每年为企业节省电费约78万

内河光伏“照亮”嘉兴绿色码头

□ 全媒记者 陈俊杰 通讯员 吴婷竹

“嘉兴内河光伏项目是企业建设‘绿色码头’的重点项目，不仅实现了绿色清洁能源的可持续利用，更有效助推了嘉兴水运的转型发展。”8月7日，嘉兴市港航管理局有关负责人向记者介绍，由嘉兴内河国际集装箱码头有限公司全额投资的嘉兴首个内河光伏项目已经正式启用，该项目年发电量超过50万度，可为企业年节省电费约78万元。

近年来，嘉兴致力于内河水运生态发展，内河岸电、光伏项目等绿色水运项目开花结果，为水运港航业发展注入了绿色动力。

锁定生态发展目标

嘉兴内河国际集装箱码头是浙江省第一个内河集装箱码头，也是交通部规划的28个内河集装箱码头之一，主要业务包括水水中转、陆改水、陆路转关等。码头沿杭申线航道南侧顺岸而建，船舶可连达上海、湖州、苏州、无锡、常州、杭州、金华、宁波、绍兴等地。码头岸线长570米，拥有千吨级泊位10个。

“采用清洁能源，打造绿色码头，打好蓝天保卫战”，奔着这个目标，由嘉兴内河国际集装箱码头有限公司全额投资的嘉兴内河光伏项目于2017年10月动工，并于当年12月顺利并网。

“项目建设完成后，每年将为内河码头输送超过50万度的清洁电。”嘉兴内河国际集装箱码头有限公司总经理陈宝喜告诉记者，该项目建成之后，每年可减少标准煤用量180.6吨，相当于减少二氧化碳排放量469.5吨，也相当于每年少砍绿化树木1370棵，预计5年可以收回投资。

协同发展内河岸电

与发展清洁能源同步的是，嘉兴内河国际集装箱码头启动标准化岸电建设项目，“以电代油”的绿色岸电改变了船员生活。

过去，港口停靠码头的船舶必须一天24小时采用船舶辅机发电，以满足船上的用电需求。而辅机在工作中燃烧大量油料，会排出大量黑烟，造成环境污染和噪声污染。

现在，港口停靠码头的船舶关闭船上自备的辅机，仅需把船上电源插入岸上充电接口，将取电卡在刷卡区轻轻一刷，船上空调、电视机等家用电器就可正常使用，船户生活得到极大方便，且基本消除了船舶靠泊期间有害气体的排放及自备发电机组运行产生的噪声污染。

“以前柴油发电一度电最少2元，接入岸电一度电只要1元多，节约成本在25%左右。”陈宝喜告诉记者，用岸电实现了节能减排，社会意义重大，“而且船员生活品质也提升了。”

构建绿色航运体系

近年来，打造“畅通、高效、平安、绿色”的内河航运体系成为趋势。以嘉兴内河国际集装箱码头标准化岸电建设项目为例，该岸电项目是浙江省内首次将岸基供电设备运用于内河集装箱码头。该项目共建设9套岸电装置，包括7套2×8kVA单相低压一体化岸电桩和2套2×20kVA三相低压岸电桩，总容量为192kVA，最大可满足18艘船舶用电。

同时，该项目配有的后台运营管理系统可实现多类型船舶的智能用电监控、船岸互动和计量缴费一体化服务；一体化岸电桩具有标准化接口，可进行人机交互、刷卡接电，并具备完善的硬件保护、远程通讯及数据交互功能。

数据显示，嘉兴市累计已建成岸电装置102个。“未来，港航部门将继续引导社会码头投资配备岸电设施，减少大气污染和油污的排放，让船户得到经济又环保的实惠。”嘉兴市港航管理局有关负责人称。

新闻观察

央媒看长江

岳阳城陵矶新港区打造“通江达海”新增长极

近日，记者在岳阳城陵矶综合保税区的进口车仓库看到，一辆辆从欧洲、美国、中东进口的高档汽车整齐排列。这些汽车经城陵矶国际集装箱码头运输到港，完成报关手续后入关进入综合保税区，再销往全国。

城陵矶港是长江八大深水良港之一，是湖南省唯一的国家一类口岸。自2010年运作以来，城陵矶新港区的各类平台不断发展，建起了岳阳城陵矶综合保税区、城陵矶出口退税启运港、汽车整车进口口岸、进口肉类指定口岸、进口粮食指定口岸、进口固废指定口岸，形成了“一区一港四口岸”联动发展模式。

