

港航一体化 乘风向大海



8月29日,铜陵港长江外贸码头,港口机械在装卸物资。今年上半年,铜陵市累计完成港口吞吐量4174.09万吨,同比增长3.4%。
本报记者 林春生 本报通讯员 陈磊 摄

芜湖 “国家物流枢纽”风正帆满

■ 本报记者 沈官石

8月6日,芜湖港至上海洋山港点对点直航班轮“佳兴18”号靠泊芜湖港集装箱码头。船上的集装箱随即被吊机抓起,移送至岸边一辆企业集卡车上,集卡车径直驶出码头卡口,直达企业。芜湖口岸首票“船边直提”货物顺利放行。半小时之后,随着码头吊机将格力公司的抽湿机集装箱缓缓调入直航班轮,“船边直提”“抵港直装”两种作业模式在芜湖口岸全面落地,两种作业全程用时分别为8分钟和5分钟,刷新芜湖通关速度。

2019年,我省实施港口一体化战略,精心打造“一核

现作业效率提升50%、人力投入减少67%、通行效率提高75%。新堆场的启用,标志着安徽自贸试验区芜湖片区向着打造江海联运国际物流数字港区迈出了重要一步。

今年以来,芜湖海关同芜湖港等单位密切合作,先后推出“两步申报”、“提前申报”、洋山港—芜湖港“联动接卸”、区块链无纸化进口放货等创新举措。3月10日,洋山港—芜湖港“联动接卸”海关监管模式正式启动,以一体化方式申报,实现目的地为上海洋山港、接卸地为芜湖港的进出口集装箱“一次申报、一次查验、一次放行”一体化运行,进一步提升了口岸通关效率。

6月23日,满载集装箱的“顺达集99”号从芜湖港出发开往日本,标志着芜湖—日本快运航线成功首航。这条外贸快航线的开通为芜湖港口型国家物流枢纽建设提供了有力支撑。2020年,芜湖港集装箱吞吐量突破110万标箱。今年前7个月,集装箱吞吐量达64.2万标箱,同比增长9.95%。

两翼”航线布局;以芜湖港—上海洋山港点对点直航一核为主轴,通过合肥港—芜湖港港航巴士,安庆、铜陵等皖江支线两翼,打通江北、皖北地区乃至长江中下游地区的物流运输主通道。与此同时,芜湖港也抢抓机遇,制定“两中心一枢纽”发展战略,即打造长江中下游大宗散货集散中心、长江下游集装箱空箱调运中心、水铁多式联运枢纽,将芜湖港建设成为上海国际航运中心的重要组成部分、长三角城市群核心枢纽港。

2020年10月,“芜湖港口型国家物流枢纽”入选国家物流枢纽建设名单。2020年底,长江首座集装箱无人智能堆场——芜湖港朱家桥集装箱无人智能堆场启用,可实

合肥

“江淮航运中心”直达上海

■ 本报记者 许根宏

日前,在庐州海关工作人员的监督下,安徽首单通过“抵港直装”作业模式出口的货物,在合肥港完成装卸作业并装运。今年上半年,省港航集团集装箱运输品牌“港航巴士”开通合肥直达上海外贸定制航线,有效解决了当前部分大客户物流环节中的“堵点”“难点”问题。

合肥港,由南淝河、店埠河、派河、丰乐河、临湖、居巢、散兵、庐江等多个港区组成,拥有新港、大兴港、撮镇港、上派港等多个作业区,是全国内河主要港口之一。近年来,合肥港在加强合肥都市圈内城市之间的联系、推进长三角一体化发展等方面发挥着重要作用。

去年4月,合肥市发布推动长三角地区更高质量一体化发展重点工作推进方案。该方案明确,完善长三角港口航道网络,积极落实长三角港航一体化发展六大行动方案;依托“引江济淮”工程,加快推进合肥兆西河通江一级航道建设,着力构建江淮航运中心,打造合肥国际始发港。

“随着‘引江济淮’工程的建成,合肥外向航道还将新增北向和南向通道,将合肥水运经济腹地进一步延伸至皖北甚至河南境内。”合肥市地方海事(港航)服务中心一负责人介绍,合肥还将依托“引江济淮”工程推动沿线港口建设,重点推动江淮运河港区中派河作业区、小庙作业区等码头建设,直接服务沿线工业园区和城市建设。

站在莲花路桥上俯瞰,派河国际综合物流园繁忙有序。“这下面有8个2000吨级的泊位,那12层的办公楼是派河物流园的‘大脑’。”据工作人员介绍,派河国际综合物流园位于生产制造企业密集的合肥经开区。合肥派河国际综合物流园水运港口目前已全部建好,具备基本通航能力,预计今年底试运行通航千吨级货轮,一些企业正在与派河国际物流园接洽年底试航的首批货物。从该园区出发的货船,可直达芜湖、马鞍山等主要江岸港口。

