

绿色发展春之歌

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 夏文杰

日前,国务院网站发布“国务院关于《长三角生态绿色一体化发展示范区国土空间总体规划(2021—2035年)》的批复”文件,为长三角生态绿色一体化发展示范区规划建设治理提供了基本依据。
浙江省海港集团、宁波舟山港

集团一直积极践行“绿水青山就是金山银山”的发展理念。前不久,今年首批具备油电混合动力

作为国家科技项目的“水运港—船多能源融合技术及集成应用”项目开工建设……这一序幕,正是浙江省海港集团、宁波舟山港集团大力推进绿色港口建设的一段剪影,让“强港之路”愈发春意盎然。



促变革,需要制度上的顶层设计和行动上的一以贯之。

浙江省海港集团、宁波舟山港集团把建设绿色港口写入了“强港兴业”规划和集团“十四五”规划,发布实施了《浙江省海港集团碳达峰专项行动方案(2021—2030年)》,并积极酝酿出台《浙江省海港集团碳达峰“十四五”发展规划》。

浙江省海港集团、宁波舟山港集团各码头公司用实际行动积极践行绿色发展理念。梅东公司副总经理彭捷对此感触颇深:“2022年,我们完成了6台柴电混合动力龙门吊的油电混合动力改造,港区所有龙门吊均可实现用电作业。目前,梅山港区的纯电动龙门吊设备数量已增至128台,混动龙门吊为27台,将提升港区清洁能源使用比例。”

在设备方面,浙江省海港集团、宁波舟山港集团近年来加快淘汰老旧高能耗港口作业大型机械,加大集装箱轮胎龙门吊“油改电”技术应用及改造力度,推广电动集卡、自动换电站和LNG集卡应用,积极研发集卡、堆高机等氢能专用设备。

信息化方面,浙江省海港集团、宁波舟山港集团上线推广能源智慧管控监测系统,对各码头用能情况进行全面监测和智能分析,有效提升了能源使用效能。截至目前,已实现了所辖各主要港区“电龙”全覆盖,投入电动龙门吊450台、电动集卡220辆、LNG集卡500余辆,并投用了行业内首艘LNG、柴油双燃料港作拖轮,所辖各主要港区大型作业设备清洁能源使用比例达92%以上。



宁波舟山港梅山港区6台油电混合动力远控自动化龙门吊投入使用。汪舒婷摄

岸电提速 助力港口减排

船舶排放是港口防治大气污染的重要领域。船舶靠港期间使用岸电,可有效减少硫氧化物、氮氧化物、颗粒物等大气污染物,是最有效的减排方式之一。

“目前,穿山港区集装箱码头已经配备5套高压岸电系统和14套低压岸电系统,岸电系统覆盖全部11个泊位,这为集装箱船舶靠港时的废气减排创造了有利条件。”作为千万箱级单体集装箱码头的设施管理人员——北三集司设施主管李将渊介绍。

近年来,浙江省海港集团、宁波舟山港集团聚焦重点领域,持续推进船舶岸电建设,严格落实新建、扩建、改建码头同步建设或改造岸电设施要求,已建成高压岸电25套、低压岸电243套,专业泊位岸电总覆盖率近90%。2022年,该集团所属码头共接岸电9606艘次,使用岸电69.5万度。

除了推动高低压岸电建设,浙江省海港集团、宁波舟山港集团在防尘设施、溢油回收和船舶污染物接收处理也成体系推进。下

属各码头专业散货堆场周围均建设了防尘网,总长度近1.5万米,并使用智能精准喷淋抑尘技术,大幅降低用水消耗。由该集团系统22家码头共同参与建立的宁波港域联防体已全面建设完成,按“一片一库一组”的模式,分大榭、镇海、穿山、北仑和梅山5个片区开展应急工作。目前,宁波港域联防体应急物资、应急队伍均已配备到位,并投用溢油回收船2艘,单艘次收油能力达每小时200立方米。

多式联运 织就生态绿网

“呜呜呜……”一列列火车由远及近,运载各地货物抵达宁波舟山港,宛如一条条钢铁长龙串联起港口沟通腹地的纽带。近年来,浙江省海港集团、宁波舟山港集团积极推进港口多式联运,大力推动散改集、公转铁、公转水等运输结构调整,助力减少陆路货运车辆的污染物排放。

浙江省海港集团、宁波舟山港集团大力发展海铁联运,聚焦“省内提能挖潜、省外增线共赢”,加强港区集疏港铁路与转运设施建设,完善内陆无水港、铁路场站布局,提升重点班列开行密度,积极谋划开拓新班列,去年完成海铁联运量同比增长超20%;积极培育

江海河联运,依托舟山江海联运服务中心,加强与干线船公司、长江驳船公司和长江沿线各港口的合作,优化服务保障,并提升服务通道能力,强化内河船型与海港作业设备的配套衔接,去年完成海河联运量同比增长71%。

