

全国首例港口工业岸线退港还海，修复整治成生态旅游岸线

还城市一条“金腰带”

核心提示

日照，位于北纬35°-36°上的美丽海滨城市，北起白马河口，南至锈钉河口，在这条长达168.5公里的海岸线（不含岛屿岸线）上绵延分布64公里的优质沙滩，被誉为“中国沿海仅存未被污染的黄金海岸”。

日照沙滩因广阔平坦，砂质纯净，色泽金黄而著称，每年吸引无数游客前往。尤以日照万平口景区、日照海滨国家森林公园出彩。然而，真正能用于休闲旅游的自然海岸线仅30公里左右，自灯塔一线，北侧的城市风景区与南部的港口散货作业区形成了鲜明对比，海岸线也在此“卡壳”。

对此，日照港主动担当，在2015年对日照港石臼港区堆场启动了月亮湾规划，投资巨额资金对工业岸线进行生态修复，使金沙滩自然串联，还城市一条“金腰带”。

□ 本报记者 张健
本报通讯员 贾宗杰 盛华

“多出来”3公里 黄金旅游海岸线

“规划刚获两部委审批，你们来的正是时候。”7月5日，得知记者来意后，日照港集团有限公司工程建设部副部长赵昌年接受了采访。“项目实施后，可增加旅游岸线3公里多近45万平方米的金色沙滩，进一步增加港城休闲旅游空间。届时，海滨一路以西、煤码头附近的市民就不用绕弯去看海了！”

6月初，财政部、国家海洋局在北京组织召开2016年蓝色海湾整治行动实施方案专家评审会，日照市上报了以港口岸线退港还海修复整治工程为主要内容的《蓝色海湾整治行动实施方案》。在经过竞争性演讲和专家质询后，经综合评价该项目符合国家蓝色海湾整治行动实施方案要求、基础工作扎实、引领示范作用显著，在全国沿海众多申报项目中脱颖而出，国家将予以资金支持。

“前期，为了科学稳妥实施这个项目我们委托国家海洋局、中国海洋大学、中交水运规划设计院有限公司进行相关论证，先后做了《全潮位水文测验专题报告》等5项研究成果，为项目实施提供了有力支撑。”赵昌年拿出几份报告说。

此外，整个月亮湾工程规划由中交水运院与Worley Parsons共同完成设计，将建设人工沙滩等公共设施，即将现有的煤堆场东护岸进行改造整治，通过海洋动力泥沙自然淤积加人工造滩，使目前护岸区域的灰色地带变成美丽的金沙滩，并融入海滨城市规划。“煤堆场完成搬迁后，月亮湾后方腾出的约1400亩陆域将用于发展高端旅游产业，煤码头、栈桥及部分有代表性的港口设施也将作为港口历史文化要素被保留下来，供游客参观。此外，港区里的老灯塔也会保留下来，建成灯塔公园。”

修复整治范围上，将从灯塔广场现有护岸向南、接近煤码头栈桥根部，整治护岸总长度

1630米，新建隔沙堤总长度2162.6米，南护岸总长度555.6米，新建潜堤总长度1957.8米，自南护岸东端向海新建一拦沙堤，长891.1米。形成预留生态缓冲区及预留公共服务区陆域总面积约为29.18万平方米；形成沙滩面积约为44.97万平方米。此外，建设人工沙滩等公共设施。

主动担当社会责任

月亮湾规划浮出水面

“因煤而生”承载了日照港人几代人的使命和记忆，从1982年日照港开工建设至今，煤码头和日照港石臼港区煤堆场成为日照港业务发展的第一块基石，也是改革开放后国家对外出口的主要码头，更一度跃居国内第二大煤炭出口港。在这里，有日照港人说不尽的故事。

然而，随着城市的快速发展，港城一体化更加明显，港口建设与城市发展相互制约、相互影响的矛盾凸显：煤炭作业区域紧挨风景区，货场在装卸、短倒过程中产生的粉尘对灯塔风景区、万平口旅游景区以及周边的环境造成了一定的不利影响；运输铁路穿越城区，影响了城市美感；煤堆场的存在让当地很多村民

长期面临“临港不临海”的尴尬处境……这都给港口生产带来了严峻挑战。

2015年，日照港石臼港区规划调整建设工作获交通运输部和山东省政府联合批复。根据规划调整方案，将进出港铁路由“北进北出”调整为“南进南出”，从而解决铁路穿越人口密集城区的问题；石臼港区东区的煤炭作业区全部改移至远离城区的南作业区，逐步实现“东煤南移”，改善生态环境；最终实现港口功能布局由“散集混合”调整为“北集南散”，而且还可腾出约1.63公里自然海岸线和2000余亩港口用地作为城市规划建设用地，用来建设日照市新的海上靓丽风景线。

