

報
刊
之
泰
港



3
000

秦 皇 岛 港
PORT OF QINHUANGDAO

2000 年新闻集锦

报刊上的秦港

—— 2000 新闻集锦

秦皇岛港务局新闻中心

报 刊 上 的 秦 港

委印单位:秦皇岛港务局新闻中心

承印单位:秦皇岛港务局机关印刷厂

印张:4.5 开本:大32开 字数:10万

印数:1000册 印制时间:2001年2月

准印证文号:冀出内准字(2001)第AQ004号

目 录

一月

- 大航道通向新世纪——来自秦皇岛港十万吨级航道的报道 …(1)
- 国家重点建设项目——秦皇岛港十万吨级航道通航 ……(5)
- 秦港十万吨级航道通航 ……(6)
- 世界能源输出大港——秦皇岛港 ……(6)
- 天下疏浚第一航 ……(7)
- 秦港十万吨级航道通过验收 ……(12)
- 秦皇岛港创造煤炭年度吞吐量最高记录 ……(12)
- 秦皇岛港开通十万吨级大航道 ……(13)
- 国家重点项目——秦皇岛港十万吨级航道通航 ……(13)
- 秦港三公司阻住滑坡 ……(14)

二月

- 秦港三公司生产开门红 ……(15)
- 秦港七公司获客户赞誉 ……(16)
- “营造城市森林”前哨战打响 ……(17)

三月

- “阳原优”备受青睐 ……(18)
- 秦港七公司实施煤炭加湿服务 ……(18)
- 转岗不失志的刘兰 ……(19)
- 气势磅礴的山海画卷——国画《观沧海》赏析 ……(20)
- 身边事教育身边人 ……(21)
- 一級动火百次 火灾事故为零 ……(22)
- 牵手——秦皇岛港港矿联手抓煤炭质量 ……(23)
- 发展中的秦皇岛港 ……(24)

四月

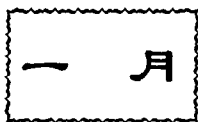
- 秦皇岛港扩国土层层负责 ……(24)

秦港三公司企务公开坚持“三不”	(25)
秦皇岛港抓市场月月超额	(26)
秦港七公司提前完成首季生产任务	(27)
秦皇岛港设立局长投诉电话公布《货运质量和服务质量承诺条例》	(28)
秦皇岛口岸跃居全国粮食出口第二大口岸	(28)
秦皇岛港采取措施保护蓝色国土	(29)
秦皇岛港向社会公布投诉电话	(30)
五月	
秦皇岛港务局局长质量投诉电话解人忧	(31)
秦皇岛港新型配煤工艺投入使用	(32)
秦皇岛口岸煤炭出口创历史新高	(33)
海港骄子——记全国劳动模范李俊杰	(33)
大路行——记全国劳动模范秦皇岛港杂货港务公司装卸队副队长李俊杰	(37)
内抓管理 外拓市场——秦皇岛港务局扭亏纪实	(41)
献血播爱 情深意浓	(44)
秦港三公司维修队电工班QC成果荣获国家一等奖	(44)
确保“五查五落实”见实效	(45)
秦皇岛港水暖公司刘宝庆获“全国无偿献血奖杯”	(46)
开展双向服务 促进煤炭运输发展——秦皇岛港七公司经营配煤业务取得显著成效	(47)
实行流机统管 获取规模效益	(50)
设立投诉电话 公布服务承诺	(53)
秦皇岛港团委获殊荣	(54)
六月	
放下架子请回“上帝”	(54)
河北媒体聚焦秦港医院	(55)

