

沧州海事保电煤运输显担当

拼效率 优服务 敢创新

□ 全媒体记者 甘琛 通讯员 郑奇

春节临近,正值迎峰度冬的关键时间点,燃煤需求有增无减。

2月12日,记者从沧州海事局获悉,该局将确保电煤运输通道畅通和提高电煤运输船舶周转率作为政治任务,保障电煤高效运输。

据统计,1月份沧州海事局共安全组织电煤运输船舶进出港726艘次,发送电煤1565.8万吨,在港口出现寒潮大风频发和盛冰期双重恶劣天气叠加下,依然取得了与去年月平均下水量基本持平的成绩。

拼效率 电煤下水量创新高

黄骅港是国家北煤南运的重要下水港,去年电煤下水量达1.93亿吨。

1.93亿吨不仅刷新了黄骅港建港以来的电煤下水纪录,更是沧州海事局谋划大局、精准施策,向船舶进出港每个环节要效率的丰硕成果。

黄骅港煤炭港区是专用煤炭码头,码头装卸效率极高,船舶压载水排放时间较长,延长了船舶装船时间。

沧州海事局打破常规,在船方保证压载水清洁的前提下,允许船舶在锚地提前适当排放压载水,减小在码头的排放压力,使压载水排放和装船相匹配,节约了大量船舶等待装货时间。

以5万吨级船为例,每船可节约2小时左右。“我们是4.95万吨的船舶,在装满压载水情况下,提前排放可以节约装货时间3—4小时。”正在黄骅港装货的“华盛162轮”船长感慨地说。

黄骅港港口水域通航环境十分特殊,船舶锚地距离港口泊位距离较长,而且进出港航道一般为单向通航,为提高航道利用率,船舶进出都是采取“组团”出港、“组团”进港的“压茬”交通组织方式。

沧州海事局通过大量的船舶进港数据分析,发现同一批次“组团”进港船舶,“组团”时间较长,不利于“组团”出港、“组团”进港这种“压茬”进出港作业的模式高效开展。

该局主动解决进港“组团”难题,安排有进港计划的船舶在锚地提前起锚,并根据船舶锚泊地点远

近合理控制“提前量”,组织船舶在航道口门前提前组好团排队上线,极大缩短了船舶“压茬”进港效率,比传统方式一批次节约2小时以上。

同时,该局还通过对杂货港区通航环境、交通流、船舶通过效率等进行多方面综合分析,建立了杂货泊位空闲待泊机制,允许电煤运输船舶提前到杂货码头待泊,船舶待泊后比从锚地进靠,单船综合节约1.5小时左右。“杂货码头待泊的利用,是在不增加港口硬件设施的情况下,向管理要效率,通过待泊、移泊等交通组织,提高了港口泊位利用率,减少了船舶运营成本。”沧州海事局交管中心主任崔锋说。

优服务 提高船舶周转率

据统计,去年沧州海事局共组织电煤船舶9024艘次,这也是近年来黄骅港煤炭港区航道通航密度最大的一年。

沧州海事局通过开辟电煤运输船舶绿色通道,极大方便了电煤运输船舶,通过优化船舶交通组织,提高了船舶的进出港效率,通过增强海事服务意识,提高了船舶动态执行效率,在海事服务中彰显了作为。

在沧州海事局大港海事处的柜台上,总有一个柜台上写着“24小时电煤船舶绿色通道”的字样。

“电煤船舶装货很快,有时候晚上8点钟靠泊,凌晨4、5点钟就要完货离泊,如果海事没有实施24小时服务,不施行优先办理业务,有时候碰到窗口办事人员较多的时候,肯定会耽误船期。”黄骅港中海船舶代理副总孙文晨如是说。

2017年,沧州海事局共优先办理电煤运输船舶手续600余件次,加班安检80余艘次。

窗口服务高效节约的是办事时间,而优化交通组织既节约了船舶通航时间,更节约了船舶运营成本。

神华中海航运有限公司黄骅港办事处负责人告诉记者:“2017年,我们公司的船有8艘船参与过船舶双向通航,船舶综合周期比预计提前了2天,既节约了船舶运营的成本,又增加了公司年度船舶运营能力。”