今年,浙江省海港集团、宁波舟山港集团在年度工作会议上指出,要以提升辐射带动力为目标,在“更大范围、更广领域、更深层次”开放上下功夫,努力构建“陆海内外联动,东西双向互济”的对外开放新格局,更好地服务国内国际“双循环”。作为宁波舟山港海铁联运业务主力军之一,国际物流将持续以海铁联运高质量发展持续

助力开放合作。“我们将继续织密海铁联运业务网络,畅通物流‘毛细血管’,唱好海铁联运业务发展的重头戏,让绿色发展的步伐迈得更大、更坚实。”国际物流党委书记、董事长孙雪君表示。

浙江省海港集团、宁波舟山港集团还持续加快港航服务智能化体系建设,复制推广集装箱“无纸化”模式,并在浙江省主要港区实现了“无纸化”全覆盖;迭代升级“四港”联动智慧物流云平台,实现“一键订舱、一码约箱、一单报关、一站联运、一路可视”,并获评浙江省数字经济创新发展重大应用成果、2022年交通数字化改革基层和社会“最佳实践”等荣誉。



船舶岸电接电现场。曾叙砚摄

渤海湾畔,40万吨级巨轮往来穿梭。屹立在渤海湾边的唐山港2022年货物吞吐量达7.68亿吨,跃居世界第二。从1991年开港运营至今,唐山港用30多年时间就发展成全国最大的铁矿石接卸港、最大的钢材输出港、最大的煤炭输出港、重要的油气进口基地和储备中心。这一历程,许多港口要走上百年,唐山港是如何仅用30多年就实现的?

建设国家战略枢纽港

唐山市海岸线占河北省海岸线的近一半,唐山港拥有不冻、不淤、深水的良好条件。“如果说优越的地理条件是港口发展的基础,那么腹地经济、辐射范围、外贸倾向等因素则关系着港口发展的前景。”唐山市海洋口岸和港航管理局副局长张小付表示。

从腹地经济角度看,唐山市是中国北方工业重镇,钢铁产业是支柱产业之一。唐山市的钢铁、化工、建材、装备制造等传统优势产业需求带动港口接卸能级提升,目前唐山港生产性泊位达143个,总通过能力达到6.53亿吨。

从辐射范围看,唐山港不断延伸腹地,在陆向方面,布局建设内陆港50个,开行国际班列线路7条,形成覆盖西北、东北亚乃至欧洲的国际物流网络;在海向方面,外贸航线通达80多个国家和地区,200多个港口,陆海内外联动、东西双向互济的开放格局进一步显现。

从外贸倾向角度看,据统计数据,2022年唐山港外贸吞吐量达2.7亿吨,同比增长6.71%。唐山市利用口岸资质“全牌照”,以及自贸区、保税区、跨境电商综试区、进口贸易促进创新示范区等叠加红利,不断提升贸易便利度,保障国家产业链供应链安全。未来,唐山港将努力建设矿石、煤炭、原油、天然气四大储运基地。

“唐山港将继续发挥服务重大国家战略的能源原材料主枢纽港作用,加速建设成为世界一流综合贸易大港、面向东北亚开放的桥头堡。”张小付表示。

向海洋产业升级发力

唐山市处于渤海湾中心地带,拥有4467平方公里的海域面积和229.7公里海岸线,是一座不折不扣的海洋大都市。近些年来,唐山港转身向海、依港开放,形成全港“一港三区”、错位发展的规划布局,在壮大海洋产业上升级发力。

唐山港抢抓国家战略重大历史机遇,完善港口顶层设计。2020年,河北省首个地方港口管理条例《唐山市港口条例》颁布实施,填补唐山港港口管理地方性法规空白;《唐山港总体规划》出台使唐山港港口资源整合取得阶段性进展。《唐山港曹妃甸港区LNG码头规划方案调整》《唐山港京唐港区LNG规划方案调整》获批实施,为唐山港港口建设发展提供有力支撑。

党的十九大以来,唐山港加快推进码头泊位对外开放,口岸功能日趋完善。唐山港已获得粮食、肉类、木材、水果等7类指定口岸资质;同时,依托口岸资质,临港木材加工、冷链物流等产业加速聚集,实现口岸资质与产业深度融合。

扎实做好“六稳”工作、全面落实“六保”任务,唐山港口岸营商环境持续优化,帮助企业解决实际问题。2019年12月1日,唐山发出全国“证照分离”全覆盖试点改革后的首张“港口经营许可证”;《唐山水运口岸进出口环节收费目录清单》出台,阶段性减免港口建设费、船舶油污损害赔偿基金,降低货物港务费、港口设施保安费;深化“互联网+政务服务”,3大类16项政务服务全部开通网上受理渠道,线上可办率达100%。

以“智慧”引领发展

一边观察屏幕上的吊装现场实况模拟,一边推拉操作台上的手柄。在唐山港京唐港区智慧码头控制中心,27岁的远程操控员王宁正在进行吊装作业。

“操作员从户外搬进了办公室。”王宁说,“过去需要爬到40多米高的岸桥操作室,透过玻璃窗观察下方吊具和集装箱的位置,靠经验和眼力装卸集装箱。现在既能智慧远程操控吊装,还能智能避障,更加安全,也缩短装卸货物时间。”