秦港三年三大步 脱困步步不寻常	(57)
自动洒水除尘装置试制成功	(59)
秦皇岛港表彰出全勤一线职工	(60)
秦皇岛港团委荣获“五四红旗团委”称号	(60)
物资采购:让阳光照进来——秦皇岛港改革物资管理体制记	(60)
秦港:新码头及航道通过评审	(63)
在全国保持领先地位	(63)
大港生命线——记秦皇岛港精神文明建设	(64)
秦港七公司提前实现任务过半	(67)
七月	
秦皇岛港上半年吞吐量创新高	(68)
秦皇岛港	(69)
秦港吞吐量创新高	(69)
丹徒工会聚焦秦皇岛工人	(70)
首问责任制叫好	(70)
秦皇岛港上半年吞吐量创历史最好水平	(72)
秦皇岛港表彰出全勤一线职工	(72)
引“火”烧身 自找差距	(73)
秦皇岛港挖潜增效	(74)
不信春风唤不回——来自秦皇岛港务局脱困攻坚的报告	(74)
“一岗双责”:构建企业思想政治工作新机制	(78)
口岸香蕉市场良性发展	(80)
秦港六公司工会注重构筑“细胞工程”	(81)
渤海明珠——秦皇岛港	(83)
八月	
秦皇岛港上半年吞吐量翻番	(84)
百年大港又展雄风——秦皇岛港扭亏脱困纪实	(85)
再展大港雄风——来自秦皇岛港的报告	(88)

秦皇岛散粮筒仓出口线技改成功·····	(90)
秦皇岛港戊己码头工程局部调整·····	(90)
百年老港创佳绩·····	(91)
秦港七公司煤炭吞吐创新高·····	(92)
秦皇岛港扭亏为盈·····	(93)
他们是这样走出低谷的——秦皇岛港搞活经营纪实·····	(93)
秦皇岛港——黄埔港货运班轮开通·····	(96)
九月	
一池砚水太平洋——记秦皇岛港职工艺术家赵润生·····	(97)
十月	
咱们工人有力量——秦港工人申奥签名活动侧记·····	(99)
洋香蕉大开秦港胃口·····	(100)
驶出港口见大海——秦皇岛港扭亏脱困纪实·····	(101)
一路辉煌——秦皇岛港煤一、二期码头煤炭运输纪实·····	(103)
秦皇岛港雄风重振·····	(105)
十一月	
我们对新世纪充满希望·····	(107)
海上的人民大会堂·····	(108)
秦港吞吐量坐八望九·····	(110)
秦港老人喜事多·····	(111)
秦港煤一二期码头提前三个月完成全年利润指标·····	(113)
市委市政府祝贺秦港吞吐新跨越·····	(114)
秦皇岛港提前完成生产计划·····	(115)
秦皇岛港完成全年生产计划煤炭出口比去年同期增长70.4%·····	(115)
百年大港吞吐逼近亿吨·····	(116)
心怀“自律锁”·····	(117)
擦拭我们头顶上这片天空·····	(118)
短评： 做好最后的冲刺·····	(120)

秦皇岛港提前完成年吞吐量计划	(120)
把一个崭新的秦皇岛港推向21世纪	(121)
秦港三公司投资二百万消除火灾隐患	(122)
十二月	
本市确定明年口岸经济发展大计	(123)
秦港吞吐量突破9000万吨	(124)
秦港法律事务室有群年轻人	(124)
秦皇岛港吞吐量首次突破九千万吨	(126)
秦港吞吐量首破九千万	(127)
秦皇岛港吞吐量首次突破9000万吨	(128)
秦皇岛港吞吐量首次突破9000万吨	(128)
秦皇岛港七公司外煤吞吐过千万	(129)
秦港新装大流量空气采样器	(129)
秦港七公司瞄准“零杂港口”目标	(130)
央视一张退款单引出一对好夫妇	(131)
秦港新安——来自秦皇岛港的报告	(132)



大航道通向新世纪

——来自秦皇岛港十万 吨级航道的报道

从秦皇岛港煤四期码头望出去，这片海碧蓝碧蓝，仿佛深不可测。这个一向以“港阔水深”著称的天然良港，开埠100多年来迎送了无法计数的船只，然而许多人却不知道——她，曾经承载不起一艘大吨位货轮。

