

“蓝天白云更多了,大船变得更加安静,再看不到黑烟冒了。”说起岸电给生活带来的变化,宁波舟山港工人小李有着切身感受。数据显示,2017年浙江全省建成岸电160余套,累计建成高低压岸电560余套,其中高压岸电10套,基本实现宁波舟山港万吨级码头和京杭运河水系水上服务区岸电设施全覆盖。

浙江港航的绿色生态之路

□ 全媒记者 陈俊杰

岸电建设只是浙江港航迈向绿色港航的一小步。近年来,浙江港航部门生动践行习近平总书记“绿水青山就是金山银山”的理念,以重点绿色项目为支撑,着力推进绿色港口、绿色航道创建,构建高效智能节能体系,扎实推进绿色港航创建工作,开启了一条绿色生态发展之路。

生态理念贯始终

6月9日,记者在舟山中化兴中石油转运有限公司看到,国内首个大型原油装卸码头油气回收系统正在平稳作业,回收的高纯油气作为锅炉补充燃料。据介绍,该系统突破了大型原油装卸码头油气回收技术瓶颈,每年可处理装船油气约500万平方米,减少烃类排放约1000吨,预计每年节约燃料油约1000吨,折合标煤约1500吨。

在浙江,这样的生态环保项目还有很多,而浙江港航部门则投入巨资,以大手笔拓展绿色港航的宏远蓝图,为港航绿色发展开辟新途。

据介绍,截至2018年一季度,浙江绿色港航重点支撑项目投资53.41亿元,占计划投资额的95%。

在港口方面,截至2018年3月,宁波舟山港宁波港域绿色港口项目完成投资113985.29万元,为创建总投资计划的77.11%。温州港绿色港口完成投资5469.64万元。

在绿色航道建设方面,截至2018年3月,钱塘江中上游衢江(衢州段)绿色航道重点支撑项目完成投资23.12亿元,是总投资计划的106.00%;杭甬申线(浙江段)完成投资33450.78万元,是总投资计划的107.92%;京杭运河(湖州段)绿色航道完成投资13612.50万元,是总投资计划的86.12%。

“在推进生态项目建设的过程中,我们还十分注重运用新工艺新技术,争取做到全程绿色施工。”浙江省港航管理局科技信息中心负责人任长兴告诉记者,浙江省港航局

相继开展《内河桥梁整体顶升关键技术研究》和《资源节约型限制性Ⅲ级航道建设关键技术研究》,将研究成果上升为地方标准《浙江省内河桥梁整体顶升工程技术规程》和《内河限制性准Ⅲ级和准Ⅳ级航道通航标准》,并应用于内河航道升级改造的实践中。项目工程会结合地域特点,采用不同的绿色施工工艺,如嘉兴市结合水网多的特点,采用水上施工代替陆上施工应用;湖州注重文化的再造、历史的传承,把京杭运河沿线的绿化、景观、文化融入航道建设中,全力打造“船在水上行、人在画中游”的舒适美观通航环境。

节能减排提质量

2016年4月1日起,宁波舟山港10个核心港区 and 江苏南通、苏州港及上海港一起率先实施船舶排放控制措施。如今,这一措施的效果正在凸显。浙江省环境监测中心的监测数据显示,2017年,宁波北仑监测点二氧化硫含量同比下降15.3%,宁波镇海监测点同比下降26.6%,港口周围环境空气质量明显改善。

空气质量更好的背后是浙江港航大力推广岸电建设的行动与努力。2017年9月,交通运输部、国家能源局、国家电网公司与浙江省政府在湖州成功举办了“靠港船舶使用岸电现场推进会暨京杭运河河岸电全覆盖启动仪式”,并签署了“共同推进船舶港口岸电发展战略合作协议”,将浙江绿色发展理念推向全国。

不仅如此,岸电的发展也为船民带来了实实在在的好处。在长湖申线跑船几十年的船主老高介绍,现在天气渐渐热了起来,但晚上睡觉却不再枕着“轰隆”声入眠,不必担心柴油发电机水箱中的水烧干……“天气热的时候,岸电桩就是香饽饽,在南浔和城东水上服务区都可以用上岸电,去晚了还不一定轮得上。”老高指着岸电桩说道。

如今,往返浙江湖州、嘉兴的船民,只要船舶停泊在水上服务区,就可以刷卡取电。作为全国首个内河水运转型发展示范区,湖州率先实现水上服务区岸电“一卡通”,启动了“绿色交通港口岸电工程”,实现了水上服务区岸电全覆盖。

