

福建着力孵化水运精品项目

内增质地 外显品味

□ 通讯员 廖丽华 陈阵阵

日前,湄洲湾港罗屿作业区9号——30万吨级矿石装卸泊位投入试运行,成为迄今为止我国东南沿海地区规划建设最大铁矿石散货码头。“上就上标准岗,干就干标准活。”作为湄洲湾标准化建设示范项目,9号泊位工程自2012年开工以来,重点从管理制度、过程控制、施工工艺、施工现场、安全生产、信息管理6个方面扎实开展标准化建设,推进工程质量、安全生产、文明施工的精细化和规范化管理,打造精品工程。

“‘内增质地,外显品味’是我们对‘品质’一词的理解。”福建省交通质监局局长蔡杰说。

典型示范引路高质量发展

在厦门港古雷港区古雷作业区北1号、北2号泊位工程施工现场,钢筋场布置和工地安全围挡整齐划一,4.5万平米的预制场内绿化面积达4900平方米,绿化率高达11%。

“考虑到使用功能的需要及风向因素,我们在施工前运用3DMAX建立模型,做到场地规划效果可视化,并指导施工。”该项目负责人张新炜介绍,目前工地实现预制场、拌合站、生活办公区场地合理分区,并实行集中预制、集中加工、集中拌合、集中居住的“四集中”标准化管理,也是福建水运品质工程示范创建项目之一。

这只是福建推进“品质工程”示范项目创建工作的一个缩影。近年来,福建在沿海4个港口均重点培育水运品质工程示范创建项目,通过典型示范带动效应,促进全省水运工程质量管理整体水平提升。

同时,福建水运品质工程示范创建活动氛围浓厚,从工程管理到科技创新、质量管控,各示范项目结合自身实际,创建得各有重点、各具特色。

莆田兴化港区涵江作业区1-3号泊位工程注重关键施工工序的管控和技术攻关:采用“多波束测量+三维成像”技术对水下基床及沉箱存放的施工质量进行检查,将隐蔽工程图像化;开展浅滩区大型沉箱拖运施工工艺关键技术难题攻关,解决浅滩海域半潜驳拖航及候潮水深不足等问题。

泉州港石湖作业区5号和6号泊位工程注重管理创新,建设安全体验馆,对施工人员进行安全体验教育,并运用多媒体安全培训系统,利用视频、动画等方式开展安全教育及实考考核,强化施工作业人员安全教育、培训。闽江马尾对台综合客运码头工程采用全新PPP项目管理模式,成为中小水运工程创建品质工程的典型。

蔡杰表示,通过示范创建项目,解决工程建设重点领域的突出问题,提炼、推广先进工程技术管理经验,推进福建水运工程安全管理迈向高质量发展。

以“微”见著为品质工程注入动力

打造品质工程,福建水运工程以“微”见著。一件沉箱高度达18.1米,如何保证高空作业时钢筋绑扎的精准度?

泉州港石湖作业区5号和6号泊位工程创新施工工艺,对沉箱标准层钢筋采用整体吊装工艺,将钢筋绑扎高空作业转为地面作业,不仅提升绑扎精度,而且降低了高空作业施工风险。

莆田兴化港区涵江作业区1-3号泊位工程采取绞吸式和抓斗式挖泥船交替作业的施工方式,通过“绞-挖-绞-吹”新型组合式工艺,既解决基槽凝结卵石层的开挖难题,又将施工对周边环境的影响降到最低,提升工程绿色环保水平。

厦门港古雷港区古雷作业区北1号、北2号泊位工程施工现场,引入“实名制+人脸识别”的工地通道进出人员管控系统,及时跟踪每日员工和领导带班动态……

在福建省交通运输厅总工程师王增贤看来,这些“微”创新都离不开工匠精神,“没有建设者精益求精的专注和坚持,就不会有这些创新成果。”