深爱这片港湾的老码头工人望洋兴叹：什么时候咱秦皇岛港能来10万吨级的大船？

终于，1999年12月23日，成为101年秦港历史发生转折的一个节点。

这天，在煤四期10万吨级泊位上，一艘名叫“日出1号”的13.8万吨级巴拿马货轮汽笛长鸣，满载12.5万吨优质大同煤，在港池内从容调头，然后沿着一条深16.5米、宽200米、长16.8公里的大航道稳稳驶向海平线，远航欧洲。

故事就发生在这条神奇的大航道身上。

大航道——你让我朝思暮想

时间拉回到两年前。

借用美国路易斯·伯杰国际工程咨询公司对上海港运输形势的分析：若不及早建设15米的深水港，将会由于水深限制而不得不将干线枢纽港地位让位于同边的其他港口。

当时秦皇岛港的情形与其何其相似。

在国际海运市场上，船舶大型化成为潮流，因为10至15万吨级的船运货最经济。为适应这一变化，在长江口、珠江口、北方港口，上海、广州、湛江……疏浚深水航道的世纪工程纷纷上马。一时间，秦皇岛港北煤南运枢纽港、能源输出第一大港的地位岌岌可危。

100年来得天独厚的优势就这样转眼成了历史。那时，秦港最深的主航道只有13.5米深、6.7公里长，宽不过120米；东航道年通过能力只有3500万吨，距已经相继投产的煤三期、煤四期码头设计年通过能力6000万吨相差甚远，两个10万吨级泊位虽已建成却形同虚设。白天大船无法进港，夜间吃水超过11米的船舶难以航行，通航能力严重受制。

没有深水航道配套——秦港人日夜骨鲠在喉的就是这个“瓶颈”。

“秦皇岛港10万吨级航道要尽早开工！”这个声音从秦港人心头传出，从国家交通部传出，从国家计委传出，从省、市政府传出，渐渐汇成了一个明确的思路——

秦皇岛港要利用10万吨级航道激活两个10万吨级泊位，带动10万吨级矿石码头、化工码头的建设，让大吨位船舶满载巴西富矿石进港，再将优质大同煤出口，实现“钟摆”效应，提高港口效益，降低货主运输成本，增强秦港在市场经济中的竞争力。

成败在此一举，突破口定在10万吨级航道身上，挺进亿吨大港的世纪梦想也系于10万吨级航道一身。

1998年初，这条国内最长的深水航道动工，惊破了渤海湾的宁静。

通力轮——让人惊诧的速度

笑对记者的惊叹，建港指挥部的同志讲述了一个关于“通力轮”的故事。

通力轮是一艘具有世界先进水平的自航耙吸式挖泥船，它的排水量有11000多吨，两舷的巨耙长42米，可挖深35米，采用卫星定位，计算机控制，可在海上连续作业几个月不靠岸补给，单船月挖掘抛量高达百万方，一艘抵得上8艘链斗式挖泥船。

通力轮是中标承担疏浚工程的天津航道局的“旗舰”，经工程指挥部一番点将争取，1998年元旦前一天，这艘银灰色的庞然大物终于驶入了秦皇岛海域。

从此，700个日日夜夜，这艘曾在马来西亚硬是以世界第16位的舱容量，打败世界排行第一的比利时“珍珠河”号的通力轮，在渤海上，与海鸥为伴，翻江倒海。寒潮袭来，甲板上结冰1尺多厚，吸盘被冻住，无畏的通力轮仍完成月疏浚量90多万立方米，时间利用率最高达98%以上，超出了国际疏浚最高水平。