据悉,沧州海事局加强对航道双向通航研究,55艘次电煤船舶获益,单船平均周转时间缩短6小时以上。

敢创新 从大自然手里抢时间

“黄骅港海上预警信息志愿传播联盟”让预警预报更精准,打通了预警信息传递的“最后一公里”;船舶交通组织“见缝插针”,紧紧抓住恶劣天气的“窗口期”不放松;防冰抗冰机制的实施,让“冰封”黄骅港成为历史。这是沧州海事局以分秒必争的精神与恶劣天气的赛跑。

恶劣天气具有不可抗力性,只有通过精准的预警预报,才能降低实施海事行政措施对港口作业的影响。沧州海事局牵头成立了“黄骅港海上预警信息志愿传播联盟”,打通了预警信息传递的“最后一公里”。

2017年发布预警短信息6万余条,有效预防了险情事故的发生,全年搜救成功率100%,真正做到了让安全出效益。

同时,该局还实施了精准预警预报,才能更加科学采取交通管制措施,沧州海事局2017年恶劣天气交通管制时间较2016年减少8%,实实在在为港口生产“从大自然手里抢时间”。

“从大自然手里抢时间,我们就得了解自然、研究自然,找出规律,才能顺势而为,乘势而上。”沧州海事局局长闫克俭说。沧州海事局根据恶劣天气季节性的特点,重点对频发性恶劣天气进行研究,找出天气转化的规律,突出做好了恶劣气象海况条件下的“窗口期”利用,建立相应的船舶进出港作业应急机制,“见缝插针”抢运电煤,实现两个恶劣天气之间,只要有通航的可能,立即组织船舶进出。

除了大风天气,海冰也是黄骅港电煤船舶必须面临的“强敌”。

2018年初,这里“如约”出现了一般等级浮冰,最厚大约15厘米,对船舶进出港造成一定影响,沧州海事局持续发力,通过发布预警、发送提醒、密切监测、组织破冰、应急值守等措施的实施,降低冰情对港口运输的影响,保障煤炭港区2018年取得开门红。

共商联盟建设 共筑长江中游航运中心

本报讯(全媒体记者 郝琦 记者 马日福)2月11日,长江中游航运中心港航联盟在武汉举行迎春座谈会,共商发挥联盟桥梁纽带作用,加快长江黄金水道建设、推动长江中游航运中心发展。

据介绍,去年9月29日,在长江中游航运中心发展恳谈会上,首次发出成立长江中游航运中心港航联盟的倡议。11月3日,联盟成立大会暨高峰论坛在武汉成功举行,首批近120家单位携手入盟,范围涵盖12座城市的港口企业、航运企业、物流企业等诸多领域。座谈会上又增添了金融、法律机构的“新鲜血液”,内容更丰富、

合作更广泛、链条更完整;联盟成立3个月,“一网、一刊、一论坛”按照预定目标积极推进,保持着健康、稳步、持续的发展势头。

今年是长江中游航运中心港航联盟完善机制建设,强化对外联系沟通的第一年,联盟将突出质量变革、效率变革、动力变革,以推进铁水公多式联运、降低综合物流成本、服务区域经济发展为己任,紧密联系港航建设发展、改革创新的工作实际,深入贯彻落实党的十九大精神,为提升水运服务在鄂湘赣三省沿江经济社会发展中的支撑作用作出积极贡献。

以上率下 上下结合 推进党的十九大精神落地生根

(上接第1版)一是筑牢政治灵魂,不断坚定理想信念,坚持用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑、指导实践、推动工作。二是坚定“四个意识”,不断提高政治站位,严守政治纪律和政治规矩,确保党对交通运输工作的绝对领导。三是勇于担当负责,强化履职尽责,勇于改革创新、攻坚克难,不断推动工作落实。四是全面增强本领,善于战略谋划,崇尚真抓实干,不断提升履职能力,争做行家里手。五是严防“四风”反弹,牢固树立以人民为中心的发展思想,坚持作风建

