幸福感是可以分享和传递的。我在庄河海事处干了11年，和岛上生活的人几乎都认识，与朋友、亲人差不多，看着他们欢欢喜喜地上船离岛，大包小卷地下船回家，我的心里也觉得高兴。”

关键词——安全感

安全是人民群众最基本、最普遍的愿望。在陆岛运输安全监管方面，大连海事局坚持闭环思维，着力打造事前预防、事中事后监管、事发救助的陆岛运输安

全链，全力维护人民群众生命财产安全。

“40年前，出行唯一的交通工具就是木船，40年后，陆岛交通发生了巨变。不仅有了高速客船、客滚轮，还有了海岛至大陆间的空中航运线路。岛与岛之间、岛与大陆之间的交通便利而快捷，海岛人再也不愁出行难了。”家住长海县大长山岛的老牛这样说。

今年年初，长海海事处对辖区陆岛运输船舶进行了安全隐患排查，着力筛查船舶证书文书、防污染安全保障等情况，确保岛上居民和游客能坐上“放心船”。

作为陆岛运输安全链条的最后一环，海上搜救应急是避免和减轻海难事故危害的最直接手段。

长海县是全国唯一的海岛边境县，由252个岛、坨、礁组成，可在2016年以前，这10324平方公里辽阔海域内的应急救援工作，仅仅依靠县乡政府、涉海相关职能部门和两个海上志愿者救助站点，急需专业的组织机构和海上救助力量。为进一步完善搜救应急救援体系，省级、市级和县级四级应急响应体系，2016年12月，长海县海上搜救中心正式成立。

“成立的第二年，我们就赶在暑运高峰期前，针对陆岛运输船舶开展了一次海上演习。面对客滚船起火、渔船船员受伤以及船体受损溢油的多重险情，搜救中心的年轻队员迅速反应，协调船舶、车辆和专业救助直升机有条不紊。救人是大事，这项工作交给他们，我很放心。”长海海事处处长宋永斌自豪地说。

想要达成“让航行更安全”的初心和使命，不仅要靠基层一线人员撸起袖子加油干，更要展开顶层设计，也就是自上而下地进行系统规划，在更高层次上好



维护春运期间辖区陆岛运输安全。大连海事局供图

框架以解决深层次矛盾和问题。为此，大连海事局先后出台《大连海事局海上搜救应急部门预案》《大连海事局海上搜救应急值班规范》《大连海事局海上搜救应急工作组织框架和指挥体系》，明确了各职能部门的工作职责，保证了与《大连海上搜救应急预案》有效衔接。

据了解，目前大连海事局海上搜救中心已装备“海上搜救力量部署与决策系统”，该系统平台能将辖区船舶信息、水域及陆域信息、水文资料及搜救力量部署情况等直观呈现，一旦发生重大突发事件，系统能同时跟踪遇险船舶和搜救力量单元动态，建立相关单元及搜救中心的相互联系，选择最适宜的搜救力量参与应急处置，为搜救指挥协调提供科学依据，实现对辖区搜救力量的部署与决策管理。

为人民谋幸福，应当自“小处”入手，抓住百姓最迫切最忧心的一个个现实问题，办好与群众日常生活息息相关的一件件“小事”。大连海事局将以“使人民获得感、幸福感、安全感更加充实、更有保障、更可持续”作为一切工作一以贯之的内在逻辑，不忘初心、牢记使命，为推动交通运输高质量发展、建设人民满意海事的光荣使命而不懈奋斗。

武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

集运市场需求旺盛 航线运价呈现普涨

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数（WSCFI）为1071.30点，较上期上涨5.88%。

本周12条航线运价均有上涨，其中8条航线的涨幅超过4%。东南亚航线需求旺盛，航企推涨运价，航线运价上涨10.47%；南美西航线市场出货量增加，舱位利用率上涨，带动运价上涨9.57%；波斯湾/红海航线运量持续增加导致舱位紧张，订舱价格上涨8.16%；南非（德班）航线由于航企集体推涨运价并收缩运力，拉动运价上涨6.76%；美西、美东航线在圣诞节商品储备需求的带动下，运量有所提升，航线运价分别上涨5.93%、1.44%；澳新航线市场需求保持旺盛，舱位利用率处于高位，运价持续上涨5.22%；欧洲和地中海航线同样受圣诞节货物运输需求的带动，航线运价分别较上期4.40%、4.30%。亚洲航线如日本关东航线、台湾航线和韩国釜山航线供需平衡，运价上涨幅度较小，分别为1.90%、1.18%、0.41%。（武汉航运交易所供稿）



上期	本期	环比涨跌幅
2019.11.01	2019.11.08	(%)
1011.78	1071.30	+5.88

航线	单位	权重	上期	本期	与上期涨跌
综合指数 Comprehensive Index			1011.78	1071.30	5.88%
分航线 (Line Service):					
武汉-日本关东 East Japan (釜山BUSAN)	USD/TEU	2%	449.31	457.84	1.90%
武汉-韩国 Korea (釜山BUSAN)	USD/TEU	1%	399.97	401.63	0.41%
武汉-东南亚 Southeast Asia (曼谷曼谷)	USD/TEU	5%	572.61	632.57	10.47%
武汉-南美西 West South America	USD/TEU	5%	2154.52	2360.75	9.57%
武汉-美西 USWC	USD/TEU	20%	1546.65	1638.34	5.93%
武汉-美东 USEC	USD/TEU	12%	2285.49	2318.43	1.44%
武汉-欧洲 Europe	USD/TEU	23%	1067.86	1114.80	4.40%
武汉-地中海 Mediterranean (塞浦路斯)	USD/TEU	8%	1129.35	1177.86	4.30%
武汉-南非 South Africa (德班)	USD/TEU	1%	1248.21	1332.53	6.76%
武汉-澳新 Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	1355.10	1425.87	5.22%
武汉-波斯湾/红海 Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1361.26	1472.33	8.16%
武汉-台湾 Taiwan	USD/TEU	1%	406.21	411.02	1.18%

中国长江煤炭运输综合运价指数周评

多重因素影响运价 煤运市场下行明显

本期中国长江煤炭运输综合运价指数（CCSFI）为982.61点，较上期下跌10.86%。煤炭运输市场下行明显。本周，各大电厂耗煤量持续偏低，在市场煤炭价格大幅下跌的情况下，电厂煤炭采购意愿仍然不高，煤炭整体运量较上周下降了5.85%。受需求偏少、黄砂管制收紧导致运力过剩等因素影响，煤运价格明显走低，到武汉以上江段的运价跌幅在4-8元/吨之间。（武汉航运交易所供稿）



上期	本期	环比涨跌幅
2019.11.01	2019.11.08	(%)
1102.27	982.61	-10.86

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

滚装资源量涨价跌 运价指数有所下行

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数（CARFI）为994.43点，较上期下跌2.32%。

本周，长江商品汽车滚装运输船舶在军运会结束后恢复了正常运营，同时乘用车市场企稳回暖，各航线资源量均有所增加，与上周相比，长江商品汽车滚装整体运量增加了25.34%。其中上水航线运量持续增长14.08%，下水航线整体运量增加33.87%。因主流航线量价跌，导致综合运价指数再次跌破千点。（武汉航运交易所供稿）



上期	本期	环比涨跌幅
2019.11.01	2019.11.08	(%)
1018.07	994.43	-2.32