为此,福建大力推行“班前教育、班前检查、班中巡查、班后清理、班后交班、班后小结”6S施工班组标准化管理,并开展职业技能竞赛,完善优秀技工激励机制,着力培养和锻炼一批具有专业技能和职业素养的交通工匠,推动交通建设领域一线施工人员向产业工人转型升级。

据悉,根据交通运输部办公厅公布的品质工程攻关行动试点方案,施工班组规范化管理攻关行动将由福建牵头,于2020年底前,通过项目试点,重点攻关解决施工班组结构不合理、作业工人岗位技能培养不到位、质量安全责任心不强、制度难以落实等突出问题,提升一线施工班组整体操作技能。

标准化成就品质“样板间”

“让标准成为习惯,让习惯符合标准,让结果达到标准”,这是福建省委常委、常务副省长张志南对交通建设和管理工作提出的要求。

在福建省交通质监局教授级高级工程师李凯看来,水运工程具有水上水下或临水作业的特点,施工隐蔽环节多、工序转换频繁,施工标准化能够有效控制施工风险和管理漏洞,加之水运工程构件大型化、船机设备使用广泛、施工机械化程度高,具备实施施工标准化的必要条件。

为此,福建省交通质监局将标准化管理作为解决建设任务重与管理力量相对有限矛盾的有效举措。经过多年的探索和实践,福建水运工程标准化制度体系逐步趋于完善,形成了“三三三”施工标准化基本模式,即工地建设“集中拌和、集中加工、集中预制”,质量控制“强化首件工程质量检验、强化基础工程质量、强化质量通病治理”,安全措施“人员设备准入到位、临时用电设置到位、安全防护措施到位”。

在此基础上进行拓展,福建还创建了一批施工标准化示范项目,总结了一套因地制宜、特色鲜明的创建成果,形成一系列可复制、可推广的经验,打响了“福建标准化品牌”。当前,标准化成为福建省水运施工企业自身管理的内在需求,并由工点向工艺、工序延伸。

下一步,福建将着力夯实工作举措,总结提升工作成果,进一步加大力度推进品质工程创建。同时以打造品质工程为载体,带动该省水运工程安全管理水平整体提升,为建设交通强国作出贡献。



长江嘉陵江陡涨水 重庆发布水上安全预警

本报讯(全媒体记者 郝琦 伍木林)受上游强降雨及来水影响,长江、嘉陵江迎来新一轮陡涨水,预计7月13日长江重庆段菜园坝、寸滩、长寿及嘉陵江北碛等地将出现超警戒水位,12日12时重庆海事局发布水文类三级(黄色)水上交通安全预警,20时起对朝天门至丰都观音滩172公里水域实施临时交通管制,对两江交汇、铜锣峡、黄草峡、观音滩等重点水域禁航。

12日20时起,除客船、滚装船外,其他船舶不得通过铜锣峡、黄草峡,不得上行通过观音滩水域,两江交汇水域禁止所有船舶航行;13

日晚20时起,朝天门两江交汇水域至观音滩水域禁止所有船舶航行。临时管制期间,重庆海事将通过电子监控系统 and 现场巡航方式加强警示宣传,督促船方落实安全防范措施,同时将对违反管制规定、冒险航行的船舶依法严惩。

海事部门提醒,涨水期间,航行船舶应加强瞭望,谨慎驾驶,防止渣草流水损坏车舵;拟航经管制水域船舶及早选择安全水域锚泊;码头、趸船及时排绞趸船,合理控制船舶靠泊数量,避免断缆;锚(停)泊船舶要加强值班,及时检查、加固锚(停)泊系固设施。

守住生态红线

余家湖港加大投资打造绿色港口

本报讯(通讯员 王有刚)笔者7月11日从襄阳港务发展有限公司汉江余家湖港获悉,该港投入巨资对港口煤炭进行多项抑尘处理,对出港货物进行覆盖、进港船舶废水废油进行回收,以守住“生态红线”。