伴随着内河水运转型发展的新需求,浙江港航部门顺势推进内河船舶型标准化,为绿色港航高质量发展铺路。统计数据显示,截至2017年底,浙江省累计核准拆改船舶3577艘,累计发放补助资金4.069亿元。

任长兴告诉记者,浙江港航还狠抓“三不一推”、助推“五水共治”,全面推进“船舶生活污水零排放”。浙江是国内唯一制定政策对现有100~400总吨内河运输船舶加装生活污水收集存储装置进行补助的省份,省内新建100~400总吨内河运输船舶将全部安装生活污水存储装置,2018年全省计划改造1100艘。目前,省管通航水域已建成船舶油污污水接收点60处、船舶生活垃圾接收点1400余处,其中浙北航区油污水、垃圾接收点基本实现全覆盖。2017年省管通航水域累计回收船舶生活垃圾600余吨、含油污水2000余吨。

绿色智慧促发展

“哎呀!水上ETC太方便了,我现在根本不用爬上爬下、跑来跑去地报港、缴费,手机上点点就好了,我的船相比之前来说,多跑了很多航次嘞!”6月8日,“浙杭州货00349”的船员在使用“水上ETC”过闸时开心地说。据了解,该系统是浙江首套“水上ETC系统”,正式运行一年来,已通过船舶3万多艘次,过闸吨位1096余万吨,每次节省上岸办理手续时间约20分钟。

近年来,浙江港航部门充分发挥科技信息化作用,围绕“互联网+”做文章,用绿色智慧思维谋划港航生态创新之路,取得了一系列

成果。2016年12月,由浙江省港航管理局和交通运输部水运科学研究院、浙江省交通规划设计研究院共同研究推出的全国首个绿色内河航道评价指标体系出台,有效填补了国内绿色内河航道评价体系的空白。浙江港航部门还组织完成“浙江港航水运能耗管理系统”、“浙江港航水运能耗管理系统实时监测子系统(一期)”,可轻松掌握全省港航能耗数据。

通过智能化节能项目建设,航道智慧管理水平不断提升。在宁波港域,港航部门组织实施了可视化及作业流程优化项目、智能化闸口系统、港口铁路物流调度指挥系统、大宗货物码头生产运营信息化管控平台建设项目等多个智能化节能项目。乐清湾港口生产运营信息化管控系统初步完成散货生产管理系统、视频监控系统和智能闸口系统建设工作,散货生产管理系统投入运行后,实现了汽车提货过磅无人化操作。钱塘江中上游衢江(衢州段)正在开展数字航道及船闸调度系统建设,航电枢纽信息化系统实现电站无人值班。

“未来我们还将继续加强科研和标准化工作,依托科技创新助推绿色发展。”任长兴介绍,浙江港航部门将结合《绿色航道评价指标体系研究》、《基于大数据平台的浙江省船舶排放监测监管关键技术研究》等科研项目,以及中化兴中原油装卸船油气回收和新奥舟山LNG国际加注站等交通运输部试点示范项目,总结经验,着力将相关科研和绿色港航创建点上升为标准规范,为绿色交通创建提供可复制可推广的港航样板。



6月10日,重庆长寿王家滩水域的当地水位逐渐降到155米以下,水道弯、窄、浅、险特征愈发明显。为尽可能提高通航效率,长江重庆航道局长寿航道处加密出勤及水位探测,确保航标正常和航道尺度达标。上图为11日,几十艘船舶依次排队稳船在江面,等待通过王家滩水域。 吴永锋 摄

湛江港集团5月集装箱量创历史新高

本报讯(全媒记者 龙巍)6月12日,记者从湛江港集团获悉,5月份,湛江港集团单月完成集装箱箱量8.9万TEU,同比增长24%,创单月箱量历史新高。

据介绍,5月湛江港集团海铁联运箱量超2千TEU,同比增

长80%以上;“散改集”完成箱量同比增长22%;内外贸箱量同比分别增长28.74%、8.94%。

另悉,受湛江港集团托管经营的常州新长江港口有限公司(下称“常州港”),继4月份月度吞吐量创新高后,5月份再接再厉,完成月

度吞吐量158万吨,连续刷新月度货物吞吐量历史记录。

今年1~5月,常州港累计完成货物吞吐量677万吨,同比增长22.2%,利润实现同步大幅增长,1~5月累计利润总额同比增长88%。

马鞍山积极建设“园林式港口”

