

“断桥”映射浮桥管理之难

◆新闻背景

2012年1月3日凌晨4点15分，位于华山镇的济南东郊浮桥发生了因重载车辆过桥违章超车刮蹭造成的浮桥断裂、车辆坠河事故，所幸车辆驾驶人员及时逃离，未造成人员伤亡。



▲左图为浮桥事故现场，右图为承压舟衔接处

经营主体复杂

近年来，随着我省浮桥数量的不断增多，经营主体的成分也变得异常复杂，既有国营的，也有集体股份制的，更多的则是村办、个体的。经营主体成分的复杂造成了浮桥从业人员的素质参差不齐，管理水平有高低。

针对浮桥管理不规范、人员素质不高等问题，省厅港航局2007年对全省浮桥行业进行了整顿，统一了浮桥从业人员的着装，实行挂牌上岗；2008年则为全省浮桥安装了统一样式的通行标识标牌，并对全省浮桥售票系统进行了统一规范，以机打票取代手开票。

超重违章威胁

近年来，随着公路治超力度的加大，桥梁对



□文/图 陈明

作为战备桥梁，浮桥在山东的发展可谓独树一帜。经过多年发展，目前省内共有浮桥60余座，不仅数量居全国第一，而且规模和先进程度也首屈一指。作为公路桥梁的补充形式，浮桥在方便沿河两岸物资和人员来往，促进两岸经济发展的同时，也为经营企业带来可观的经济效益，更形成了独具山东特色的浮桥产业。但在记者的调查中，在许多入眼中本应是一本万利的浮桥，却被业内看做是管理起来难度颇大的高危行业。

技术规范缺失

目前对浮桥的检验只局限于对单节承压舟的检验，而对由若干承压舟连接起来的浮桥，我国尚未出台浮桥承载能力相关的技术标准和规范。

2007年，省厅港航局委托有关院校开展关于黄河浮桥承载通过能力的课题研究，但由于资金不足和专业能力受限，研究很难达到在各种情况下对浮桥进行实验的技术水平。更为重要的是，黄河浮桥的受力比普通海河船舶的受力要复杂得多，海河船舶主要是受风力、水流影响，而黄河浮桥除了受风力、水流影响和冰凌的冲击外，还受到过往车辆的冲击力、车辆货物重力的影响；加之与河岸连接的承压舟半水半陆的受力也非常复杂，且黄河水情不一，不同水域的水情千差万别，即便研究出某座浮桥的承载通过能力也不具备普遍性，其他浮桥无法简单套用，因此，该课题研究至今仍无果。而缺乏相应的技术标准和规范，也就成为了进一步规范浮桥承载通过能力的“瓶颈”。

百年栈桥见证亿吨大港之梦

◆阅读提示 100年前，这里曾是山东人闯关东的海路起点，来自山东各地的穷苦人经由这里北上求生，开始了波澜壮阔的“闯关东”历程。93年前，应用欧美刚刚发明的钢筋混凝土混泥土技术，这里建起了中国独一无二的“铁骨水泥式”栈桥码头。肇兴轮船公司总经理李子初亲率“荣兴”轮首靠成功，码头投产全国哗然，被誉为“东亚河海工会上第一声”。27年前，“漱玉泉”轮满载着龙口港人的欢呼与梦想起锚远航，再次开启了龙口港连通世界的大门。在刚刚过去的2011年，龙口港货物吞吐量突破6000万吨，在积极推进港口战略转型，优化货种结构，港口货物吞吐量继续保持高速增长态势的同时，龙口港将未来发展的目标定位在“十二五”期间建设成为亿吨大港。

龙口港地处环渤海经济圈的中心区域，港湾自然条件良好，北有东西长8公里的连岛天然沙坝屏障，南有金沙滩环抱，不冻不淤，史有“稳油盆”之称。明清时期，龙口便商船云集，海运兴旺，到清朝末年，龙口与大连、营口、丹东、天津等港口实现通航，至民国初年，龙口已成为南北海运的中转港和重要的货物集散地，孙中山在《建国方略》中写道：“在北方奉天、直隶、山东三省口岸，应设五个渔业港，龙口是其中之一。”