腾出来的土地作何使用？如何让煤堆场焕发新生命？对此，日照港结合港口规划调整建设，将规划调整腾出的岸线和区域再次实施科学规划。

去年3月份，日照港集团副董事长孔宪雷提出将退出的煤堆场港口岸线实施整治修复，打造美丽金沙滩的“月亮湾”构想和方案并主导实施、深入论证，即将腾出的港口岸线和土地修复成生态海岸、历史建筑、海洋文化、亲水人文、环境优美于一体的靓丽海岸景观，既能够改善港口及周边的环境，又能满足人们亲海的海洋休闲要求，更能够传承历史文化，延

长日照市宝贵的海岸线资源，月亮湾商务旅游度假区的方案自此日渐成型。“项目开工后，不仅有效解决了港口作业区与灯塔旅游景区‘一墙之隔’的局面，同时实现万平口景区岸线向南自然延展。”赵昌年告诉记者。

“变废为宝”

从灰头土脸到美如画

近年来，随着国际环境和经济形势的不断变化，我国经济减速换挡进入新常态，各港口企业面临结构调整和转型升级，会不断淘汰部分老旧岸线，如何使这些老旧岸线回归生态环境，是值得认真研究的课题。在此背景下日照港实施退港还海修复整治工程，这在国内尚属首例，必将对国内工业岸线修复整治产生很好的引领示范作用。

对此，国家海洋局也作出评价，认为月亮湾工程为全国首个港口工业岸线退港还海，修复整治成生态旅游岸线的典型案例。

清理海沙淤积是各港口头疼的难题，日照港却“变废为宝”，借助海动力形成金沙滩。赵昌年告诉记者，通过对原港口岸线进行科学的修复整治，利用日照近海海域“北冲南淤”的岸线演变规律，月亮湾将采取增加岸坡、引堤、拦沙堤等整治措施，可将每年几十万立方的海沙淤积量引导至整治区域，同时日照港石臼港区主航道每年可减少数十万立方的清淤工程量，节约大量港口生产成本。

随着人民生活水平的提升和日照旅游业的快速发展，特别是“生态建市”“旅游富市”战略的大力实施，来日照观光旅游的游客越来越多，2015年，日照市接待外地游客达3700余万人次，尤其是夏季，日照海边人满为患，无法更好地满足外地游客和本地市民的休闲观光需求。月亮湾规划实施之后，将进一步扩展港城的休闲旅游空间。

“目前，日照市申报的《蓝色海湾整治行动实施方案》已经通过国家财政部和国家海洋局评审，我们正在加快进行海域论证和海洋环评等相关工作，下半年将开工建设。”赵昌年指着规划图告诉记者。

8海里疾驰 救援受伤船员



□记者 张健 通讯员 宋洪斌 报道
“有船员在2#锚地受伤，请求救援。”7月4日10:30，一船舶代理公司通过电话向日照港股份船务公司所属的拖轮发出救援信号。

顶着海上的大风浪，“日港拖19”一路疾驰至该船边，“2#锚地距离陆地约8海里，由于风浪较大，两船之间有高度差，且拖轮船体有轻微摇晃，为避免受伤船员因海上转乘出现二次受伤，大家忙活好一会才使受伤船员安全登上拖轮。”拖轮驾驶员钱振兴说。

13时10分，拖轮安全靠岸，船员们协力将患病船员搀扶送至早已在码头上等待的救护车车上。

件货理货信息化管理 提高作业精准度

□记者 张健 通讯员 刘亭江 报道
本报日照讯 “你看看，通过这个系统能实现查询车辆、货物信息及过磅在内的多项服务，关键是再也不用担心在港区内跑错路、卸错车了。”7月8日，来自临沂的司机刘先生成为日照港股份公司运用件货理货管理系统正式上线后的首位受益者，这也标志着该公司件货理货作业信息化管理系统顺利上线运行。