设永远在路上,营造风清气正的氛围。

据了解,在部领导全员参加督导部分单位领导班子年度民主生活会的同时,按照全覆盖要求,部直属机关党委、人事教育司和直属机关党委常委共组成8个督导组,对部机关司局和部属一级单位领导班子年度民主生活会进行了督导,部海事局、长江局、救捞局、中国船级社党委(党组)分别组织相应督导组对本系统局级单位领导班子民主生活会进行了督导。中央纪委驻交通运输部纪检组应邀参加了部分单位领导班子年度民主生活会并给出具体指导。

新春佳节问冷暖、听心声、送祝福

(上接第1版)

广大基层职工是交通运输改革发展的重要力量,部领导纷纷深入基层一线,向他们送去新春祝福。杨传堂到宁夏回族自治区银川市普通公路治超站、高速公路施工现场、河东机场客运枢纽、固原市西吉县部定点扶贫点以及山东省济南市济南西站、长途汽车总站、山东省交通运输监测与应急处置中心、12328山东交通出行咨询中心等,李小鹏到北京市北京站、四惠交通枢纽以及首都国际机场等处,李建波到宜昌市三峡船闸、三峡坝区海事处太平溪海巡执法大队、三峡待闸锚地管理处、长航公安局三斗坪消防站、石牌旅游客渡码头等处,戴东昌到四川省阿坝藏族羌族自治州小金

县部驻四川藏区定点扶贫联络组,刘小明到广西壮族自治区南宁吴圩国际机场、火车东站、琅东客运站、贵港市“平安春运”爱心驿站等处,走访慰问了一线职工。

据了解,2018年元旦期间和春节前夕,部直属机关党委、工会和离退休干部局开展用心用情用力送温暖、送关怀、送祝福“三用三送”活动,组织慰问了部机关和在京直属单位困难职工、京外挂职干部家庭、劳动模范、党外人士和统战代表、机关后勤人员、节假日值班人员,以及部分离退休干部和生活困难党员、老党员,累计1300余人。部管国家局也组织慰问了有关人员。节日期间,杨传堂、李小鹏等部领导还将慰问部机关各值班部门、后勤物业人员等春节期间坚守岗位上的干部职工。

云水间铸忠诚 风浪里显本色

——记奋战在中石化天津LNG保运一线的大沽口海事人

□ 全媒体记者 甘琛 通讯员 王薇

2月6日13时50分,首艘LNG(液化天然气)船舶“中能北海”轮安全靠泊天津港大港港区,标志着中石化天津LNG正式投运,将为京津冀及周边地区居民温暖过冬提供源源不断的清洁能源保障。

中石化天津LNG投运这一重大民生工程的背后,离不开一群人,他们讲政治、顾大局,送服务、保安全,在工程的每一个阶段都倾注全部心血,确保了新的海上清洁能源运输动脉形成。他们就是“云水间铸造忠诚、风浪里尽显本色”的天津大沽口海事人。

敢与时间赛跑

中石化天津LNG项目是一个新的保民生用气的输送口,开通的背后却有着让人难以想象的艰辛。LNG码头位于天津大港港区,大港港区航道由于横亘着一条渤西管线,最浅处只有6米多深,远不能满足LNG船舶吃水要求,导致LNG船舶无法正常进出港。国家能源局专题会议要求,尽快实现中石化天津LNG项目首船进港,春节前实现项目投运出气。为实现首艘LNG船舶进港,新建渤西油气处理厂搬迁工程紧急投入使用,老渤西管线大港航道段拆除、大港港区10万吨级航道疏浚等配套项目都要完成,时间紧、任务重,所有参与方都倍感责任重大。

大事难事看担当。大沽口海事局负责人第一时间向第四执法大队提出要求:“我们一定要在业务受理办理上提速加速,要敢于与时间赛跑,为民生工程赢得工期!”这既是命令,要不折不扣必须完成的任务,又是号角,催人奋进鼓舞人心的冲锋号。第四执法

大队所有人员斗志昂扬、信心满满,开始了与时间赛跑之旅。

“完成渤西管线大港航道段拆除和大港港区航道浚深两项涉水工程,成为实现中石化天津LNG项目投运迎来首船的前提条件。”第四执法大队执法人员告诉记者。大港港区航道水深不能满足LNG船舶吃水要求,需要切除渤西管线大港港区航道段后再对附近2公里航道进行浚深。

