

海南港航业发展“十一五”期间实现大提速,2010年港口货物年吞吐量比五年前增长152%

四方五港掘金“黄金水道”

本报记者 侯小健 通讯员 陈涛



海口港二期集装箱码头。

本报记者 张杰 摄

你知道吗?海南外销的矿产品、冷藏水产品、食糖以及我们所用的煤、建材等大宗货物大多通过海上通道运输,进出岛90%的货运量和60%以上的客运量是通过港口来完成的。

“从这个意义上说,海上通道是‘黄金水道’。”省港航管理局有关负责人说。

今年1月12日,一辆内贸冷藏集装箱船满载着25个冷藏集装箱共600吨的海南瓜果菜,从海口港启航,开往天津港。这是我省启动海上绿色运输通道后,北上运输的首批瓜果菜。

“有了海上运输绿色通道,我们的瓜果外运更顺畅了。”澄迈瓜菜经销商王老板说。

“十一五”期间,海南港航业实现了跨越式发展,形成了“四方五港”格局,港口货物吞吐量逐年增长,实现了物畅其流。

最具说服力的数据是,我省港口货物年吞吐量从2005年的3773万吨增至去年的9516万吨,旅客吞吐量从528万人次增至1139万人次,分别增长152%和115%。

港航业已成为海南经济发展的生命线。

5年水路投资57.7亿元

海南四面环海,属典型的岛屿经济,特殊的地理条件决定了海运是海南对外经济联系的主要运输方式。

“十一五”期间,我省加大港口建设力度,着力建立安全、高效、通畅、便捷的港航物流体系,打造海南港航业核心竞争力,为海南国际旅游岛建设创造良好的港口运输条件。

5年间,我省相继完成了琼北三港、八所港重组,引进了中海油化学公司、中远集团等知名企业加盟我省港航建设,为海南港航业的发展注入了强心剂。

据统计,我省5年完成水路投资57.7亿元,是“十五”投资额的3.3倍,年均投资超过10亿元,这在海南交通建设史上是少有的。

至“十一五”末,全省沿海港口泊位达142个,其中,万吨级以上深水泊位33个。生产性泊位比“十五”末增加63个,其中,万吨级以上深水泊位增加20个。设计年吞吐量散杂货6272万吨、集装箱101万个标准箱、汽车212万辆,分别比“十五”末增长227%、381%和91%。

洋浦港三期工程、中国石化洋浦炼化项目30万吨级原油和10万吨级成品油码头工程、海口港二期工程、华能东方电厂配套5万吨级煤码头工程、金海纸浆洋浦专用码头工程、三亚国际客运港一期工程、八所港化工危险品码头工程、海口港马村港区扩建一期工程等一批重点项目相继完工,水路交通综合通过能力显著提高。海南构建了北有海口港、南有三亚港、东有清澜港、西有八所港和洋浦港的“四方五港”格局。

省交通运输厅负责人称,五港功能各异,海口港是交通运输部规划的25个沿海主枢纽港之一,洋浦港是规划与建设中的区域国际航运枢纽和物流中心,八所港是我省重要的工业港,三亚港以国际客运为主、货运为辅,清澜港是我省东部地区重要的支线补充港和国家航天发射基地的主要海运枢纽。

省港航管理局负责人说,壮大港航经济,目的是发挥港口综合运输的枢纽作用,着力打造开放岛,把海南建成重要的区域性物流和物流中心。

洋浦依托港口打造大型石化基地

洋浦港是海南西北部工业走廊出海通道的重要出海口,是自然条件最好的深水港区,属国家一类对外开放口岸。

“十一五”期间,洋浦经济开发区依托洋浦港建成中国南方重要的石油加工与石油化工、林浆纸一体化基地。

2006年5月15日,作为海南炼化项目的重要配套工程的海南炼化30万吨级原油码头投入使用,这是华南地区首个30万吨级原油码头。来自安哥拉的31万吨塞浦路斯籍“诺神”号油轮,载着27.4万吨原油,首次停靠在海南炼化原油码头。海南,终于可以停泊30万吨级的油轮了,这是海南港航史上迎来的最大油轮。