引入高新技术，带来高效率。

以通力轮为主力，各类船型交叉作业，优势互补，同时采用卫星定位技术为辅助，作业精度和施工效率大大提高。

大航道提前半年，赶在1999年岁尾竣工了，疏浚总方量1992万立方米，创下了国内沿海港口一次性疏浚量最高纪录。

引航员——失去神秘也堪豪

在港口的各岗位中，最“牛气”、工资最高的要数引航员，因为一艘船能否顺利出港而不偏离航道，完全依赖引航员训练有素的眼睛和老道的引航经验。旧中国殖民者甚至不允许中国人涉足这一领地，就是现在，全国各港加在一块儿，引航员也不过200多名。他们目测的最长距离可达9公里。

伴随10万吨级航道的建设,落后的引航手段显然无法适应大型船舶在狭长航道航行的需要。以航天工业总公司二院23所为主的课题组大胆拿来,加以创新,在美国技术的基础上,利用国家交通部环渤海设立的差分台,为大航道度身定做了一套DGPS卫星定位助航监控系统。经在几十条船上试验,精度已小于1米,填补了国内沿海港口助航技术的空白。

一个不足8公斤的银色小箱摆在我们面前,打开,里面是一部配载导航软件的便携式电脑,随着引航员敏捷的击键,“日出1号”12月23日上午安然离港全过程的模拟演示已在眼前。只见长、宽均按比例缩小的船型不偏不倚,忠实地沿着航道中心线稳稳驶出。

原来,引航时只需携带这套设备上船,与船接口接上,船的航向、实时航速、船位就被数颗卫星予以定位,不断修正数据,船的确切位置、实际动状况处于严密监控之下。技术虽然顶尖,操作起来却十分简便。

高级引航员李放介绍说,由于有了这套系统,心中有数,当时“日出1号”还在航道中就已提到了比全速还快一点的“大洋速度”。

据说,“日出1号”的二副是位中国人,他曾不无意外地说:“我在美国看到过类似的仪器,没想到国内也有这么先进的技术。”说到这里,引航员的自豪之情溢于言表:在通用性等方面,我们比他们还要先进一些呢。

高科技手段与创新精神造就了10万吨级航道极其先进的助航设施,有了它们,超大型船舶顺利进出港口有如神助。

透过碧蓝的海水,记者真有亲眼看看下面这条大航道的冲动,但终究目力难及。然而,可以预料的是,大航道托起了10万吨级巨轮,也必将托起秦皇岛港的明天!

(张凤雷)

《秦皇岛日报》2000年1月3日一版

国家重点建设项目——

秦皇岛港十万吨级航道通航

国家重点建设项目——秦皇岛港煤码头三、四期工程配套设施10万吨级航道，1999年12月26日通过国家级验收。

1999年12月23日，装载着12.4万吨煤炭的巴拿马籍“日出1号”大型运煤船顺利驶出秦皇岛港。从此，欧亚大陆桥秦皇岛桥头堡拥有了与国际接轨的海上大通道，这个百年老港从此结束了它百年来没有深水航道、不能停靠大型船舶的历史。

近年来，随着国家重点建设项目——秦皇岛港煤码头三期、四期相继建成投产，港口航道建设滞后于码头泊位建设的问题日益突出。由于没有10万吨级航道，煤三期、煤四期相继建成的两个10万吨级泊位不能充分发挥作用。市场经济的需求和相关的共同利益使国家和企业达成共识：同国际海运船舶大型化趋势相接轨，同南方接卸港大吨位码头设施相协调，尽快建成与煤三、煤四期10万吨泊位配套的10万吨级航道。

1998年1月，10万吨级航道正式开工，工程总投资4.2亿元，只用两年时间就完成了这条全国最长的10万吨级航道建设。航道全长为16.8公里，底标高—16.5米，底宽200米。航道助航采用DCPS技术，定位精度最低误差1米，能及时准确地提供船舶在狭长航道航行时的船位参数。这项技术的使用填补了我国沿海港口助航新技术的空白。此外，在秦皇岛港10万吨级航道工程建设当中，还利用航道疏浚废弃物造陆1317亩，形成2公里可利用海岸线，不仅为港口创造了巨额国有资产，而且为秦皇岛港今后建设化工码头开拓了空间，打下了基础。