蚌埠

“淮河第一大港”货通天下

■ 本报记者 孙言梅

日前,一艘满载国际集装箱的货轮驶离蚌埠港,沿着淮河干流首条外贸航线行至江苏太仓港。“蚌埠港日益高效完善的多种运输通道,不仅为我们外向型企业降低物流成本提供了更多选择,也为我们做大做强国际业务提供了重要支撑。”安徽中原集团有限公司副总经理陈礼平告诉记者。

蚌埠港是全国28个内河主要港口之一,同时也是淮河水系主枢纽港,可四季通航江浙等地,被誉为千里淮河第一大港。自2014年开展集装箱运输业务以来,蚌埠港先后开通至太仓、扬州、阜阳、连云港、上海共5条外贸航线。2019年,蚌埠港二类水运口岸建成并投入运营,淮河干流首条外贸航线即蚌埠至太仓外贸集装箱航线开通,蚌埠港一跃成为河海联运的综合性大港。

今年5月,周口—蚌埠—盐城大丰港集装箱航线开通,为皖北、豫东南等腹地企业走出去提供又一便利通道。蚌埠市交通运输局公路港航科负责人武继东介绍,蚌埠港常年可通行1000吨级船舶,近年来围绕长三角港航一体化发展、打造淮河流域航运中心的目标,蚌埠市实施航道畅通工程、港口群建设工程、物流系统工程等水运振兴工程,不断完善口岸营商环境和航运服务水平。

蚌埠市淮上区,蚌埠港沫河口力源港区码头正在加快推进泊位建设。今年蚌埠港重点推进13个水运项目,其中淮河干流航道整治工程已完成疏浚,涡河航道整治工程正开展锚地建设,浍河航道整治工程完成施工图设计审查;蚌埠三线船闸前期工作正在加快推进;马城宏中码头主体工程已完成,长淮卫临港综合码头、五河城南码头、固镇新港码头等项目前期工作稳步进行中。

今年上半年,蚌埠港已完成港口吞吐量944万吨;集装箱吞吐量3.85万标箱,同比增长30%。

安庆

“江北深水良港”扩容升级

■ 本报记者 洪放

8月27日,在安庆港五里庙集装箱码头,桥吊作业一片繁忙,一个个集装箱被巨大的吊具“抓住”后,整齐地码放在船上。作为我省境内长江北岸的深水良港,近年来安庆港加快推动扩容提升,积极融入长三角一体化发展国家战略,开放水平得到稳步提升。今年1月至7月,安庆港集装箱吞吐量达到97951标箱,同比增长19.1%,完成件杂散货40.6万吨,同比增长76.4%。

安庆港为国家一类开放口岸,是长江黄金水道连接东部和西部地区重要的运输枢纽。地处皖鄂赣三省交界的特殊地理位置也使得港口成为安庆市乃至安徽省外向型经济发展的重要依托。“目前本地及周边货物出港大多都是通往上海港、太仓港等,2015年我们开通了直达上海港集装箱航线,货物抵达上海港的时间从原来的3天左右缩短至36小时。”安庆港有限公司营销中心经理许克强介绍。

2018年12月27日,国务院批复同意安庆港口岸扩大开放长风港区和皖河农场港区。目前,两座港区的建设都在紧锣密鼓地推进当中。眼下,安庆港中心港区长风作业区一期陆域改造工程正在酣战。长风一期工程设计吞吐量为460万吨/年,以散杂货装卸为主,拥有2个5000吨级泊位,环保型散货棚面积30000平方米,陆域占地232.33亩,预计今年年底完成主体工程。

2015年以来,安庆港相继成功获批进境粮食指定监管场地、全省唯一的汽车整车进口口岸。去年,国务院批复同意设立安庆综合保税区。“保税区的建设将进一步优化港口的功能布局,特别是通过‘港区联动’,港口与保税区将达成广泛合作,共同服务于安庆及周边地区的外贸企业。”许克强表示。

马鞍山

“钢铁流通基地”绿色护航

■ 本报记者 贾克帅
本报通讯员 盛凯

8月30日下午,一艘由上海驶来的货轮缓缓停泊在马鞍山港口集团六号码头。停泊期间,货轮接通码头最新改造的配电箱,用上了岸电。“船舶靠港期间使用岸电,能减少船舶自身发电的柴油消耗,降低污染。”马鞍山市港航管理服务中心港航管理科科长谈志军说。

马鞍山港是长江南京港以上第5个年吞吐量过亿吨的大港,是中国重要的钢铁流通基地,是我省唯一的一江两岸同时对外开放的国家一类水运口岸,北岸的郑蒲港是安徽江北地区唯一的万吨级深水良港。港口规划发展成为以集装箱、矿石、钢铁、能源物资、化工品等运输为主兼顾旅游客运的现代化、多功能、综合性港口。2020年完成货物吞吐量11114.39万吨(含水上过驳),其中,港口集装箱量完成19.38万标箱,外贸吞吐量完成1112.85万吨。近年来,马鞍山市贯彻落实长三角港航一体化发展行动方案,打造区域江海联运枢纽中心,大力推进绿色航运协同发展。