近年来，岳阳市加大对“一区一港四口岸”联动发展的支持力度，从航线航运培育、外贸企业扶持、通关环境优化等方面制订了13条优惠政策措施，2016年至今，新港区已兑现58家外向型企业奖补资金1.2亿元，助推了湖南省外向型经济发展。

综合保税区对于城陵矶港的发展具有重大作用。岳阳城陵矶综合保税区党工委书记、管委会主任李建华介绍，城陵矶综保区是集国际国内贸易、保税加工、保税物流、保税服务、进出口商品展示交易等内外贸于一体的新型综保区，是目前全国唯一同时拥有6大开放平台的产业园区，在新港区，港口和综保区实行一体化运营。综保区重点发展进口粮食加工、进口肉类加工、进口天然橡胶加工、进出口商品展示交易和电子信息等五大产业。运行两年来，城陵矶综保区的签约和注册入区项目已达到260个。

目前，岳阳正在申报建设城陵矶进境水果指定口岸，建成后将大大节约进口水果的运输成本，湖南及周边省市的消费者将以更低廉的价格购买到从越南、泰国等东南亚国家进口的水果。

新港二期也正在建设中，2019年上半年建成后，城陵矶港集装箱吞吐能力将突破100万标箱，城陵矶港将成为长江中游及中部地区区域性航运物流中心。

（来源：经济日报 周明阳）

江苏编制绿色航道建设指南

本报讯（记者 顾晓平 特约记者 万江波）8月7日，由江苏省交通运输厅航道局和东南大学共同承担的省交通科技项目《江苏绿色航道标准体系及建设指南研究》通过验收。

该项目分析总结了国内外绿色航道建设现状、指南和标准体系以及适用于江苏绿色航道建设的有关技术，研究了绿色航道基本理论、指标体系、标准体系和建设指南。项目基于绿色发展理论分析，提出并诠释了绿色航道的定义、内涵、外延和要素等；研究构建了江苏绿色航道标准体系，按层次结构划分为基础、节能减排、资源利用、生态环保、监测评定与监管标准以及相关标准6个层次；提出了江苏绿色航道建设指标体系，并根据江苏内河航道工程设计、施工和养护的特点，编制了江苏绿色航道建设指南。

台湾登记货船安全监管 厦门海事全面强化

本报讯（全媒记者 鄢琦 通讯员 刘航 吴燕婷）近日，由厦门海事局开展的为期一月的台湾登记货船船长履职能力和驾驶台资源管理专项安全检查顺利结束。

此次检查主要针对前一阶段靠泊同益码头货船连续发生多起走错航道、搁浅等险情事故，通过检查促进台湾登记船舶全面加强船舶适航、船员适任和船舶防污染管理。检查覆盖靠泊同益码头的台湾登记船舶，主要内容是电子海图和纸质海图的航路规划；船长对计划航线的熟悉程度，对重要转向点、灯标、物标、危险水域的掌握情况；船长对潮汐表、甚高频、舵机、声光信号等关键性设备的使用能力等。海事执法人员共检查船舶21艘次，开列缺陷223项，滞留船舶6艘次，并对发现的缺陷全部要求船舶限期整改并复查。检查期间，海事执法人员还发现四艘船舶涉嫌违法排放油污水，并随即进行立案调查。

下一步，该局将着手筹备“国庆节前客船安全检查”，对辖区所有计划投入国庆营运的100多艘客运船舶实施“全覆盖”集中安全检查。

8月8日上午，由大连市海上搜救中心主办的“2018年海上应急综合演习”在大连长兴岛恒力石化港区内开展。这是大连首次模拟化学品船发生事故的应急综合演练，并首次投入使用水面机器人和水下机器人。此次演习投入各类船舶12艘，无人机4架，消防车2辆，救护车1辆，邀请中小学生代表等120余人参演和观摩。 周佳玲 李津松 谭广来 摄

东海第一救助飞行队4天救助5名受伤遇险人员

本报讯（全媒记者 胡逢 通讯员 汪勇 李兢磊）8月4—7日，在东海救助局的统一指挥部署下，东海第一救助飞行队迅速响应，连续作战，成功救助5名受伤遇险人员，保障了责任海区安全形势的稳定。