本报讯(全媒记者 鄢琦 通讯员 王正 朱根胜)6月12日,记者从马鞍山市港航管理局获悉,该局在大力巩固长江干支流非法码头整治成果、加快推进长江马鞍山段“河长制”等工作的同时,深入推进港口码头污染防治工作,取得系列新成果。

该局进一步建立健全工作机制,先后印发实施了《2018年马鞍山市港口码头污染防治工作方案》等13个方案,梳理出47项港口船舶环保具体任务并

细化分解,建立市局班子负责人分片包保、联合执法、专项考核、有奖举报等8项工作机制和港口码头正面清单,今年以来已召开3次环委会、6次固废整治专题调度会,市局及5个分局共计开展环保专项检查700余次。

为了强化港口大气污染防治,该局向相关企业明确“全覆盖、严封闭、路硬化、勤喷洗、常冲洗、建岸电”等6项标准并狠抓落实,其中慈湖综合码头在全省率先实现厂区内物流短倒车

辆纯电动化,当涂中天港口建成全市首套微粉装卸收尘系统,马鞍山港口集团已投资1000余万元启动防尘网工程建设。

同时,深化港口水污染防治,督促港口企业做到“三池一单”,即“沉淀池、化粪池、垃圾收集池(桶)、船舶污染物转运联单”,目前全市长江干线24家港口企业中,已有14家完成船舶污染物接收转运及处置设施建设,占年度目标的58%,超序时进度17个百分点,其中当涂海辰码头投资150万元实施“清污、减排、增绿”三大工程,积极打造“园林式港口”。



产业要发展,人才是基础。6月10日,记者从重庆航运交易所(以下简称“重庆航交所”)了解到,自2012年以来,重庆航交所积极争取政策支持,每年整合资金500余万元,先后实施航运人才“双万工程”“151工程”“千人计划”等项目,短短5年内,重庆新增船员等技能人才1.5万余人、高级船员4000余人,较好引导航运人才队伍健康发展,为重庆航运业健康发展和航运中心建设提供了有力的人才支撑。

多工程补多层次需求

“基础人才来源不畅,内河船员等技能型人才出现‘用工荒’,每年刚性缺口5000人左右;中高端人才整体素质不高,特别是现代航运人才严重不足,重庆从事航运信息研究、航运金融、航运保险、船舶检验、航运经纪、航运交易结算等方面的现代服务人才不足1%,与伦敦、上海等航运发达地区差距巨大。”重庆航交所人才部部长谭明介绍道。

为解决重庆航运人才自身短板问题,服务航运中心建设需要,2012年以来,重庆航交所积极争取重庆各政府部门支持,每年整合资金500余万元,紧密结合行业实际,先后实施航运人才“151工程”、“双万工程”、“千人计划”等中长期人才项目,优培精培航运中高端人才,多培速培航运基础人才,将航运人才培养与三峡库区、贫困地区群众就业“结对子”,在解决航运各阶层人才需求问题同时,带动库区人员就业。

目前,重庆航运人才在长江全线具有比较优势,技术船员普遍持有走通全线的适任证书,水上运输业、船舶制造业、港口物流业等行业的人才结构相对合理,与重庆航运发展基本相适应。

“双万工程”填船员缺口

2014年2月,重庆“万名三峡库区群众转移就业、万名库区航运人才技能提升”培养工程(简称“双万工程”)正式启动。该项工程由重庆航运交易所与重庆市移民局共同实施,计划五年内开展10000人次航运相关职业就业培训和10000人次的在职技能提升培训,并结合重庆航交所收集的航运企业船员需求信息,定向培训水上运输、港口航道等不同类型船员。

自实施以来,“双万工程”已累计

培厚成长沃土 打造航运人才中心

□ 全媒记者 程璐 杨柳

开展培训班473期,培训内河船员等技能型人才1.8万余人,参加“双万工程”培训的人员分别在重庆200多家港航企业工作,有效缓解了重庆内河船员队伍来源不足问题,促进了重庆航运人才队伍整体素质的提高。

现阶段,为促进船员有序流动、建立船员诚信机制,重庆航交所挂牌成立了重庆航运人才服务中心,率先在全国内河开展船员职业档案统备案服务,建立了2万余名船员的动态信息库,为船员搭建网上家园。

“重庆有5.8万余人的内河注册船员,在我国内河、长江全线占比约8%、13%,船员是占比是很大的,所以我们对航运人才维稳和开源同等重视。”谭明介绍,目前重庆航交所建立了重庆航运人才网和微信公众号,编写了《重庆航运人才发展报告》、《重庆航运人才风采录》等文献,并通过多种方式及时发布重庆航运人才市场供求情况、培训考试、劳动力价格等动态信息,引导航运人才队伍健康发展。