作为日照港从事大宗散件货装卸作业的骨干港埠企业，三公司去年各类型杂货吞吐量超过480万吨。针对件杂货作业种类多、工艺复杂、安全标准要求高、管理难度大的难题，三公司基于通过GPS、4G、移动物联网等技术，联合日照港信息中心自主研发了件货理货管理系统，并借助舟道网及港企信息交换平台，实现了客户数据的深度交换，配合公司已有的手持应用终端，提高作业效率的同时大幅降低了人员的劳动强度，促进了繁杂生产作业精准度进一步提高，件杂货理货作业信息化管理良性效应初显。

在激烈的市场竞争中，日照港裕廊公司实现发展速度、发展效益和发展质量同步提升

提供“一篮子”服务 与客户实现双赢

核心提示

今年以来，在激烈的市场竞争中，日照港裕廊公司再度攻坚克难、逆势出击，发展速度、发展效益和发展质量同步提升。上半年，该公司完成货物吞吐量1152.2万吨，同比增长11.5%，完成年度目标的52.4%；在持续加强成本管控的基础上，公司利润同比增长27%，委外维修费同比减少23.8%，物资消耗同比降低14.4%。

□ 本报通讯员 张洁 本报记者 张健

精准服务

抢出多个业务增长极

日照港裕廊公司木片系统改扩建项目历经可行性研究、设计规划、加工制作等多个环节，工期却只用了短短5个月。项目源于去年客户一封提议扩建木片堆场的信函，针对信函里的建议，在认为项目可行后，裕廊公司在日照港集团的统筹和支持下，积极开展多方论证，快速确定最优方案，并顺利通过董事会审批。

投产后的项目新增堆存能力超过10万吨，基本满足了客户生产需求，而项目带来的成效超出预期。今年上半年，裕廊公司完成独立木片吞吐量160.4万吨，增幅达173.7%，劲超2015年全年独立木片进口总量。“十二五”期间，公司木片进口量占全国进口总量的47%，位列全国沿海港口第一位。

为全力维护客户利益，今年以来，裕廊公司不断加强生产作业组织，提高接卸效率，压缩非生产作业时间。在口岸单位的支持下，公司上半年船前平均手续时间1.59小时，同比下降20.8%，船后平均手续时间1.61小时，同比下降12.9%。“提前靠泊一小时，也就能帮助客户减少数万美金的滞期费，这是客户的切身利益，也是我们必须维护的。”裕廊公司相关负责人说。

此外，裕廊公司从多个方面抢抓市场先机，为公司发展培育了新的增长极：为进一步解决港口总体接卸能力与业务发展不匹配的问题，提出相关泊位兼顺散粮作业改造及建设装车线复线的建议；抢抓巴拿马运河扩建的契机，积极开展长江流域的大豆转运业务专题调研，突破腹地范围限制，提高竞争力；科学规划新泊位，推进配套项目建设，确保泊位得到



日照港裕廊公司散粮接卸码头一角。

高效利用，形成新的生产能力。

聚合升级

业务发展插“双翼”

经济新常态下，“以量论英雄”的时代已经过去，港口的产业链整合能力、资源统筹配置实力以及为客户提供增值服务水平，成为了衡量竞争力的新筹码。

3月15日，备受社会各界关注的全国首艘大豆班轮“哈蒙德”由美洲出发抵达日照港。该航线开通了全球最大粮食生产地区的装船港到全世界最大的粮食进口口岸高速通道，为我国大豆进口搭建起了一条更为便捷经济的“海上高速通道”。

“港口作为供应链、价值链、物流链的重要节点，通过航线集合了装卸、仓储、口岸通关及金融增值服务等环节资源，为客户提供最佳物流解决方案。”裕廊公司业务部相关负责人介绍。大豆班轮的开通也是将港口发展与供货方、装船港、客户等各相关方利益深度融合的成功范例。不仅要为客户提供低成本、高效率、高质量的港口装卸服务，更要依托港口所提供的平台为客户提供融资、租赁、保税、金融等“一篮子”服务，这才是吸引客户、黏住客户的“法宝”。截至目前，裕廊公司已顺利接卸大豆散货班轮6艘次，共计38.5万吨。

秉承日照港“融合分享”的商业模式，在去年中储粮筒仓建设的布局中，裕廊公司以多

重优势脱颖而出，成功吸引项目进驻港区。按照规划，日照港西港区将建成200余座筒仓群，形成260万吨的临港仓储能力，而项目所带来的中西部大豆储备及中转业务将进一步提升港口竞争力。

