



中国水运报

行业主流媒体 水运权威报道



期冀重拾昔日荣光 闽北内河航运

□ 全媒体记者 王有哲

自古南平至福州的闽江就是山海相连、交易繁忙的“黄金通道”，在唐宋时期，南平已是“舟车辐辏，物阜人彩，省门以北，无以为比”的内陆港埠。随着时代变迁，航道的发展被限制，闽江上游的船流、商流、物流被迫中断，曾经一泻千里的闽江，如今“病”得不轻。

在宽达数百米的河床上，礁石林立，干涸的床面被涓涓细流切割，仿佛是闽江留给世人最后一刻的疼痛。河床上勾机等大型机械正对礁石进行机械破碎，施工人员在井然有序地忙碌着。近日，记者走访福建省南平市沙溪口鲤鱼洲下游了解到，闽江航运开发关键性工程——闽江水口至沙溪口航道整治工程在这里紧锣密鼓地进行着。

随着闽北经济的快速发展，发展闽江航运的呼声也日趋强烈，作为曾经连接闽北山区和沿海的“黄金水道”，闽北内河航运何日才能通达海？

“老牛拉车”的无奈

记者从福建省港航局了解到，闽江流域年径流总量达623.70亿立方米，流域覆盖闽西、闽北广大山区和东部沿海地区，流域面积60992平方公里，约占福建省面积的一半，是重要的水运通道。

新中国成立以后，闽江航运快速发展，60年代达到顶峰。随着流域交通运输格局变化，铁路和公路基础设施

待通闸，由于坝下水位下降，船闸难以维持每天过闸，影响了船舶的正常通航。(下转第2版)

投资远大于内河航运的投资，闽江客货运量逐年下滑，通航里程和通航船舶逐年减少。

从1987年—1996年水口电站的建设，直至1999年正式通航，由于种种原因，闽江航运仍未达到修建电站前的规模。

“闽江主干流和支流航道共规划I—VII级航道1433公里，其中闽江干流外沙—南平段278公里I—IV级航道是国家内河高等级航道之一，可分段通航2万吨级海轮至内河500吨级船舶。”闽江水口至沙溪口整治工程施工总工程师刘展雄告诉记者，目前，闽江内河航道实际可通航I—VII级航道总里程为897公里，比规划里程数少了大约600公里。

与此同时，受闽江干流水口枢纽制约、沙溪航道断航及上游碍航闸坝等影响，闽江干流航道南平延福门至闽江口虽可全程通航，但通航天数较少，沙溪、富屯溪、建溪、尤溪等支流只能区间断航。

记者从福建水口发电有限公司了解到，十多年来，受水口电站下游河床下切、坝下水位大幅下降的影响，水口电站船闸及升船机过坝货运量从2002年最高159万吨，通航天数303天，下降至2015年货运量27.4万吨，通航天数96天，其中2011年过坝货运量仅22.5万吨，通航天数44天。

“我们的货物到了水口电站，常常要等十天半个月才能排队过闸，枯水期一个月能通一次就不错了。”南平顺华运输有限公司经理刘有华说起闽江航运，就是一肚子苦水。他告诉记者，之前电站坝上坝下常常聚集百艘货船等

9月1日起港澳台同胞可参加内地(大陆)船员考试

本报讯(全媒体记者 沈尚)8月31日，交通运输部发布《中华人民共和国海事局关于台湾同胞报名参加大陆船员考试有关事项的公告》《中华人民共和国海事局关于香港和澳门同胞报名参加内地船员考试有关事项的公告》，明确自2018年9月1日起，台湾同胞可凭有效的中华人民共和国台湾居民居住证或台湾居民来往大陆通行证向大陆具有相应船员考试管理权限的海事管理机构报名参加船员考试，香港和澳门同胞可凭有效的中华人民共和国港澳居民居住证或港澳居民来往内地通行证向内地具有相应船员考试管理权限的海事管理机构报名参加船员考试。

据悉，台湾同胞报名参加大陆船员考试及相关事项，按照《台湾同胞参加大陆船员培训、考试和申请船员证书实施办法》(以下简称《办法》)的规定办理。香港和澳门同胞报名参加内地船员考试及相关事项，按照内地船员培训、考试和发证的相关规定办理。《办法》作为配套