1914年，龙口开埠建港，受制于国家财力不足，码头建设事宜一度停滞。直到1917年，兴建码头事宜不得不改官办为商办，通过股份制集资方式最终得以实现。1918年，耗资12万大洋的栈桥码头正式开工建设，1年后一座“欧西最新发明，铁骨水泥式中国独一无二”的栈桥码头巍然屹立。栈桥码头的建成，使龙口港内外贸航线不断扩展，在山东省内名声大振，成为仅次于青岛港的省内第二大港，被列入北方六个重点港口之一。日本发动侵华战争后，从山东掠夺的大量物资和劳工从此装船运往日本。解放后，龙口先后兴建了数个码头泊位，栈桥码头逐渐弃置不用。

1984年，龙口港被国家批准成为对外开放口岸。1989年，实行承包责任制为港口发展带来活力，1995年，龙口港货物吞吐量即达到853.4万吨，居全国地方港口之首。

“十一五”期间，龙口港的货物吞吐量从“十五”末的1602万吨增加到5030万吨，增长了2.1倍；资产规模由18.6亿元增加到60亿元，增长了2.2倍。快速发展的同时，龙口港积极谋划港口向现代物流中心的战略转型，并通过打造中非杂货班轮、铝矾土、煤炭、液体化工、木材五大特色品牌物流链，并不断丰富服务内涵，先后打造出“打包水泥”装卸效率、“中非杂货班轮”、“木材全程物流服务”、“环渤海黄金水道集装箱运输服务”四个山东省级服务名牌，并通过建立港口现代物流融资平台为客户提供优质、快捷、高效的资金支持，有利地提升了港口的竞争力。

在“十二五”开局之年，龙口港货物吞吐量突破6000万吨，同比增长20.5%。龙口港计划在“十二五”投资80亿元新建5个10万吨级通用泊位、4个10万吨级煤炭专用泊位、1个20万吨级原油泊位和2个5万吨级多用途泊位，港口通过能力增加7000万吨。

到2015年，龙口港将建成集全中国最大的对非出口基地、铝矾土进口贸易分拨基地、全国区域性煤炭分销基地、山东省的主要液体化工中转储运基地、长江以北最大的木材(木片)中转基地以及粮食物流基地于一体的现代化亿吨大港。



▲龙口港今貌

侯永杰 摄

1984年，龙口港被国家批准成为对外开放口岸。1989年，实行承包责任制为港口发展带来活力，1995年，龙口港货物吞吐量即达到853.4万吨，居全国地方港口之首。

“十一五”期间，龙口港的货物吞吐量从“十五”末的1602万吨增加到5030万吨，增长了2.1倍；资产规模由18.6亿元增加到60亿元，增长了2.2倍。快速发展的同时，龙口港积极谋划港口向现代物流中心的战略转型，并通过打造中非杂货班轮、铝矾土、煤炭、液体化工、木材五大特色品牌物流链，并不断丰富服务内涵，先后打造出“打包水泥”装卸效率、“中非杂货班轮”、“木材全程物流服务”、“环渤海黄金水道集装箱运输服务”四个山东省级服务名牌，并通过建立港口现代物流融资平台为客户提供优质、快捷、高效的资金支持，有利地提升了港口的竞争力。

在“十二五”开局之年，龙口港货物吞吐量突破6000万吨，同比增长20.5%。龙口港计划在“十二五”投资80亿元新建5个10万吨级通用泊位、4个10万吨级煤炭专用泊位、1个20万吨级原油泊位和2个5万吨级多用途泊位，港口通过能力增加7000万吨。

到2015年，龙口港将建成集全中国最大的对非出口基地、铝矾土进口贸易分拨基地、全国区域性煤炭分销基地、山东省的主要液体化工中转储运基地、长江以北最大的木材(木片)中转基地以及粮食物流基地于一体的现代化亿吨大港。

“十二五”期间，龙口港的货物吞吐量从“十五”末的1602万吨增加到5030万吨，增长了2.1倍；资产规模由18.6亿元增加到60亿元，增长了2.2倍。快速发展的同时，龙口港积极谋划港口向现代物流中心的战略转型，并通过打造中非杂货班轮、铝矾土、煤炭、液体化工、木材五大特色品牌物流链，并不断丰富服务内涵，先后打造出“打包水泥”装卸效率、“中非杂货班轮”、“木材全程物流服务”、“环渤海黄金水道集装箱运输服务”四个山东省级服务名牌，并通过建立港口现代物流融资平台为客户提供优质、快捷、高效的资金支持，有利地提升了港口的竞争力。