“151工程”育高端人才

为解决航运中高端人才整体素质不高、现代航运人才严重不足问题,重庆航交所实施了“151工程”中长期人才培养计划,计划在2012年至2020年期间,培养10名航运领军人才、50名高级专家、1000名业务骨干。

“我们不仅举办了‘新内河、新航运’、‘高附加值运输的发展现状’等论坛活动和专题培训,在开展‘航运金融与保险’、‘建设长江上游航运人才中心’等专项课题研究的基础上,还免费把培养对象送到了广西西江、渝新欧国际物流大通道等国内外航运发达地区实地考察学习,多层次、多角度帮他们‘充电’。”谭明介绍。

经过对航运新技术、新规则、新趋势的研修后,目前,“151工程”培养对象共取得国家级和省部级研究成果10余项,在《中国水运》、《水运工程》等行业核心刊物上发表论文50余篇。其中有3人被长江航务管理局评为长江全线“十大杰出人物”,4人被市委、市政府评为优秀民营企业企业家,6人获得职务晋升,还有1人获得国务院特殊津贴。

“在重庆航交所的组织下,我们及时、切身地感受到了航运发展前沿情况,不仅拓宽个人见识,也掌握了公司未来发展更全面的依据,没有航交所牵头,我们想学也没时间没渠道,管眼前还管长远,航交所不愧是我们娘家人啊。”重庆顺滑滚装物流运输有限公司总经理屈祈勇说。



6月11日,“2018年华东地区航空器搜救暨事故调查联合演练”水上搜救部分在东海救助局外高桥码头前沿水域举行。此次演练由民航华东地区管理局和交通运输部东海救助局联合举办,100余人参演。东海救助局派遣了1架救助直升机,5艘救助船舶和应急救助队参与了落水人员搜救、落水人员医疗救护、飞机黑匣子搜寻与打捞、黑匣子转运4个科目。

胡逢 黄玲 李鑫健 摄

发挥先行作用高质量高水平 推进“一带一路”建设

(上接第1版)要继续在“硬”联通上先行,聚焦关键通道、关键城市、关键项目,聚焦六大经济走廊,聚焦“六廊六路多国多港”主骨架建设,推进交通基础设施建设。要保持在“软”联通上先行,以规划为引领,主动服务“一带一路”重大项目建设,充分发挥领导小组优势,不断完善顶层设计,着力在政策、规则、标准方面实现“软”联通。要夯实工作基础,认真抓好“一带一路”国际合作高峰论坛成果和后续工作落实,提前谋划第二届高峰论坛有关工作,做好对外宣传报道,加强对“一带一路”建设互联互通建设的宣传引导,营造良好氛围,全面推进各项任务落实。

国家铁路局、中国民航局、国家邮政局有关领导出席会议。领导小组成员单位负责同志参加会议。

福州港罗源湾30万吨级深水航道二期工程初步设计获批

本报讯(全媒记者 王有哲 通讯员 何世铭 陈思兴)6月12日,记者从福建省港航局获悉,福州港罗源湾深水航道二期工程初步设计日前获福建省发改委和省交通运输厅联合批复。

据了解,该项目扩建及新建航道总长42.74公里,新建淡头作业区、下屿、门边进港航道和3个锚地以及相应配套的导助航设施。工程疏浚总量为1212.22万立方米,炸礁总量为0.44万立方米,建设工期为24个月,工程投资总概算为27124.32万元。

据介绍,罗源湾港区是福建省重点发展的大宗散货运输港区,罗源湾深水航道二期工程是2018年福州港“五个一批”重点推进项目。该项目建成后,最大可满足30万吨散货船(兼顾40万吨级散货船)不乘潮单线通航要求,将有效提高罗源湾进港航道通航等级,进一步提升罗源湾港区的货物吞吐能力。



高速客船任职是否须有资历才能培训?

手机号为158****3256的刘先生来电咨询:本人新证甲类三管轮,现已不在船上任职,也没有三管轮任职资历。请问是否可以参加客船证与高速船证培训?

为此记者咨询了有关部门,答复如下:根据《中华人民共和国海船舶员培训合格证书签发管理办法》第十条第二款的规定:申请高速船舶船员特殊培训合格证者,在参加培训前应当具有担任船长、驾驶员、轮机长、轮机员职务不少于12个月,或者高速船舶上不少于12个月的海上服务资历。如果您没有三管轮的海上服务资历,不能参加高速船特殊培训。

全媒记者 张峥