

“泥浆船一有偷排，一两个小时清水变浑，浑黄一片，连鱼虾都窒息死了。我们住在河边很闹心，没办法只能经常投诉。”8月19日，住在环城河边严家谭小区的陈阿伯回忆起几年前船舶偷排泥浆的情形，感慨地对记者说道，“不过现在经过治理，再也没有看到有船舶敢偷排泥浆了。”

从泥浆船舶偷漏排严重成为“老大难”、居民举报投诉不绝于耳，到现在泥浆船零偷排、居民零投诉，绍兴港航部门从源头控制、健全管理制度、高效精准执法等多方面着手，发挥“组合拳”的优势，实现了助力地方经济发展与环境协调的“双统一”。

泥浆之殇 水乡不可承受之重

绍兴越城城区水网密集，很多工地产生的建筑泥浆要用船运出去。在利益的驱使下，船舶运输中建筑泥浆偷漏排行为曾屡禁不绝，堵塞河道污染河水影响生活，引起市民较大反响，举报、投诉不绝于耳。“有一次深夜我们截住泥浆船讨说法，发现船底竟然装了‘机关’。”嘉会桥村民告诉记者，“机关”就是阀门，利用阀门开合，泥浆直排入河地，五六十立方米的泥浆，十几分钟就排完。

青岛港上半年净利润 比增超两成

本报讯（全媒记者 甘琛 通讯员 刘春修 王婷婷）8月20日，青岛港发布2018年中期业绩公告，营收与净利润再次呈现两位数的快速增长，青岛港的发展动力依旧强劲。截至2018年6月30日止6个月期间，青港国际实现营业收入人民币57.39亿元，较去年同期增长19.9%；归属于母公司股东的净利润为人民币19.08亿元，较去年同期增长23.1%。

今年以来，青岛港深入实施“金融、国际化、互联网”三大战略，推动公司持续健康发展。在集装箱板块，上半年，青岛港深化船公司总部战略，正式开通董家口港区集装箱外贸航线，新增集装箱航线12条，中转箱量较去年同期增长13%；发展海铁联运业务，箱量较去年同期增长54.2%；不断提升码头作业效率，全自动化集装箱码头创出单机作业效率42.9自然箱/小时的世界纪录。

在干散货板块，青岛港积极做大混矿业务、焦炭业务，加快打造全国最大的“矿石超市”，做大“青岛港标准矿”混矿品牌，混矿业务量较去年同期增长23.7%；精心设计焦炭和矿石双向联动，实现集疏运重去重回，焦炭货种吞吐量较去年同期增长127.9%。

在液体散货板块，董家口港区原油接卸量较去年同期增长41.2%；青岛实华作为全国唯一一家获得全国首批原油期货指定交割仓库授牌港口企业，正式具备开展原油期货交割业务资质。今年上半年，液体散货处理及配套服务实现分部业绩较去年同期增长57.7%。

打好高效管理“组合拳”

绍兴破解泥浆偷排之困

□ 全媒记者 陈俊杰 通讯员 熊小芳

据了解，自2010年开始，关于“泥浆偷排”的举报投诉激增。“投诉在2012年底前后达到高峰。”绍兴港航直属处处长金海林介绍，“水路运输泥浆的偷漏排行为有很多原因。一方面是没有固定的泥浆排放地点，泥浆池需要一笔不菲的费用；另一方面是船主想节约油，少开几公里，直接将泥浆排到河道上；偷排的船主在舱底打洞或安装机泵，在运输途中把泥浆排入河道深处，且往往是深夜，很难发现。”

泥浆直排入河的后果是河床抬高，河道淤积，污染环境。“有些支河因常年遭偷排，河床抬高，也没有专门的人进行疏浚，已经无法通航了。”一位船老大深有感触地说。

重拳去病 绍兴谋求治本之道

沉重的泥浆偷排现实倒逼绍兴必须做出抉择。绍兴港航部门

由此开启了重拳打击泥浆偷排的大幕。

“四个明确”锁定主体责任，实现水路泥浆运输“不想排”。绍兴港航明确要求建筑工地在办理施工许可证前，必须办理建筑泥浆处置核准审批，明确泥浆的来源和数量；建立公司诚信保证金制度，提高违法成本；要求运输船舶必须符合泥浆运输技术条件，安装视频监控、船舶AIS系统等装置，并拆除一切可能偷漏排装置；最后要求泥浆必须存放在指定的去处，通过集中处置变废为宝。