在“十二五”开局之年，龙口港货物吞吐量突破6000万吨，同比增长20.5%。龙口港计划在“十二五”投资80亿元新建5个10万吨级通用泊位、4个10万吨级煤炭专用泊位、1个20万吨级原油泊位和2个5万吨级多用途泊位，港口通过能力增加7000万吨。

到2015年，龙口港将建成集全中国最大的对非出口基地、铝矾土进口贸易分拨基地、全国区域性煤炭分销基地、山东省的主要液体化工中转储运基地、长江以北最大的木材(木片)中转基地以及粮食物流基地于一体的现代化亿吨大港。

“十二五”期间，龙口港的货物吞吐量从“十五”末的1602万吨增加到5030万吨，增长了2.1倍；资产规模由18.6亿元增加到60亿元，增长了2.2倍。快速发展的同时，龙口港积极谋划港口向现代物流中心的战略转型，并通过打造中非杂货班轮、铝矾土、煤炭、液体化工、木材五大特色品牌物流链，并不断丰富服务内涵，先后打造出“打包水泥”装卸效率、“中非杂货班轮”、“木材全程物流服务”、“环渤海黄金水道集装箱运输服务”四个山东省级服务名牌，并通过建立港口现代物流融资平台为客户提供优质、快捷、高效的资金支持，有利地提升了港口的竞争力。

在“十二五”开局之年，龙口港货物吞吐量突破6000万吨，同比增长20.5%。龙口港计划在“十二五”投资80亿元新建5个10万吨级通用泊位、4个10万吨级煤炭专用泊位、1个20万吨级原油泊位和2个5万吨级多用途泊位，港口通过能力增加7000万吨。

到2015年，龙口港将建成集全中国最大的对非出口基地、铝矾土进口贸易分拨基地、全国区域性煤炭分销基地、山东省的主要液体化工中转储运基地、长江以北最大的木材(木片)中转基地以及粮食物流基地于一体的现代化亿吨大港。

“十二五”期间，龙口港的货物吞吐量从“十五”末的1602万吨增加到5030万吨，增长了2.1倍；资产规模由18.6亿元增加到60亿元，增长了2.2倍。快速发展的同时，龙口港积极谋划港口向现代物流中心的战略转型，并通过打造中非杂货班轮、铝矾土、煤炭、液体化工、木材五大特色品牌物流链，并不断丰富服务内涵，先后打造出“打包水泥”装卸效率、“中非杂货班轮”、“木材全程物流服务”、“环渤海黄金水道集装箱运输服务”四个山东省级服务名牌，并通过建立港口现代物流融资平台为客户提供优质、快捷、高效的资金支持，有利地提升了港口的竞争力。

在“十二五”开局之年，龙口港货物吞吐量突破6000万吨，同比增长20.5%。龙口港计划在“十二五”投资80亿元新建5个10万吨级通用泊位、4个10万吨级煤炭专用泊位、1个20万吨级原油泊位和2个5万吨级多用途泊位，港口通过能力增加7000万吨。

数说港航

9.6 亿吨

截止到2011年12月31日，全省沿海港口吞吐量突破9.6亿吨，增长11%，其中，集装箱完成1691万标准箱，外贸5.3亿吨，实现了我省沿海港口吞吐量每年以亿吨幅度增长。

10.7 %

2011年，我省港航完成基建投资95.12亿元，增长10.7%，其中沿海84亿元，内河11.12亿元，超额完成年度投资计划。建成青岛董家口港区30万吨级矿石码头、日照岚山30万吨级原油码头等一大批深水泊位。

736 艘

2011年，我省继续大力发展水上运力，全年海河新增运力736艘，170.4万吨载重，增长17%，成为运力发展最快的一年。推进水运结构调整，我省成为渤海湾客滚运输、京杭运河水系船龄最年轻的省份。

“4+1”