汉江余家湖港是国家西煤东送、北煤南运铁转水的重要节点,也是湖北省三大储配煤基地。该港投入巨资对港口原有的设施进行改造、新增水陆环保设备四台/

套,保证了水路出港、公路出港和铁路出港煤炭封闭环保达标。具体措施包括:新增洒水车对港区道路喷淋抑尘、购买防尘网对煤堆进行覆盖,装煤车辆限装不洒漏,安排人员对路面保洁,新增冲洗站对出港车辆进行冲洗;装车水保持车辆外冲整洁、新增车顶抑尘设备进行固化防尘;新增船舶废水废油回收,回收船舶废水废油,并在码头设置垃圾箱回收船舶垃圾,等等。

邵伯船闸汛期出台新规

非盈利性拖轮请先走!

本报讯(全媒体记者 郝琦 通讯员 辜凯 刘浩然)近日,因受三河闸、万福闸泄洪影响,京杭运河邵伯湖汪家窑至梁家港航段产生了较大横流,给船舶航行安全构成威胁。为此邵伯船闸出台新规,对非盈利性助拖过湖的拖轮实行优先放行。

每逢汛期,为保障过往船舶航行安全和航道畅通,海事部门都会在汛期交通管制重点水域设立管制点,对通过邵伯湖的船队实施管控,为预防发生安全事故,要

求船队采用多个拖轮助拖的方式通过行洪区域。因而,大批以盈利为目的的拖轮乘机而来,漫天要价,给船民造成了不小的经济负担,船民怨声载道。

为保障汛期过往船队能够安全及时通过京杭运河邵伯湖行洪区域,邵伯船闸出台了《关于汛期互助拖轮优先过闸的相关规定》,为非盈利性助拖的拖轮以及航运公司派遣用于为其公司所属船队提供助拖的拖轮大开绿灯,提供过闸方便。

今年第8号台风“玛莉亚”11日上午在福建至浙江沿海一带登陆,为保障水上交通运输安全,最大限度减少和避免辖区人员伤亡以及财产损失,最大限度防范和避免台风的次生灾害损失,浙江宁波市港航管理处高度重视、密切注意,多举措开展台风的防御

工作,增加对重点船舶、重点水域、重点航段的巡查检查,全面排查风险点和隐患点。

图为宁波市硤石港航管理检查站工作人员正在帮助船户对运输货物进行篷布加固,以防止货损。

余素兰 夏飞 摄



2014年3月17日约6时,贵州遵义籍C轮运砂船下行至长江干线重庆市江津区沙沱水域,在长江上游航道里程约777.3公里处发生翻覆,船上6人落水,救起2人,3人死亡、1人失踪。

违规夜航 船舶翻覆搁浅

2014年3月16日约21时,C轮从四川省合江县石盘角水域空载开航驶下,目的港重庆市江津区油溪。

17日约1时30分,该轮航行至江津区沙沱水域采取插杠方式锚泊,随后,启动船舶两台抽砂泵采砂。经过四小时水上作业后,该轮抽砂完毕后自沙沱驶下,航速约15公里/小时。

此时已是凌晨,水域能见度约2公里,如需继续水上施工作业航行,驾驶员应该开启探照灯和AIS系统,并随时注意瞭望,以保障安全平稳。然而当班驾驶员错误地估计了水域状况,主观上存在侥幸心理,急切地想赶工作业,在船舶不具备夜航的条件下,继续决定在夜间进行施工作业和航行,这也增大了船舶安全操作难度,也为后面的事故埋下了安全隐患。

约5时47分,该轮下行至石门水域,当班人员先后两次用VHF联系水师坝、对夹石一带,询问有无上行船舶,均无船应答。20分钟后,该轮下行至对夹石,挂水师坝脑上浮继续驶下。