(王守本 张利民)

《河北日报》2000年1月3日二版

秦港十万吨级航道通航

1999年12月26日,秦皇岛港10万吨级航道工程通过验收,结束了秦港百年来没有深水大航道、不能停靠大型船舶的历史。欧亚大陆桥秦皇岛桥头堡拥有了与国际接轨的海上大通道。

10万吨级航道工程是国家重点建设项目——秦皇岛港煤码头三、煤四期工程配套设施,同时也是河北省重点建设项目。该工程建设单向深水航道1条,陆上导标8座,海上且航标志活节式灯桩26个,DGPS卫星助航系统一套。经交通部批准,在概算范围内又增加了拖、消两用船、交管VTS系统和2#造陆区三项单项工程。航道工程。航道工程疏浚量1992万立方米,总投资4.115亿元,批准工期两年半,是国内沿海港口一次性施工最长、最深的航道。在社会各界关心支持和参建单位积极努力下,10万吨级航道提前半年建成并实船试验成功。

(常伯林 张利民 刘荣宽 张凤雷 李士衡)

《中国水运报》2000年1月4日一版

世界能源输出大港

——秦皇岛港

中国的煤炭资源大多分布在北方地区,南方地区所需的煤炭需要从北方调运。中国实行改革开放以来,南方地区经济发展迅速,所需煤炭用量不断增加。为了适应这种需要,中国政府投资兴建了大同——秦皇岛的电气化铁路运煤专线,并在秦皇岛港修建了煤码头一、二、三、四期工程,使秦皇岛港煤炭运输能力超过了一

亿吨,在中国国民经济和对外贸易中起着重要的作用,也成为秦皇岛市对外开放的优势之一。

1978年4月28日,全国人大批准秦皇岛港为五大重点建设港口之一。先后利用三批日元贷款建港。1983年7月1日,秦皇岛港煤码头一期工程建成投产;1985年7月,煤码头二期工程竣工投产;1990年7月1日,煤码头三期工程交付使用。1998年1月,秦皇岛港建成了煤四期这个目前国内最大的煤码头。

这些大型机械化码头的兴建,提高了港口的通过能力。形成了一条晋煤外运、北煤南运的海上通道,秦皇岛港成为这条通道上的一个重要的枢纽港。目前,全港拥有码头泊位49个,其中生产泊位28个包括一至十万吨级深水泊位26个,年设计通过能力达到1.24亿吨,1999年,秦皇岛港提前36天完成了全年煤炭运输任务。港口还与世界一百多个国家和地区的港口保持着经常性的贸易往来,为秦皇岛市乃至河北省的对外开放提供了良好的交通运输条件。

今天的秦皇岛港,作为以能源运输为主,煤炭、石油、杂货、集装箱运输综合发展的现代化港口,其发展前景十分广阔。秦皇岛港欢迎世界各地的朋友来港口投资合作,在新的世纪里,把秦皇岛港建设的更加美好,为中国和秦皇岛市的经济的发展做出更大的贡献。

(张利民)

《人民日报》(海外版)2000年1月4日八版

天下疏浚第一航

初访“天航”识“通力”