“四定”制度严控运输环节，实现水路泥浆运输“不能排”。绍兴港航通过定点装卸、定船载运、定线航行和定点处置，进一步规范了泥浆运输过程中的各个环节，明确非“四定”内的泥浆码头、运输船舶、运输航线和处置点都是违规行为；对泥浆运输处置费用通过“三联单”进行管理。一系列合理的管理制度，实现了对建筑泥浆收集、

运输、计量、结算、付费等环节的严格把控。

2017年，仅绍兴港航直属处就出动了海事巡逻艇736艘次，巡航里程12569公里，检查泥浆船舶402艘次，检查临时泥浆装卸点79个次。通过加大对水路泥浆运输的执法力度，杜绝了建筑公司、泥浆船舶的侥幸心理。“2017年到目前，超一年半的时间内，都没有发现泥浆运输中存在偷漏排行为，也没有接到市民对泥浆船舶偷漏排行为的投诉或举报。”金海林说。

协调发展 生态与经济比翼齐飞

8月19日，站在绍兴越城区的富恩桥上，记者看到，杭甬运河不时有满载的泥浆船舶驶出。待得船舶走远，清波荡漾依旧……据绍兴市政府的监测显示：杭甬运河绍兴段原7个水质监测点，1个Ⅱ类水、2个Ⅲ类、1个Ⅴ类水、3个劣Ⅴ类；截

集装箱业务增幅全国第二

厦门港降本增效见实效

收费项目、收费标准、服务内容等价格清单的阳光发布，总体费率实现下降30%。

据了解，从8月起，厦门市人民政府印发的《关于进一步降低厦门港部分港口收费标准的通知》也正式实施，此次降费的范围包括经

由厦门港（含漳州辖区港口）吞吐的集装箱货物的货物港务费和港口设施保安费，其中，对集装箱货物港务费再降低50%征收；对集装箱港口设施保安费再降低50%征收。此次降费有效期将至2018年12月31日。

阳逻港开通“点对点”快速货运班列

“上海-武汉-川渝”是长江新丝路国际投资发展有限公司重点打造的示范线路之一，可缓解三峡翻坝难题，降低物流成本，提高转运效率。近期，随着“信号联锁”工程的贯通，阳逻港可实现50车（100TEU）同时双线作业，全部流程由原来的5小时缩

短至3.5小时，为“点对点”班列开行提供了运营保障。初期班列每周开行2至3列，后期将达到每天1列，实现固定车次、线路、班期开行。

据了解，铁水联运示范基地自今年3月常态化运行以来，吞吐量已突破10000TEU。

献股肱之力 助新区腾飞

——记第三届全国十佳引航员冯开峰

□ 全媒记者 程璐 见习记者 毛庆 李佳婧

海洋强国，舟山领跑。在首个国家级群岛新区，有这样一位引航员——

骨子里藏着吃苦耐劳的实干精神，他连续多年引航艘次高居站内第一，至今仍保持着大型无动力滚装船夜航冲滩、引领大型仿古帆船出坞、一天之内引领5艘次30万吨级油船进出港及靠离泊、夜间拖带特种钻井平台进坞等多项引航作业记录；

始终秉持精益求精的进取精神，他带领技术小组解难题、破难关，成功完成全国最大矿石中转码头开港的一系列技术攻关工作，为交通运输部同意舟山首靠40万吨级船舶提供了充分的技术支撑。

将引航事业作为自己的毕生追求，在岗位上展现人生价值，在奉献中助力新港腾飞，他就是来自舟山引航站的高级引航员冯开峰。

严自律重带头 树阳光引航形象

“对引航员来说，每次任务都是挑战。”这是冯开峰常常挂在嘴边的一句话。在日常工作中，他严自律、重带头，不管是货船拖带进港应急救援处置，装卸货物应急处置，或是大型平台夜间进坞工作，始终冲在第一线、走在最前面。