8月4日傍晚，距离舟山机场47海里处，有一渔船沉没，14人遇险，11人失踪，东海第一救助飞行队在18时紧急出动B-7361救助直升机，长途奔袭赶赴舟山转场，完成夜间转场搜寻的任务，夜间23时返回高东机场。8月5日清晨6时，距离高东机场117海里处，一艘渔船上一名渔民受伤，情况紧急，东海第一救助飞行队紧急出动B-7360救助直升机，仅耗时不到60分钟，就成功救起受伤渔民。

8月6日早上，距离舟山机场94海里处，一名船员煤气中毒，另一名船员大面积烫伤，东海第一救助飞行队紧急派出在舟山机场待命值班的B-7361救助直升机，2名遇险船员被成功救回。同日，距离温州机场125海里处，一渔船机舱油泵发生爆炸，1名渔民大面积烫伤，东海第一救助飞行队温州值班待命点紧急出动B-7327救助直升机，机组争分夺秒赶到现场成功将烫伤渔民救回。

8月7日早上，距离高东机场125海里处1名渔民脚被缆绳打断，东海第一救助飞行队紧急出动B-7361救助直升机，成功将伤员救回。

搜救连线

万船逐梦 引航人生

——记第三届全国十佳引航员王作雷

□ 全媒记者 程璐 见习记者 孙玮玥

王作雷（中）与外国船员合影。青岛港引航站供图

从1985年踏上引航岗位算起，青岛港引航站高级引航员王作雷已安全引领国内外船舶20000余艘次，其中船长200米以上的大型船舶7000余艘次。

“即便全年无休，算下来平均每天都要引2艘，而且无一例引航安全事故和投诉发生，真是世界引航史上的奇迹！”同行这样评价。

“引航事业是我毕生的追求。”岁月磨白了他的鬓角，更磨砺出万船逐梦的不朽荣光。

练好“台下十年功”

都说“台上三分钟，台下十年功”，安全引航2万余艘船的经历，让王作雷对这句话更有感触。“站上驾驶台，如何保证万无一失？靠的就是练好引航技术的‘台下十年功’。”

2003年6月22日，王作雷接到任务，要引领吃水18.5米的大型船舶“米娜瑞尔”轮靠泊。此时海面风力达到11级，淅沥小雨已下了多时。

“这是我印象最深的一次引航经历。”王作雷告诉记者，“靠泊过程中，我们突然遇到强对流天气。这种情况下，常规方法作业不管用，得赶紧换法子。”

王作雷在脑海中仔细推演引航方式，果断停止靠泊操纵，改安全撤离。当时已经落流2.5小时，航道流速达2节。“这时候就觉得，平常苦练技术是多么关键！”最终，凭借过硬的引航技术，王作雷和船方一道奋战3小时，成功将“米娜瑞尔”轮自泊位外档沿航槽倒退至安全水域。

“这次经历让我明白，面对突发状况，唯有技术能保安全。”作为一名引航技术精湛的高级引航员和引航科长，培养年轻引航员是王作雷工作的一部分，“现在，我也常跟年轻引航员们讲这个故事。”

为培养年轻引航员的安全引航意识，王作雷将“安全引航”作为日常培训中必不可少的一课。“要让他们从一开始就形成加强技术的意识，技术过硬才能克服心理上的胆怯，沉着面对突发状况。”

每次引航，王作雷都会细细向年轻引航员讲解，遇到突发事件应如何处理，细节操作又有哪些需要注意。渐渐的，年轻引航员对大型船舶的操纵技术从生疏到熟练，心态上也从胆怯到自如。

这一过程，凝聚着王作雷许多辛苦，年轻引航员们都深有感触：“听老师傅们说，过去对大型满载船舶的靠离泊相当打怵，有时一个多月才轮上一次，第二次靠离泊时技术要领都忘得差不多了，往往在很长一段时间内难以达到熟练程度。而现在王师傅对我们的培训采取的是连续作战的方法，在短时间里连续引几艘次大船，引一艘总结一艘，再实践，再总结，直到能够完全掌握为止。”

十几年间，在王作雷的言传身教下，青岛港引航站多名年轻引航员在靠泊大型满载船舶方面均达到了安全引航要求，大大缓解了青岛港引航站独立引领大型船舶人员不足的压力，有力支援了港口生产。