在六号码头一侧,1座巨大的不锈钢设施非常显眼,这是港口去年新建的船舶污染物固定接收装置,用于收集船舶生活污水和含油污水。除该装置外,码头还设有船舶生活垃圾接收点。据马鞍山港口集团副总工程师林立新介绍,该集团先后投资1亿多元,开展码头堆场环保项目,进行码头、堆场雨污水收集处理和生活污水生化处理等。据统计,今年以来,截至8月24日,马鞍山港口集团船舶生活垃圾接收2228艘次,13395.352公斤;船舶生活污水接收379艘次,204.44954吨;船舶含油污水接收5艘次,4.42吨。

记者来到太平府港区的船舶污染物集中接收站,马鞍山市港航管理服务中心水运保障科长王治勇介绍,该接收站通过污染物接收船流动作业,可随时随地接收船舶污染物。

铜陵

“万吨海轮终点”连接东西

■ 本报记者 刘洋

8月28日,记者在铜陵港长江外贸码头看到,大型起重机械来回转动,货运车辆往来穿梭,整个港口干净整洁、井然有序。铜陵港长江外贸码头公司副总经理储昭雷介绍,列入省港航集团后,他们按照港口一体化发展的要求,于2020年完成了口岸核心能力建设工程,码头装备水平以及信息化、智能化、自动化水平明显提高,年吞吐量由150万吨提升到300万吨。

“今年我们在海关部门的支持下,开启了‘船边直提’‘抵港直装’业务,企业通过数字化手段提前申报、抵港核销,船只到达后可以直接卸货或装货,以无缝衔接实现装卸作业零等待。”码头生产调度中心工作人员告诉记者。

铜陵港是国家一类对外开放口岸,万吨级海轮进江终点港,在长江经济带上是连接东西、承上启下的重要节点。近年来,铜陵市加入长三角航创新联盟,加快推进水运项目建设,大力实施长江岸线、航道整治,港口的综合服务水平和能力持续提升。今年上半年,铜陵港水路累计完成货运量4271万吨,货物周转量1994876万吨公里,同比增长17.2%和17.0%;累计完成港口吞吐量4174.09万吨,同比增长3.4%。1月至5月铜陵26家规模以上水运企业营收11亿元,同比增长14.4%。

近日,交通运输部正式批复引江济淮工程安徽段枞阳小港航道工程初步设计。根据批复,枞阳小港航道建设等级为Ⅲ级,主要建设锚地工程、航道疏浚及切滩工程、护岸工程和航标工程,配套建设航道信息化工程和汽渡改扩建工程等。

“引江济淮航运工程建成后,铜陵港的节点作用将更加明显。”铜陵市交通运输局副局长王晓斌表示。

▶ 作为我省最大的货运、外贸和集装箱枢纽港,芜湖港在长三角港航一体化发展中,成为“皖货出海”的重要大通道。
本报记者 沈官石 摄



▶ 安庆港是集铁、公、水联运为一体的多功能综合性枢纽港口。主要承担散货、件杂货、集装箱等大宗货物的装卸运输,进出港主要货种为农副产品、矿石、汽车配件等。图为8月31日,安庆港备箱作业区。
本报记者 陈成 摄



◀ 9月1日,蚌埠港集装箱码头一片繁忙。
本报通讯员 田万宋
本报记者 孙言梅 摄



池州 “长江亿吨大港”优化布局

■ 本报记者 徐建
本报见习记者 阮孟祺

8月30日下午,一艘满载3200吨工程建设所需材料的“金顺999”号货船,从池州市江东港解缆启航,驶向江苏南京。江东港是池州市长江“黄金水道”最东面的一座货运港口,年吞吐量超100万吨,江苏、上海是该港货物的主要目的地。

池州港是国家一类开放口岸,在长江干流分布有香口、牛头山、江口等10大港区,共有生产性泊位81个,最大靠泊能力1万吨级。“池州港是我省重要港口、皖西南地区重要的综合交通枢纽和外贸口岸,是我省对接长江经济带、融入长三角城市群和承接产业转移的重要依托,是‘两山一湖’景区的旅游客运中转港。”池州市交通运输局党组成员、总工程师黄兵介绍说。2020年,全市港口完成年吞吐量10138.6万吨,同比增长4%,跨入“亿吨大港”行列。

《池州港总体规划(2035)》已编制完成,并获省政府批复。根据规划,在长江干线,池州港将发展成为以建材、非金属矿石、煤炭、化工品以及旅游客运为主,积极开展集装箱运输服务的现代化、多功能、综合性港口。规划将池州港长江干线划分为香口、东流、吉阳、大渡口、牛头山、乌沙、江口、梅龙8个港区,长江支流划分为秋浦港区和青通港区,形成“8+2”的港区布局体系。

目前,长江干线池州段投资11.66亿元,建成设计年通过能力3575万吨的中电建安安徽长九公司矿石码头一期工程并投入运营;投资2.73亿元,建成年通过能力530万吨的池州港江口港区三期工程并投入运营;长江支流投资1.98亿元,建成设计年吞吐能力700万吨的童埠港区童埠码头改扩建工程并投入运营。同时,支持和配合长江干线武汉至安庆段6米水深航道(池州段)整治工程建设,该工程已全面完工并投入试运行。

本版策划
记者部