2014年3月18日，舟山引航站接到一项特殊的引航任务，要把底部直径达65米、全世界唯一一座地盘圆引钻平台“SHELL KULLUK”从半潜船上卸载后拖带进坞。这是舟山开港以来第一次，且为夜间进坞，任务难度极大。

晚上可依靠的参照物较少，且航

道宽度仅为80米，一不小心就会搁浅。

“平台本身没有动力且构造特殊，只能依靠拖轮采用拎拖的方式协助移动。”冯开峰介绍，在潮流复杂的狭水道内拖带，引航员几乎无法精准控制船位，给引航工作带来很大困难。

挑战当前，冯开峰既紧张又兴奋。经过周密研究，他带领5个人的引航团队上船，协助监控各盲区作业点位的拖轮操作，并利用激光手电和水面灯光浮标配合来定位导引道。冯开峰居中指挥，通过同事们发回的信息判断平台回态态势及胎压变化，最终用了整整15小时，才安全顺利完成从卸载到进坞整个作业。

经此一役，冯开峰的精湛技艺和舟山引航站专业严谨的作风在港航人中愈加闻名。

“这次任务不是我引航生涯中作业时间最长的一次，但却是作业难度和技术挑战最高的一次。”冯开峰回忆。

的确，类似这样急、难、险、特的引航任务，冯开峰经历了很多。在站内管理和科研任务繁重的情况下，他依旧奋战在引航第一线，2012年至今引领各类船舶866艘次。其中300米以上各类超大型船舶200艘次、高难度无动力船舶拖带近30艘次。

冯开峰用专业、严谨、敬业的工作作风以及精湛、细腻的引航操作技术，获得了外方船东、保险公司和承运人的赞美，有效提升了舟山引航站在引航专业技术方面的口碑和对外形象。

攻克技术难关 服务新港开放

经济快速发展的同时，中国铁矿石进口数量日益递增。尤其长三角地区，急需一个大型矿石中转港，满足急剧增长的市场需求，鼠浪湖岛优

越的地理位置和通航条件使之成为一个绝佳选择。

这是一座小岛，横亘在长条形的衢山岛东边，乃县境内最东边的一座住人岛，过去只有一艘渡船每日几班地来回两岛之间。“当时鼠浪湖码头所处的蛇移门水道不是我们的引航覆盖范围，也不是舟山水运的主要航道，潮流潮汐比较复杂，仅有小渔船在走。”开港在即，面对复杂潮流、潮汛，手里只有海图的冯开峰也是一筹莫展。

“潮流、潮汛摸不清就去现场看，绝对不能因为引航问题影响码头正常运营。”冯开峰带领一批引航员在鼠浪湖码头蹲了10天，仔细记录潮汐潮流情况。数据有了，冯开峰立刻进行系统的分析论证。

“我发现，蛇移门水道的北口处潮流确实存在问题，很不规律，需要设置实时测流装置，为船舶安全进出提供可靠的潮流信息。”在他的建议下，航道建设部门和码头业主一起建立了专门的潮流监测和预报系统。冯开峰提出的10个预报点位均被采纳，使潮汐潮流预报的有效性、精准性和针对性都得以大幅提高。

为了尽快完成鼠浪湖码头的装卸任务，冯开峰在鼠浪湖港区首靠了超大型外轮“塞维纳”，开启了鼠浪湖矿石中转码头正式对外开放的序幕。“当时首靠非常成功，任务也完成得特别漂亮。”舟山引航站领导回忆。

之后，冯开峰对半年多的船舶试靠情况进行深入细致的分析，并以引航站名义起草撰写《鼠浪湖矿石中转码头试运行总结》，得到了省内海事专家的充分肯定，为交通运输部最终同意首靠40万吨级船舶提供了充分的技术支撑。同年8月，由他起草制定的《“远见海”轮进出港及靠离泊鼠浪湖矿石中转码头引航方案》通过专家评审，在技术上为鼠浪湖码头首靠40万吨级船舶铺好了最后一段

路。

2016年9月23日，在冯开峰主引下，装载39.3万吨铁矿的“远见海”轮在8艘拖轮的协助下，稳稳地抵靠鼠浪湖矿石中转码头，这成为舟山港接卸的最大吨位和最大载货量的矿砂船，开创了我国长江以南地区首次接卸40万吨级矿石船的新局面。