码头操作变得安全、便捷、高效,源于唐山港集装箱智慧码头管理系统建设。唐山港把智慧港口建设作为竞逐“新赛道”的强劲引擎,智慧领跑、创新驱动,高质量发展之路越走越宽。

唐山港在2017年启动智能化升级改造,推动以“智慧”引领发展,应用5G、人工智能等新技术,提升决策管理、生产指挥、商务物流等板块,加快向现代智慧港口转型。以北斗定位与三维建模相结合的方式,实现散货垛型可视化管控;全面完成门机半自动化改造,降低50%的人工成本……20余项创新性成果入选省部级示范工程,唐山港成功入选全国首批智慧港口示范工程。

此外,唐山港无人化智能理货系统架构物通便捷的港口物流网络,预计到2025年,唐山港专业化码头将全部实现设备远程操控和现场无人化模式运行。

唐山港虽然是一座建港30余年的年轻港口,但是在经济全球化不断深化、RCEP成功实施的今天,唐山港以“大港口”建设为引领,做大做强,带动腹地发展,朝着世界一流枢纽港口建设步伐迈进。

大盘逆袭季节性反弹 各周线争创历史新高

□ 俞鹤年

本周BDI架构出现全线触底反弹阵势,各指数周线争创历史新高。BDI与BCI同为2020年第25周以来最高;BPI为2022年第36周以来最高;BSI为2022年第6周以来最高。这是市场季节性波动走势的表现。

历史数据显示,从2019至2022年的四年间,在第6至8周的三周时段内,BDI架构周线均出现季节性低位逆袭态势。业者尤应关注后市一个月内的周期性对冲回落。

总体状况:
2013年1月2日至本周共2536个交易日,其中BDI大于2000点占378个交易日或14.91%,2158个交易日在2000点(含)以下,占85.09%。BDI从1985年1月4日设立1000点

迄今38年,至本周收盘值为883点,低117点,较上周回升9点或0.09%。总体走势本周全线触底反弹。

BDI:
本周BDI出现今年第一个全五升,收盘值883点,环比转高345点或64.13%;周增幅52.96%,较上周止跌回升63.66%。周均值716点,环比转涨158点或28.32%,较上周止跌回涨201点或467.44%;同比去年的2140点低1424点或66.54%,去年同周增幅为6.01%,比本周低46.95%。

本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)年内首开全部高于上周。

BCI:
本周BCI亦为今年第一个全五

升,收盘值636点,环比转涨365点或134.69%,较上周止跌回升580点或269.77%;同比BPI续逆差635点,缩差16.62%;周增幅98.11%,较上周止跌回升148.41%;年内净增转升至-93.03%。周均值437点,较上周转高81点,止跌回升180点或181.82%;同比BPI续逆差572点或56.69%,缩差114.00%;同比去年的1949点续低1512点或77.58%,去年同周增幅3.94%,比本周低94.17%。

本周海岬型船运价日均获利收盘值5271美元,较上周转涨3025美元或134.68%,止亏增盈4312美元或335.04%;周均值3415美元,较上周转高464美元或15.72%,止亏增盈1486美元或145.40%;同比巴拿马型

船,收盘值逆差6168美元或53.92%;周均值逆差5661美元或62.37%,较上周分别缩差15.32%和扩差1.69%。

BPI:
本周BPI一降四升,收盘值1271点,环比转高460点或56.72%,较上周止跌回升513点或967.92%;周增幅48.41%,较上周止跌回升54.70%;年内净增转升至-14.10%;周均值1009点,较上周转高175点,止跌回升212点;同比去年的2617点续低1608点或61.44%;去年同周增幅为11.58%,比本周低36.83%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘值11439美元,较上周转涨4137美元,止亏增盈4614美元;周均值9076美元,较上周转涨1570美元或

20.92%,止亏增盈1903美元。

BSI:
本周BSI亦出现今年第一个全五升,收盘值为996点,环比续高301点或43.31%,较上周增盈234点或349.25%;周增幅37.41%,较上周续高219点或33.74%;同比去年的2384点续低1516点或63.59%。去年同周增幅3.90%,比本周低33.51%。

涨跌势:
本周BDI延续上周形成今年6连升首波涨势,累增54.47%。

本周BCI出现今年5连升首波涨势,累增98.11%。
本周BPI延续上周以6连降终结第四波跌势,累增-6.54%。

本周BSI延续上周形成9连升第二波涨势,累增48.23%,与上一波涨势时隔7个交易日。

走势看点:
本周BDI架构各指数年内净增率如下:

BDI转升至-46.54%,BCI转升至-93.03%,BPI转升至-14.10%,BSI续升至-7.40%,同比去年巨差依旧。从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看,海岬型船为98.62%对98.11%,落差为0.51%,较上周扩差0.40%;巴拿马型船为48.38%对48.41%,落差为0.03%,较上周扩差0.01%。可见,在触底反弹中,海岬型船运价波动比巴拿马型船大多了。

唐山港竞逐发展『新赛道』

□ 全媒体记者 石孟国