为快速办理相关海事业务,第四执法大队全体人员开启无假日办公和“预受理、预审核”服务模式,迅速投入到高强度工作中。按照规定水上水下活动许可审批办结时间为15个工作日内,在施工开工前期,队员喻启胜、王伟专门对接跟踪施工许可办理,在关键节点与施工单位加强沟通联系,及时为相对人提供咨询服务为企业排忧解难,结合“预受理、预审核”服务模式,在符合法定程序条件下,最终仅用1天时间即完成老管线拆除和航道疏浚水上水下活动许可证的核发和签发,做到了水上水下活动许可证“当日申请、当日办结”,拓宽了企业施工工期,为中石化天津LNG项目投运和首艘LNG船舶及早进港送气争取了宝贵时间。

在这两个月间,队员们加班成为常态。在一次水上水下活动许可证办理过程中,企业材料准备不充分且对新的许可证申请系统不熟悉,喻启胜、王伟从早上对接相对人后,便手把手指导相对人完成各项材料提交和系统操作,并且同步进行航行警告发布的各项事宜,一直忙到晚上10点多。

“正因为我们的队员这样加班加点,提供全程化、保姆式跟踪服务,才能做到水上水

下活动许可证‘当天申请、当日办结’的高效,才确保了中石化天津LNG投运进首艘LNG船舶配套施工的安全有序完成。”第四执法大队工作人员告诉记者。

兵要有个兵样

“同事们都喊我们是‘南翼哨兵’,既然是兵,就要有个兵样!”大沽口海事局第四执法大队队员王维印告诉记者。第四执法大队处在首艘LNG船舶安全保障第一线,承担着大量的海事业务,而远洋船舶轮机长出身的王维印,正是保障中石化天津LNG首船安全进港的主力干将。

王维印年近四十,上有老下有小,年迈的父母患过脑血栓,两个孩子中小的还不满周岁,正是需要他照顾的时候。“但只要工作岗位有需要,他就义不容辞,奋战在执法一线。”大沽口海事局负责人告诉记者,这段时间,每天下班了都能看到王维印坚守在岗位上。王维印说:“工作要往前干,我提前研究研究,做到知根知底。”

这就是王维印,大沽口海事人的典型代表,“踏踏实实守岗位、兢兢业业成工作”是他的人生信条。据介绍,在这两个月里,以王维印为代表的大沽口海事人全身心投入到中石化天津LNG投运进首船的安全保障一线上,他们没有周末、不计得失、鼓足干劲、团结一致,确保了LNG首船安全进港。

迎风踏浪去“挑刺”

冬季的海面,气温零下20摄氏度,第四执法大队执法人员冒着刺骨寒风,在航道中清理渔网渔具。原来,一些渔民受利益驱使,随意在大港港区主航道内及周边通航水域下渔网、渔具,并时常出现横穿、占用航道现象,严重影响大港港区的通航环境及水域秩序。

为确保航道清爽,大沽口海事局积极推动,南港管委统一部署边防、海警、海事公安等执法部门联合开展了“清网行动”,对大港港区的渔网、渔具进行清理。第四执法大队队员问皓是“清网行动”的总协调人,负责制定巡查路线,协调海巡船和其他执法部门人员开展行动等各类事宜。

每天一大早,问皓迎着海风、踏着海浪,抵抗着零下十几度的严寒,去航道里“挑刺”,清理碍航的渔网渔具,驱赶航道内作业的渔船。有一些渔民不听劝阻且情绪激动,执意将渔网布设在通航水域。大学辩论队出身并做过村官的问皓,结合海事业务充分



LNG船舶“中能北海”轮安全进港。天津海事局供图

发挥自己做群众工作的优势,从违法性、危害性等角度,深入浅出地介绍随意布设渔网、渔具的影响,得到渔民们的充分认可,许多渔民自行将碍航渔网进行回收,“清网行动”执行效率倍增。