1998年早春,我们荣幸踏上了天津航道局海上挖泥船。春寒料峭,晨雾初散,从新开河码头驶向煤四期调头水域,虽然能见度不

好，水面上却传来了链斗挖泥船那“嘎吱”“嘎吱”的磨合声。筑港人早已熟悉，这是挖泥船在作业。久违了，港口疏浚的功臣。

同行的天航局项目经理部苏部长径直向锚地驶去。只见水面上座银灰色的庞然大物：她与普通商船不同的是，船头两侧有两只像手臂式的大耙，可收可放。“这就是你们徐副局长点将疏浚大航道的‘通力’轮，”苏部长解释道，“它是我们天津航道局的旗舰。”精明的天航人在监造这艘船时，将她命名为“通力”，即通力协作。在具体设计上，除1.1万吨排水量、5400立方米舱容与“上航”“广航”局的两艘挖泥船一样外，结合国内外各种海域特色，还作了特殊设计，如加长了大耙达42米，使其可挖深35米；使用DGPS卫星定位；挖泥、测深均采用计算机模拟控制；可在海上连续作业几个月不靠岸。目前单船每月可挖掘八九十万立方米，尤其适应大面积疏浚作业，成为亚洲最大的自航耙吸式挖泥船。我们跨上甲板，倾听着天航人的事迹，敬意不禁油然而生：春节的一场寒潮，船头曾结冰1米多高，甲板上冰层有尺把厚。海冰将吸盘和耙管滑道封住，船员们腰栓绳索，人力敲凿，双手冻得像胡萝卜还照常作业，当月完成疏浚量90.56万立方米，效率超过了其在热带马来西亚、菲律宾的月工程量，造船时间利用率达95.5%。3月份再接再厉，完成97.64万立方米，时间利用率达98.3%，超过了国际疏浚最高水平。这就是天航人！一支准军事化的疏浚劲旅。一支能打硬仗的队伍。他们的运营方式与国际接轨，他们的水平国际一流，他们具有国内外疏浚工程的丰富经验，他们理应是秦皇岛港万吨级大航道的首选！

老船长的“舔犊”情

说“通力”轮，就不能不谈老船长臧德铸。他像6000多名天航人一样，在一定意义上说，代表了新中国培养的新一代海员形象。早在1973年秦皇岛油码头建设时，他就为秦皇岛港池疏浚。臧船长动情地说：我的大女儿就是在秦皇岛的海边出生的。我家和秦皇岛港有不解之缘。当调我们到秦皇岛港的时候，有好几个港的工程也等

着我们干，秦皇岛港徐副局长几番盛情邀请，我们能不来么。我们既干，就要干好大航道。老船长去年53岁，大连海校毕业，当船长已经19年了。多年挖泥船长的实践生涯，使他对各类挖泥船了如指掌。

1997年12月28日，“通力”轮由天津港驶往秦皇岛港，这天，刚好是臧船长大女儿新婚的日子，女儿以为父亲一定会参加婚礼。老船长思虑再三，临行搂住最心爱的女儿说，秦皇岛港大航道是局里重中之重，“通力”轮是国家花几亿元买来的，今天雾这么大，航行安全是行船的头等大事，我不亲自去谁去？孩子，人生大事，父亲就委屈你了……。臧船长上船，刚绕过四港池，天津海上交管中心就发出禁航令。为了早一天到秦皇岛港干活，臧船长向海监局立下军令状，保证不出事故。他说：“‘通力’轮有DGPS系统导航，越大雾，其它船都进港避雾，我轮就越安全，‘通力’轮才能在海上畅通无阻。”第二天凌晨，“通力”轮在秦皇岛港海面迎来了东方的曙光。就是这样，1998年元旦、春节、1999年元旦、春节，“通力”轮一直在海上干，最长连续114天不泊岸。臧船长是在秦皇岛港大航道的海面上迎来了新的一年又一年。但他心里总不平静：从女儿出生到女儿结婚，他欠女儿的太多……。

大决战力挽狂澜

天津航道局与秦皇岛港务局同龄，是具有百年历史、全国资历最老的航道疏浚单位，以其丰富的经验、雄厚的技术力量和设备而蜚声国内外。局长徐宗礼是秦皇岛港口建设的老伙伴，亲手承建过国家重点建设秦煤一、二、三期工程，并获得过国家质量管理奖和鲁班奖。就任天津航道局局长后，他率领一班人锐意改革，勇于进取。对于秦皇岛港十万吨级航道工程志在必得。在全国三家大航道局议标中，天航局以其施工组织设计完整、周密，质量承诺可靠和报价合理，一举夺魁。徐局长将秦皇岛港大航道列为天津航道局的“重中之重”，引进国际通用的“项目法人”管理模式，亲自抽调局机