“求真务实，开拓创新，全国最大矿石中转码头顺利开港，冯开峰功不可没。”码头方由衷感叹。

建立安全体系 培育引航良才

“安全是引航工作的首要要求。”在舟山引航站，冯开峰有多重身份。他既是一线引航员，也是引航科长。引航作业之余，他思考最多的，就是如何提高全站引航安全水平。

“过去，站内只有部分制度涉及安全生产，缺乏系统的安全管理体系指导、规范大家的引航作业。”冯开峰介绍。为解决这一问题，他将引航之外的时间全部投入到安全体系的建立中。10余次大小会议、6次改稿、费时半年时间，2011年，在他的主持和负责下，舟山引航站对原有的安全管理体系进行了全面的修订和完善，运行后效果十分显著，得到了省海事部门和舟山市港航管理局的充分肯定。

而这只是起点。2013年，冯开峰作为《舟山港域引航风险管理研究》的具体负责人，将风险管理的理念引入到引航安全管理工作中。“引航工作是一个系统，应从人、船舶、环境和管理角度，对舟山引航水域的危险进行分类识别。”本着开放做课题的理念，冯开峰先后2次发放调查问卷，发动全体引航员进行危险源的调查和识别，不仅收集了可靠数据，也对全员进行了一次安全意识和风险防控方面的教育。

最终，该课题对涉及引航作业的



工作中的冯开峰。舟山引航站供图

各码头、航道、锚地都建立起了风险控制清单并制定了针对性的防控措施，弥补了原有安全管理体系在微观风险控制方面存在的不足，有效提高舟山引航站的安全管理水平。

“让安全管理体系更切合工作实际，可操作性更强，更好地服务引航生产，我的一切辛苦就都是值得的。”冯开峰说。

作为资深引航员和站内安全带头人，冯开峰还视引航员培养为己任。

当年轻引航员有疑问时，他总是悉心指导、仔细分析、认真解答，将自己的经验倾囊相授。“冯师傅比较亲切，每次放手让我们作业前他都会讲解推演一遍，而且在空闲的时候还会指导我们写论文。”一位年轻引航员告诉记者。



中国加快长江全流域 『绿色岸电』推广

“我们将加快向长江全流域推广岸电建设，为长江大保护作出新的贡献。”国家电网公司湖北省电力有限公司宜昌供电公司营销部主任荣延海在接受记者采访时说道。

三峡工程兴建后，长江航运业快速发展。2017年，三峡船闸货物通过量达1.38亿吨，超过设计通过能力近40%，往来船舶已不能实现即来即走。

统计显示，2017年，三峡段日均积压待闸船舶614艘，高峰时停船近千艘，过坝船舶平均待闸时间105小时。

宜昌地处长江中上游结合部，是长江生态功能转折点和长江航运转折点。今年6月，国家能源局、交通运输部、国家电网公司联合提出，推进三峡坝区岸电建设，将其打造成长江流域岸电设施建设的示范样板，为推进长江流域岸电设施全覆盖奠定基础。

目前，宜昌境内已有29个港口码头建成岸电系统，供电容量达到3.19万千瓦伏安。岸电年用电量500万千瓦时，相当于替代燃油1062.5吨，减少各类气体排放物3000多吨。

荣延海表示，下一步，将加快解决三峡坝区锚地因三峡季节性水位落差带来的供电问题、坝下江心锚地岸电接入等世界性难题，并创新拓展“车-船-机”三大联网服务平台。（来源：中国新闻网 董晓斌 徐萌）



近日，连云港出台生态港口建设三年行动方案（2018—2020年），提出到2020年，港口电力及天然气等清洁能源消耗占比达60%，港口生产能源单耗和二氧化碳排放强度分别下降2%（与2015相比）。港区散货码头中水回收利用率达80%。（顾晓平 唐益志）

8月20日，日照市港航公安局消防支队在港口散粮筒仓区域开展了大型火灾预案演练。（宋年升 郇超）

日前，九江萍钢钢铁有限公司以新代旧综合利用技术改造配套码头工程使用港口岸线获交通运输部正式批复。（周阳泽）