在驶过沙沱横流浮标后,当班驾驶员发现前方水域有浓雾,看不见任何航

夜航需谨慎 超载酿悲剧

□ 全媒体记者 沈尚

标,随即减速至双慢车,并指令用左舵。随即舵工操左舵20度,紧接着当班驾驶员双停车、双满倒车,此时,船身开始横向,随即向左舷倾斜。

约6时10分,该轮在沙沱水域向左舷一侧翻覆,翻覆后倒扣于江面,6名船员全部落水。经全力搜救,2人被救起,3人死亡、1人失踪。

超载运输 船舶稳性恶化

经调查,C轮航行至沙沱水域遇浓雾后,值班驾驶员使用车、舵不当,致使船舶在航道内横向,在夹堰、泡水等复杂水流的作用下,该轮发生横倾并迅速翻覆。

此外,船舶超载运输也为事故发生埋下了隐患。据了解,载砂后,该轮船艏干舷为0.4米,船艉干舷为0.5米,不满足《内河船舶载重线证书》核定的“J2级航段707mm”的要求,导致其稳性变差。

在船舶行驶过程中,夜航是需要满足一定条件的。比如,船上需配备夜视仪、驾驶室务必要保证通信和录音设备,夜航船员也有相应的操作要求。在此次事故中,C轮违反规定夜间进行抽砂作业和航行,增大了船舶安全操作难度和发生安全事故的风险。

除了主观操作的失误,当时事发狮碛航段正值枯水期,航道狭窄,航宽仅50-70米,水浅、流急;对夹石水域水流湍急,水师碛横流及对夹石均有斜流,其下回流旺盛;沙沱有较强横流,夹堰水、泡水强烈,客观上给小型船舶航行操作带来一定困难。

本报讯(通讯员 吴江涛)7月10日,国际海事组织(IMO)秘书长林基泽一行访问大连海事大学,并出席“海上安全与环境管理”合作项目2019届开班典礼。大连海事大学校长孙玉清与林基泽一行就海事教育等共同关心的问题进行了探讨和交流。

孙玉清表示,学校将一如既往地支持,进一步扩大与IMO在相关领域的公约研究,继续秉承开放共享的发展理念,与全球海事教育机构携手同行,在教育资源利用、文化互联互通、科技合作等领域拓展利益汇聚点,共同为促进全球海事事业的发展作出海事教育应有的贡献。

林基泽表示,海运业是全球经济链的重要组成部分。在全球的海事院校中,大连海事大学在办学机制和人才培养等方面有着很大的优势,孙玉清校长在国际海事组织(IMO)海上安全委员会(MSC)第99届全会上所作的“中国海事教育的发展”主题报告与IMO的诉求不谋而合,希望大连海事大学能充分利用世界海事大学的办学机制和资源,在国际海事组织相关课题研究方面发挥更大作用。

林基泽一行还出席了“海上安全与环境管理”合作项目2019届开班典礼。林基泽在发言中表示,新一代的海事人才面临着数据、人工智能、无人船等科技革命,在此情况下,“海上安全与环境管理”合作项目为从业者提供了迎接新挑战的条件,为中国乃至世界培养了很多优秀的海事人才,助力海事行业发展,是一个双赢的举措。

在校期间,林基泽一行还参观了学校陆上机舱、水上训练中心、救助与打捞实验室以及专用教学实习船“育鲲”轮,并与在船师生进行会谈。林基泽对大连海事大学先进的办学条件和教学设施,以及为全球海运发展作出的贡献给予高度评价。

(上接第1版)

李小鹏强调,建设交通强国,希望上海能够先行先试、走在前列,为我国全面推进交通强国建设提供经验。一要在服务国家重大战略方面当好先行,推动上海国际航运中心跨上新台阶,加快推进长三角区域交通一体化,强化交通引导城乡空间布局。二要在推进交通运输创新发展方面当好先行,加强新技术在交通运输领域应用,大力发展交通运输新业态新模式,着力构建交通运输创新发展体系。三要在探索大城市交通发展模式方面当好先行,巩固公交都市建设成果,进一步提高城市交通管理精细化水平,大力推进绿色交通发展。四要在探索完善交通运输治理体系提高治理能力方面当好先行,进一步完善交通运输大部制,进一步完善法规政策体系,营造良好市场环境。