据介绍,一个多月的时间,第四执法大队联合各执法部门开展联合清网行动19次,共清理非法渔网41起、非法渔具115起,劝解渔民自行回收渔网15件,全程参与的问皓海上巡航里程超过2000海里,有效净化了大港港区主航道和LNG码头前沿等重点通航水域环境,为中石化LNG进首船畅通了航路,奠定了坚实的通航基础。

主动服务保供气

大沽口海事局指挥中心,作为船舶交通组织和应急处置的职能部门,调动全员力量投入到LNG船舶进港保障工作当中。他们主动服务,结合实际情况协助施工船舶制定合理的施工方案,为商船正常进出大港港区制订了安全科学的绕行方案,并主动向船方提供大港港区相关通航资料的英文版。

指挥中心充分利用VTS职能优势,设立保供气专台,刘恒志与李兵两位同志正是指挥中心保供气专台的值班专员,在施工进行的两个月中,忙碌和专注成为他们的代名词。原本白班值守的两人勇挑重任,轮班完成了对大港航道及施工水域的24小时不间断监控值守。

在保供气专台上显眼处贴满了相关单位及船舶的联系方式,摆满了各项施工方案及应急预案,“我们的岗位是大港港区的通航中枢,任何沟通不畅和应急反应的迟缓,轻则影响船舶施工和商船正常进行,重则带来安全隐患甚至影响到整个京津冀地区能源供应,我们必须做好预判、及时反应,协调得当。”刘恒志介绍说。

2月6日“中能北海”轮进港这一天,两位值班专员顾不得休息,共同守在值班台前,为其安全进港进行全程监控。他们密切关注着航道附近的小型雷达回波,这些小回波大多显示为渔船,它们的盲目行驶会给LNG船舶带来危险,值班员将其逐一捕获,并通报给海巡船进行驱离,确保“中能北海”轮安

全进港。

2月6日13时50分,“中能北海”轮引航员向交管中心报告,LNG船舶已经靠妥大港LNG码头,值班员悬着的心终于放下了。但事情还没完,刘恒志告诉记者:“虽然完成了大港港区首艘LNG船舶的安全进港,保供气专台仍需值守,这个年我们要继续维护好航道秩序,守护着海事人的使命和光荣!”

倾心护航为平安

2月6日,是一个特殊的日子,这一天,首艘LNG(液化天然气)船舶“中能北海”轮进靠中石化天津LNG码头。大沽口海事人近两个月的付出终于有了回报,但为了首船安全,第四执法大队严阵以待,一点也不敢放松警惕。

一大早,巡航执法人员乘3艘海巡船和护航拖轮出现在远离LNG码头25海里的既定位置。而在此之前,第四执法大队的全体队员们早就针对LNG船舶高风险和高排他的特性,制定了保障方案,对LNG船舶进港、靠泊期间的各个环节、各个节点的安全保障都做了周密细致的部署。

当“中能北海”轮抵达天津VTS报告线时,负责现场指挥的王维印在海巡船上迅速组织,拖轮按照护航方案对“中能北海”轮实施保护,形成移动安全区,护送LNG船舶向码头航行,严防航途中无关船舶驶入。当“中能北海”轮安全靠泊LNG码头后,早已守候在岸边的队员宋成成和刘保华第一时间登轮,开展现场监督检查,为船舶进行安全“体检”,查看接卸作业前船舶与码头间沟通、协调、自查情况,为船舶向码头安全输气作业把好安全关。靠泊作业期间,第四执法大队的队员们也丝毫不敢松懈,赵广亮在应急指挥室值守,通过雷达、CCTV、AIS等信息化监管手段密切掌控该轮状况,及时发现异常情况,做到应急处置有效可靠。

“云水间铸忠诚,风浪里显本色。”这是一群勇于担当、勇往直前的真男人,这是一群不惧风浪、不怕艰苦的铁汉子,他们温暖了人民群众,他们为打好污染防治攻坚战,让群众温暖过冬,打赢蓝天保卫战贡献了海事力量。请记住,他们是大沽口海事人。



在海巡船的管控下,LNG船舶驶入大港港区。天津海事局供图