聚合升级，如虎添翼。依托港口雄厚的实力基础，公司仓储水平的大幅提升和美洲班轮航线的顺利开通，为日照港散粮板块发展注入了强劲动力。

“合作凝聚力量，携手创造价值”，3月29日，裕廊公司与中国华粮物流集团北良有限公司和中储粮镇江粮油有限公司强强联合，共同发起成立了首个散粮接卸设备技术联盟。以设备技术、备件联保为切入点，加强科技、信息化、设备管理及业务等多方面的合作。

为港口环境

绘出一片蔚蓝

走进裕廊公司生产作业现场，干净整洁的港区道路旁，新种植的树木一片翠绿，吐露新芽；筒仓发运区，一辆辆等待出港的货车被整理、吹扫得干干净净；泊位前哨，射雾车射出的水雾配合着门机抓斗一次次起落合开，扬起的粉尘顿时消失得“无影无踪”；一条条高速运转却保持洁净本色的流程皮带机一直延伸向港区深处……如今这海风拂面、天朗气清的环境局面，很难与曾经的粉尘漫天联系起来，这都源自一直以来，裕廊公司对粉尘管控的不懈

坚持和努力。

作为裕廊公司三大主力货种之一，木薯干的进口量逐年攀升。然而，因货种特性，木薯干在装卸、倒运、发货过程中极易起尘，若控制不当，漫天飞舞的粉尘不仅影响了港区环境，更严重影响了裕廊公司的外部形象。

如何破解企业生存和环境保护之间的矛盾？一个有责任担当的企业，发展绝不能以牺牲环境为代价。裕廊公司将清洁生产、绿色增长上升到与生产经营、安全管理、设备保障同样的高度，努力践行“要港口发展，更要碧海蓝天”的环保理念，实施全方位、立体化、高强度、精细化的环境管控，不断探索建设环境友好型企业的有效途径：合理安排船舶接卸泊位，根据港区规划调整，将易产生粉尘的货种南移，减少对周边环境的影响；加强生产组织，严格考核措施，从卸船、装车及疏港等多个环节入手，确保港区粉尘可控；加大环保生产的资金投入力度，采用专用螺旋式卸船机和封闭式散发装车线进行卸船作业，并购置了射雾车、射雾炮，建设了防风抑尘墙等设施设备，实现一个作业点一台抑尘设备，牢筑港口环保防线；优化工艺，创新技术，群策群力，积极开展粉尘治理方法的研究与应用，最大限度地减轻粉尘污染。

近年来，港区大气环境质量保持较好水平，现场综合整治取得明显成效，发展质量持续提升，“低能耗、低污染、低碳排放”的绿色发展模式得到了社会各界的好评。

日照港 开展溢油应急演练

□记者 张健
通讯员 江军 王莉莉 报道
本报日照讯 近日，日照港在30万吨级原油码头平台、引桥及附近作业海域组织开展了溢油应急演练。来自实华公司、明达公司、港达公司、海翔公司的员工100余人参加了演练。

本次演练包括预警与信息报告、现场可燃（有毒）气体检测、警戒与疏散、应急通讯与抢险等环节，码头人员、维修人员以及海上应急人员在统一指挥下，密切配合、行动迅速、处置得当，圆满完成了演练任务，达到了预期目标。

日照港集发公司 刷新装卸纪录

□张健 宋波 崔峰玮 报道
本报日照讯 6月25日，日照港集装箱发展公司西6、西15泊位共装卸“中良红冷”等10条船舶，刷新该公司昼夜装卸靠泊新纪录。

面对近期大雾、大雨等异常天气、港口封航、船舶集中压港等不利情况，该公司统筹生产资源，积极做好靠离泊衔接，努力打好船舶装卸“攻坚战”。天气异常不能作业时，桥吊司机对设备自主维护保养，使设备处于最佳状态，在开航后最短的时间内安全高效装卸锚地压港船舶。

此外，集装箱公司上半年新开发7条内贸航线，继续优化内贸航线网络。今年上半年，他们共完成145.7万标箱。

口岸港航系统开展 安全生产知识竞赛

□记者 张健
通讯员 杨晨 郝明月 报道
本报日照讯 在个人必答題、团体必答題、抢答題、风险題与观众互动題穿插的4轮角逐后，近日，日照港油品码头有限公司经过预赛、决赛两阶段的激烈比赛，从18家参赛的口岸港航单位中脱颖而出，获得日照市港航局组织的口岸港航系统安全生产知识竞赛一等奖。

据了解，本次竞赛内容围绕《安全生产法》、《山东省生产经营单位主体责任规定》等相关法律法规，结合安全生产实际问题，突出安全生产责任制、安全管理机构职责等重点领域。