2011年，全省港航系统积极推动首届“中国青岛港、日照港、烟台港、威海港与韩国釜山港战略联盟联席会议”的召开，通过了《中韩“4+1”港口战略联盟运行章程》，形成了“4+1”港口联席会议制度。

23464 艘次

截止到2011年12月31日中午，青岛港引航站全年安全引领船舶数达到23464艘次，其中，200米以上大型船舶8936艘次，300米以上超大型船舶2277艘次，同比分别增长0.28%、3.02%和6.21%，并确保了安全生产零事故。

20 个

2011年，全省港航系统继续深入开展“两保两树”活动，第二届文化服务品牌评选活动圆满结束，活动共评选出“振超效率”等20个“十佳”和“优秀”文化服务品牌。

3 港

2011年初，我省潍坊、东营、滨州被省政府由一般港口提升为地区性重要港口；11月，潍坊、东营、滨州3个港口的总体规划均通过审批。滨州2个3万吨级码头建成投产，滨州市港航局被滨州市委市政府记二等功。

1302 万标准箱

2011年，青岛港吞吐量完成37230万吨，集装箱完成1302万标准箱，胜利实现满堂红。12月28日提前3天实现吞吐量3.7亿吨的全年目标，12月30日提前1天实现集装箱1300万标准箱的全年目标。

120 亿元

2011年，日照港全年累计完成货物吞吐量2.52亿吨，同比增长11.8%，其中金属矿石吞吐量完成1.3亿吨，煤炭吞吐量完成2800万吨，集装箱完成140万标准箱；完成固定资产投资24.5亿元，实现业务收入120亿元。

221.6 万人次

2011年，烟台港完成货物吞吐量1.8亿吨，同比增长20%；完成集装箱吞吐量170.9万标准箱，同比增长10.9%；完成旅客发送量221.6万人次；滚装车发送量35.8万辆，同比分别增长13%、21%；完成火车装车量35.3万辆，增长25%。化肥出口量、铝矾土进口量、对非口岸贸易量、石油焦和朝鲜煤炭进口量五项指标位居全国首位。

42.37 亿元

2011年，威海港港口吞吐量首次突破3000万吨大关，主营业务收入达到7.5亿元，企业资产总值达到42.37亿元，实现了历史性的突破。2012年，威海港计划确保港口吞吐量达到3500万吨，增长16.7%，力争达到3600万吨，增长20%。

26.14 %

2011年，潍坊森达美港有限公司完成货物吞吐量1772万吨，比2010年增长26.14%。其中件杂123万吨；散杂984万吨；散盐340万吨；液体325万吨。

观察

◆阅读提示 2011年，全国第九大沿海港口——日照港，按照“调整结构、创新管理、勇跨三化、铸造强港”的“十二五”发展总体思路，抢抓“蓝色机遇”，促进港口发展由劳动密集型向技术密集型转变，由资源占用型向节约型、环境友好型转变，由粗放型向集约型转变，推动港口战略转型升级。

□郝雪莹 杨斌

经过一年“转方式、调结构”的实践，2011年，日照港全员劳动生产率同比增长11%，能源综合单耗同比下降6.1%。我国管径最大、输量最多、技术最先进的日照至征仪原油管道在日照港一次投产成功，30万吨级原油码头工程通过初步验收，全年油品吞吐量首次突破1000万吨，日照港的“油品时代”即将到来。

2011年，日照港累计完成货物吞吐量2.52亿吨，同比增长11.8%，完成固定资产投资24.5亿元，实现业务收入120亿元。

转变管理方式 调整治理结构 创新机制增活力

“在‘十二五’之初，日照港便迈出了由‘大’到‘强’加速转型的步伐，‘集而成团’，形成了几个具有强大市场竞争力、能够互动并进、协同发

“转”出一片新天地

——2011年日照港“转方式、调结构、促发展”纪实

展的产业板块，构筑起了现代企业的框架。同时也通过全面推行卓越绩效管理方式等方式，提升了精细化管理水平。”日照集团董事长、党委书记杜志如是说。

2011年，日照港按照集团化运作的要求，遵循“集团适度多元化、二级单位逐步专业化”的思路，进行了首次系统性机构调整，优化了机关部室和子分公司设置，初步形成了“港口业务、物流与贸易、建筑与制造和综合服务”四大板块的战略发展架构，实现了日照港全员劳动生产率同比增长11%、能源综合单耗同比下降6.1%；同时，设备租赁下降7.9%，单位外付装卸劳务费下降6.8%。股份二公司荣获第十一届“全国质量奖”，集团公司获得首届日照市“市长质量奖”。