李小鹏要求,企业是交通强国建设的主体,要着力打造一批世界一流的交通运输企业。希望交通企业特别是国有企业加强自主创新,锐意改革、创新驱动、开放合作,加快提升核心竞争力,深化绿色发展,在主动服务大局中做强做优做大,依靠改革开放建设世界一流交通运输企业。

李小鹏强调,安全是交通强国建设的基本前提。要高度重视安全生产工作,严格落实企业安全生产主体责任和政府安全生产监管责任,始终如临深渊、如履薄冰,坚守安全生产底线,坚决遏制重特大事故发生。

“玛莉亚”逐渐离闽 福建海上“零伤亡少损失”

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 袁小亮)7月12日,记者从福建海事局获悉,今年8号台风“玛莉亚”过境期间,福建沿海未发生水上交通事故,无人员伤亡,实现了防御台风“零伤亡、少损失”的目标。由于台风移动速度快,留给海上船舶防御的有效时间极为短暂,自7月9日11时至7月10日12时,福建海事局连续三次调整应急响应等级,以最高警戒级别(I级)应对防台挑战。

据介绍,按照“能疏散一律疏散、能撤离一律撤离”的原则,福建海事局加强宣传预警,不间断播发安全预警信息,引导在港船舶、过往船舶及时调整航行作业计划,尽早撤离台风影响核心水域。

同时,该局采取“堵两头、疏中间”的管控方法,厦门海事局、漳州海事局船舶交通管理中心重点管控、劝解856艘北上商船就近避风,宁德海事局、福州海事局船舶交通管理中心劝解621艘商船离开辖区

南下避风,动员、督促受台风影响严重水域的中小型船舶疏散到安全水域,利用船舶交通管理系统、现场综合执法平台强化避风船舶的监控,科学安排锚地资源,每个小时对锚泊船舶进行“点名”提醒。

在加强船舶疏导的同时,海事执法人员全员上阵,深入一线巡查船舶和涉水工程项目,确保防台措施落实到位。

据了解,台风过境时,福建海事局通过船舶交通系统指导船舶通过顶风、抢滩等方式紧急避险,指令救助船舶及时到位,有效处置16起运输船舶险情;加强船舶锚泊提醒,指挥船舶保持适当的锚泊间距,有效避免事故险情30起,共涉及183人。

另悉,随着台风逐步离开福建境内,泉州海事局宣布防台警报解除,泉州港逐步恢复通航,泉州客运航线于12日起恢复正常运营,首班客轮为8时30分的“八方”轮航班。

吴船长点赞

船舶航行中应密切注意通航环境情况,利用视觉、听觉以及一切有效手段保持正规瞭望,正确接收和处置气象、水文、周围船舶动态等与航行安全有关的信息,遇能见度不良、恶劣天气或航行安全等情况时,船舶应根据实际情况采取避雾、避风等措施,审慎操纵车、舵。

在本案中,C轮在装货完毕后即开航下驶,未及早收轮经航段气象等安全信息,盲目航行,在航行至沙沱水域遇浓雾后,值班驾驶员在采取应对措施过程中使用车、舵不当,致使该轮在水势流态复杂航段发生横倾,进而导致翻覆。

此外,船舶应当保持适于安全航行、停泊或者从事有关活动的状态,且其配载和系固应当符合相关安全技术规范。本家中,C轮当班船长严重超载,导致其完整稳性不满足相关技术规范要求,为船舶翻覆埋下了隐患。此外,该轮《船舶适航证书》注明“严禁夜间航行、作业”,未配备雷达等助航设备,不满足夜航条件,冒险盲目航行。

在安全领域,航公司要按规定落实企业安全生产主体责任,建立完善安全生产规章制度,配备安全管理机构和人员,严格履行安全生产职责,加强日常安全检查,开展安全教育培训和应急演练,提高船员安全意识、业务素质和应急反应能力。据了解,本家中,C轮所属船公司未按规定配备足额的专业海事、机务管理人员,疏于对该轮日常安全管理,以致该轮船员违章违纪意识和应急操作等业务素质不足。