“海南炼化第一船原油接卸成功,标志着海南炼化800万吨炼油项目已经基本建成。”中国石化集团副总经理周原说。

之后,一艘艘超大型油轮陆续开抵洋浦。

2007年9月24日,国务院正式批准在洋浦设立我国第四个保税港区,一度沉寂的洋浦开发区再次成为世界瞩目的“亮点”。

2008年9月,国投洋浦港三期码头(5万吨散货码头)全面竣工,使洋浦港的年吞吐能力提高到1000万吨,直接推动我省西部地区物流业的快速发展,也为洋浦保税港区建设助力加油。

洋浦正形成以石化和浆纸两大产业为主导的产业集群,拉动着洋浦物流业的发展。原油、浆纸、煤等大宗货物源源进出洋浦港。

“十一五”期间,仅国投洋浦港有限公司货物吞吐量就达2379.3万吨,比“十五”增长165.5%。



一艘大型集装箱船停靠在洋浦港。

本报记者 宋国强 摄

码头扩容引来大型船舶

2006年11月,凤凰岛国际邮轮码头投入使用,成为世界级高端豪华邮轮定期停靠的码头。

随着凤凰岛国际邮轮码头的成功运营,世界三大邮轮公司十分看好三亚邮轮经济,美国嘉年华邮轮公司旗下的“歌诗达号”、新加坡丽星邮轮公司旗下的“天秤座号”以及美国皇家加勒比国际邮轮公司的“海洋迎风号”等纷至沓来,成为海南省入境游的亮点。三亚邮轮经济步入了快车道,逐步从一个普通停靠港向邮轮母港迈进。

海口港二期工程于2009年11月建成投产,新建2个3万吨级集装箱泊位及相应港口配套设施,结束了海口不能停靠大型国际邮轮的历史,完善了旅游港口配套,大大提升了我在华南地区和泛北部湾区域的港口物流水平和行业

竞争力,为国际旅游岛建设写下了浓墨重彩的一笔。

海口港作为我国沿海的25个主枢纽港之一,是国家级枢纽港和集装箱干线港,也是我省客货集散地以及对外主要港口,环北部湾地区重要的枢纽港和物流中心。2009年海口港完成的货物吞吐量占全省的58.2%。

而与西部铁路、公路衔接的八所、洋浦港完成货物吞吐量占全省的39.6%。港口起到了水陆转运的枢纽作用,港口在综合运输体系中发挥的作用日益凸显。

据统计,“十一五”期间,靠泊我省的30万吨大型油轮共有322艘次,大型邮轮213艘次。

一个个万吨级码头的悄然崛起,极大改善了海南港口运输条件,一艘艘大型船舶相继驶入海南,港口竞争力大大提升。

海上航线通四海

随着物流的快速发展,海南现已形成了四通八达的海上交通航线,封闭岛渐渐变成交通顺畅的开放岛。

2009年11月18日,我省开通了海口至营口集装箱航线,海南瓜果菜北运又多一条海上通道;2010年9月30日上午,我省开通洋浦至上海、天津集装箱班轮航线,标志着海南与长三角、环渤海两大当今中国经济最活跃的地区搭建了一条重要的黄金水道。

去年,仅洋浦就开通了15条海上国际航线。

5年间,我省新开辟国内外航线35条。建立起一支多类型、多层次、多功能、沿海、近洋、远洋运输相结合的初具规模的船队,航运船队国内航线可到达沿海、珠江三角洲及长

江中下游各港口,还开通了海南至广州、香港、湛江、北海集装箱航线,国际航线到达港澳台、远东、东南亚、非洲和欧洲等国家和地区。海上运输的大宗货物有原油、成品油、浆纸、化肥、矿石、煤炭、粮食、建材等。

三亚凤凰岛国际客运港已开通了“香港—三亚—香港”、“香港—三亚—越南—香港”等航线。香港旅游业界表示,在香港与海南“一程多站”旅游合作模式中,邮轮产业是最具吸引力、也是最具前景的产业。

借助海南国际旅游岛建设的东风,作为中国—东盟自由贸易区桥头堡的海南,将着力壮大港航经济,力争将海南打造成为面向东南亚的航运枢纽、物流中心和出口加工基地。