勇挑重担 为国引航

经过多年发展，王作雷所在的青岛港正呈现前所未有的发展图景——40万吨级超大型矿石码头、30万吨级原油码头、亿吨吞吐量，而其中凝结着引航人的智慧和汗水。

“引千家船，吃百家饭。我们引航员的生活和港口生产唇齿相依。”王作雷每年要引600多艘船，一干就是三十多年，虽然很辛苦，却依然无怨无悔。

能力越强，任务越重，肩上的担子越沉。

青岛港繁忙的船舶往来背后，还隐藏着举足轻重的军事意义。这里扼守华北门户，有着与国内多个城市和国际多个港口通航便利的胶州湾，半个多世纪里先后驻守过德国、日本和美国的军队，如今依旧是我国重要的军演基地。

作为青岛港引航站的引航尖兵，王作雷不仅多次参与超大型船、特殊船、无动力船等特殊引航任务，由于贡献突出，技术过硬，还曾两次参与了中俄海上军演军舰进出港的引航任务。

在中国人民海军成立60周年时，他引领了多国军舰进出青岛港，并执行了我国首艘航空母舰“辽宁号”的海上训练与进出港引航靠泊任务。“都是为国争光，那个时候让我越发感觉身在青岛港很骄傲！”

今年，上海合作组织成员国元首理事会第十八次会议在青岛举行。6月8日，会议前一天，海面大雾弥漫，海区能见度低。“但是任务等不了，我们不能出差错！”王作雷说，当天中央电视台要对青岛港码头进行直播，但由于航道管控，作业时间只有8个小时，而且通航限制条件较多。

王作雷带领团队顶住压力，根据预案改变以往先开待离船舶后调入待靠船舶的调度，实行反向作业，保证了直播效果和入镜船舶角度。

“青岛港港内水域宽深，四季通航，港湾口小腹大，除了货运吞吐量大以外，不时会有这种国际活动，这对引航作业来说挑战更大。”王作雷每一次参加重大引航任务，都绷紧安全引航这根弦，模范遵守安全引航规章制度，严格执行操作规程，以优质、阳光引航，向世界展示了中国的“水上国门形象”。

人大代表为人民

由于突出的工作业绩、过硬的政治思想觉悟，王作雷不仅是青岛港引航站的高级引航员，还肩负着青岛市人大代表的光荣职责。

“您如何履职尽责，为人民幸福生活、为港航事业发展建言献策呢？”“人民选我当代表，我当代表为人民。”在中国引航协会成立十周年暨第三届全国十佳引航员颁奖大会上，面对主持人的提问，王作雷一如既往地保持着引航员的沉着和冷静。

“兼顾着引航员和人大代表的双重身份，我会在引航工作中，注重搜集与港航有关的人民群众普遍反映、长期没有解决的问题，通过人大这个平台，向有关部门反映，对懒政怠政加强监督。”

2017年，针对长期存在渔船碍航问题，王作雷提交了《关于保护青岛港商船航道畅通》的建议。“大家选我是希望我站在港航工作者的角度，发出我们的声音。比如建议整治渔船碍航，我将引航工作时看到的问题以及往来商船船长告诉我们的一些渔船碍航现象反映出来，很快得到有关部门的重视与反馈，效果就很不错。”

《青岛市海上交通安全条例》是调整青岛海域航行安全的重要地方性法规，2014年，王作雷作为青岛市交通运输委港航局代表参加了青岛市人民政府组织的《青岛市海上交通安全条例》的起草工作，他对有关渔船、海上游船的通航安全条款提出了重要建议，提出的有关引航的条款建议也被起草修订小组采纳。

“也许我在别的方面没有办法提出更好的见解，但是在引航方面，我可以利用自己的专业技术，为百姓办事。”立足引航岗位，当好人民的“传声筒”，王作雷也成为“人民的好代表，港航企业的贴心人”，他多次参加港区专家论证和评审会，为港区建设提供了许多合理化建议和意见，促进了港口经济发展。

“目前，我正在总结符合青岛港航道独有特点的引航经验，争取为港口发展再尽一份力。”事实上，王作雷始终注重学习和总结。他撰写并发表的《青岛港主航道深水航槽正式通航安全引航探究》一文为超大型船舶进出青岛港主航道深水航槽正式通航作出了重要贡献，同时获得中国航海学会2013年度科技论文二等奖。

万船逐梦，引航人生。2万余艘次成功引领，32载坚守初心，王作雷创造了世界引航史上的奇迹，也书写出波澜壮阔的引航人生。

引航十佳 光耀国门