在“十二五”的开局之年，日照港立足行业客户资源整合，创新营销方式，实行了分货营销和大客户营销策略，从而增强了市场营销的针对性和实效性，在四川成都、吉林延吉、宁夏银川、新疆乌鲁木齐召开煤炭、油品、镍矿客户座谈会，把座谈会真正开成了多方共赢的信息会和订货会，进一步拉近了与客商的距离，新增客户180多家，形成了拥有近1000家客户的固定客户群，巩固和扩大了货源市场。

“全力巩固干散货、奋力突破液散货、着力开发件杂货，努力争取适箱货，这一直以来都是我们的货种结构思路。”杜志志向记者解释说。

在“十二五”的开局之年，日照港立足行业客户资源整合，创新营销方式，实行了分货营销和大客户营销策略，从而增强了市场营销的针对性和实效性，在四川成都、吉林延吉、宁夏银川、新疆乌鲁木齐召开煤炭、油品、镍矿客户座谈会，把座谈会真正开成了多方共赢的信息会和订货会，进一步拉近了与客商的距离，新增客户180多家，形成了拥有近1000家客户的固定客户群，巩固和扩大了货源市场。

“十二五”期间，日照港的货物吞吐量从“十五”末的1602万吨增加到5030万吨，增长了2.1倍；资产规模由18.6亿元增加到60亿元，增长了2.2倍。快速发展的同时，龙口港积极谋划港口向现代物流中心的战略转型，并通过打造中非杂货班轮、铝矾土、煤炭、液体化工、木材五大特色品牌物流链，并不断丰富服务内涵，先后打造出“打包水泥”装卸效率、“中非杂货班轮”、“木材全程物流服务”、“环渤海黄金水道集装箱运输服务”四个山东省级服务名牌，并通过建立港口现代物流融资平台为客户提供优质、快捷、高效的资金支持，有利地提升了港口的竞争力。

在“十二五”开局之年，龙口港货物吞吐量突破6000万吨，同比增长20.5%。龙口港计划在“十二五”投资80亿元新建5个10万吨级通用泊位、4个10万吨级煤炭专用泊位、1个20万吨级原油泊位和2个5万吨级多用途泊位，港口通过能力增加7000万吨。



志说：“因此，我们还注重精选合作伙伴，缔结战略联盟。”

今年以来，日照港围绕客箱班轮业务，与韩国东方集团组建海通班轮公司经营日照至平洋国际客箱班轮航线，使停航2年的航线恢复通航；围绕煤炭业务，积极开展了与华润电力、山东能源、兖矿集团的合作洽谈；围绕铁矿石业务和集疏运体系，积极推进了与山东钢铁、省国投、山东高速等的合作，并与香港晋瑞国际有限公司签署了合作协议。

转变服务方式 调整码头结构 提升现代化等级

“港口的服务能力是装与卸、堆与存、集与疏的物流环节，硬件设施和软件服务等多元因素的综合体现。”杜志志表示，“因此，今年以来，日照港一方面以货种分工为导向，有效整合改造、统筹使用岸线、陆域等宝贵资源，优化配置，提升使用效率；另一方面，不断提升软硬两种服务水平，打造数字化港口，提高服务附加值，实现了文明服务、延伸服务、超值服务。”

2011年以来，日照港注重实施“散退箱进”战略，做好与腹地重大产业项目的衔接与配套，做到专业泊位、通用泊位、大中小泊位分工明确、布局合理；同时，进一步优化港口集疏运环境，加快打造综合物流链，加强与腹地工业、货代、经销商等的上下游产业的纵向和与海关、商检、银行、保险等部门的横向合作，以保证港口物流链的通畅、高效运行。

“除积极推进融资、加大融资力度外，扩大合作也始终是日照港转型升级的有效途径。”杜志