

从合肥港“乘船”可直达上海

合肥“通江达海”不再是梦，今年已送走万件集装箱

记者 祝亮 俞宝强 文/图

您知道吗？省会合肥其实也有大码头，也能走集装箱，而且这些集装箱可以直接运到上海等沿海城市，再通过海轮走向全世界。

就在上周，合肥港国际集装箱码头送走了今年以来第1万件集装箱。1万箱对于一个沿海或者沿江大港来说，实在不值一提，但对于合肥这个和江海不沾边的内陆城市来说，却是意义重大的一步。这意味着合肥人通江达海的梦想已经成为现实。昨日，记者来到合肥市地方海事局和合肥港国际集装箱码头重温合肥人通江达海的追梦之路，并向读者全面展示这个大多数合肥人都并不熟悉的神秘港口……



数百件集装箱堆放在港口

“走水路，一个集装箱省1700元”

算账 集装箱公、铁运成本高

“合肥地区是安徽省最主要的对外贸易基地和集装箱生成地之一，进出口总额占全省的50%以上，集装箱生成量约占全省总量的一半。活跃的对外贸易推动了外贸货物运输的发展，但由于合肥长期没有集装箱码头，集装箱运输只能通过铁路、公路直接运输方式，或者由公路运至芜湖、南京，再由水路中转到上海等地。集装箱公、铁运费高，铁路周班专列少。”

合肥海事局的工作人员给记者算了一笔账：“每标准箱运抵上海，铁路运输成本2200元/标准箱，公路运输成本约3000元/标准箱，水路运输成本约1300元/标准箱，与铁路、公路运输相比，水路运输每标箱可节约运费成本800至1700元。”

由此可见，铁路、公路集装箱运输既增加了企业运输成本，又不能发挥水运在综合运输体系中运量大、成本低、能耗低的优势与潜能。

“合肥2000多年前就是知名古港”

历史 合肥港，《史记》上有记载

其实，合肥早在2000多年前就是一个知名古港。《史记》中便有“合肥受南北潮，皮革、鲍干鱼和盐渍鱼、木输会也”的字句。在京杭大运河未开拓之前，由于合肥位于江淮联运的最接近点，在汉代时已是很兴旺的水陆码头了。只是明末清初至建国初期，由于长期淤塞无人疏浚，河道日趋狭窄，无法停泊大型船只。

明末清初至建国前，合肥城内河道淤塞，港口下移至东门外，只能停泊木帆船，一年中最多通航八个月，港口全为自然岸坡，港口年吞吐量不足2万吨。

合肥市地方海事局相关人士表示，上世纪八十年代以后，合肥港加快了发展，2004年，合肥港被规划列入全国28个内河主要港口之一，在区域综合运输体系中的作用和港口地位得到提升。如今，合肥已经走入滨湖时代，对水运要求逐步提高，这为合肥港提供了难得的发展机遇。同时大宗物流首先选择低成本的运输方式，对江淮地区的主要港口合肥港来说，也是重大利好。

“集装箱可从合肥港乘船达上海港”

圆梦 “门到门”，合肥也能通江达海

实现集装箱水路运输可有效降低综合物流成本。建设合肥港综合码头，大力发展合肥集装箱水路运输，意义重大、影响深远。在这样的背景下，2008年10月28日，合肥港综合码头一期工程开工建设。

码头位于合肥市包河区大圩镇迎河村，南淝河右岸，上距合宁高速公路桥1公里，下离巢湖施河口口门16公里，水路经合裕线航道（南淝河、巢湖、裕溪河）直入长江，陆路与合肥市繁华大道相连接，交通畅通便捷，区位优势明显。项目一期工程占地458亩，岸线总长700米，建设3个1000吨级泊位（兼靠2000吨级船舶），其中：件杂货泊位1个，多用途泊位2个，设计年吞吐能力集装箱7万TEU（标准箱）、件杂货91万吨。

“水路集装箱运输呈现快速发展势头”

高效 船舶签证“一卡通”，5分钟搞定

合肥港集装箱码头于2010年12月30日建成投产以来，水路集装箱运输呈现快速发展势头，首月完成进出口657TEU（标准箱），今年一季度完成集装箱吞吐量3825TEU，分类货物吞吐量59万吨，仅2011年4月就完成集装箱吞吐量3200标准箱，分类货物吞吐量达38万吨，创单月集装箱吞吐量历史新高。

据该局相关人士分析，合肥港一季度港口吞吐量的快速增长，得益于近几年合肥经济的持续发展，能源与原材料的需求不断增加，港口货源状况得到较大改观。而随着

“河道整治工程全面推进，‘两千’、‘两支’升级改造全面实施”

未来 “十二五”末，吞吐量可达4000万吨

“百舸争流千帆竞，借海扬帆奋者先”。备受社会各界关注的合肥港集装箱码头建成并开通运营，标志着集装箱可从合肥港“乘船”直达上海港，实现近、远洋运输，承载合肥真正意义上的“通江达海”梦想得以实现。

按照“十二五”规划，合肥市综合物流运输需求旺盛。合肥水运迎来了建设发展黄金期，水运基础设施重点项目全面铺开，裕溪、巢湖复线船闸和派河河道

整治等工程建设全力推进，“两千”（合裕航道南淝河线、合裕航道派河线）整治、“两支”（店埠河航道、丰乐河航道）升级改造全面实施，南淝河、派河、店埠河、丰乐河、临湖等5个港区的建设进一步加快，全面提升合肥水运的综合实力，着力打造合肥江淮航运中心。预计到2015年合肥港吞吐量将达到4000万吨，集装箱20万TEU（标准箱）。

合肥港综合码头一期工程建成并投入使用，填补了合肥水运进出口货物通关的“空白点”，是合肥水运发展主动与上海国际航运中心对接，充分发挥内河水运优势，实行内河——江海“门到门”一站式便捷、高效运输服务的重要体现。使合肥的家电、机械等物资产品实现集装箱从合肥港装船，由水路直达上海港，外贸集装箱班轮可从上海港通过内支线直抵合肥港。这将一改合肥集装箱运输通过公路中转水路的局面，使合肥地区的水运优势得以有效发挥，实现合肥真正意义上的铁、公、水、空四位一体的立体交通。”合肥海事局工作人员说道。

据了解，为保障合肥港集装箱码头的有效运行，合肥海事部门实施船舶签证“一卡通”，办理签证时间由30分钟缩短为5分钟，实现集装箱船舶随到随接、准时开航。

合肥港综合码头一期、合肥派河熔安动力码头建成并投入使用，派河河道整治，大兴集危险品码头改造相继完工，合肥港的基础设施条件得到极大改善，港口通行能力大大提升。各码头单位还加大了对装卸设施的投入，港口装卸能力不断加强，装卸效率不断提高。

据该局相关人士分析，合肥港一季度港口吞吐量的快速增长，得益于近几年合肥经济的持续发展，能源与原材料的需求不断增加，港口货源状况得到较大改观。而随着