制度也将于2018年9月1日起同步施行。

据了解，《办法》明确了台湾同胞申请大陆船员适任证书的条件以及应当提交的材料、对取得大陆证书后的再有效条件和提交材料。对已持有台湾船员适任证书的船员，承认其在台湾已完成的培训和考试，仅要求完成相应的补差培训和考试。《办法》还对台湾同胞具体应参加的培训和考试以及取得其他证书作出了规定。

深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划出台 到2020年长江经济带主要港口铁路进港率达八成以上

本报讯(全媒体记者 沈尚)近日，交通运输部办公厅印发关于深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划的通知(以下简称“通知”)，要求系统各单位以江海直达、江海联运、铁水联运等为重点，加快推进长江经济带多式联运发展，构建高质量综合立体交通走廊，更好服务长江经济带发展战略。

通知明确，到2020年，构建有机衔接、具备竞争力的铁水联运系统，基本形成长江干线、长三角地区至宁波—舟山港、上海洋山江海直达运输系统，进一步完善干支直达、通江达海、区域成网的水运基础设施体系，初步形成布局合理、结构优化、功能完善、互联互通的长江经济带多式联运服务体系。长江经济带主要港口铁路进港率达到80%以上，大宗散货铁路、水运集疏港比例

力争达到90%以上，重点集装箱港口铁水联运量年均增长15%以上，力争上海洋山集装箱江海直达比例达到20%。

针对如何进一步深入推进长江经济带多式联运发展，通知提出5项主要任务包括16项具体措施，一是着力补齐联运基础设施短板。加快畅通重要航道和重要运输通道，完善联运配套设施，加快解决铁路进港“最后一公里”。二是着力强化联运服务模式创新。推动形成以南京、武汉、重庆等长江干线主要港口为核心的铁水联运枢纽。三是着力提升多式联运装备水平。加快提升码头前沿装卸设备、水平运输车辆、堆场装卸机械等关键设备的技术水平，提高港口多式联运作业效率和节能环保水平。四是着力增强联运发展新动能。大力推进航运、港口、铁路企

业之间的业务单证电子化，逐步实现多式联运单证统一。鼓励航运、港口、铁路企业深化业务合作，探索联运业务“单一制”。大力发展节能环保型船舶，稳步推进LNG动力船舶、电动船舶推广应用，开展相关技术和标准研究。五是着力优化联运市场环境。充分发挥长江经济带航运联盟、长江港口物流联盟、长江中游航运中心港航联盟作用，鼓励大型港航企业采用商业模式整合沿江港航资源。

此外，交通运输部还要求，加强部省联动，统筹推进长江经济带多式联运发展相关重大政策落实和重大项目落地。要充分利用好中央和地方已有的资金补贴政策，加快推进多式联运设施建设和信息化建设。同时，完善铁水联运统计制度，加强多式联运信息发布。

山东9月起开展防范商渔船碰撞集中行动

本报讯(全媒体记者 甘琛 记者 马桂山)8月31日，记者从山东海事局、山东省海洋与渔业厅联合新闻发布会上获悉，9月1日起，山东省将开展防范商渔船碰撞集中行动。

据介绍，9月1日12时开始，黄渤海伏季休渔结束，山东省数万艘渔船将出海作业，周边省市的大量

渔船也将进入山东省海域，山东沿海迎来海上渔业生产的繁忙期，商渔船碰撞风险将显著增加。为合力化解商渔船碰撞风险，山东海事局、山东省海洋与渔业厅决定，从9月1日起，联合开展为期两个月的防范商渔船碰撞集中行动。据介绍，双方将开展联合巡航执法行动，突出

打击商渔船值班不认真、疲劳驾驶、酒后驾驶，渔船船员配备不合格、通信导航设施不齐或不正常使用等八个方面违规行为。

此外，双方将开展商渔船防碰撞专项检查。其中，海事部门将结合船舶安全检查，对商船开展助航设施、船员实操能力等三个方面的检查。



远洋船员感受航运之变

□ 全媒体记者 杨柳

“作为一名航运人，我希望各行各业都能得到改革的红利，实现自己的梦想。”在谈到自己的梦想时，“中远海运狮子座”轮大副李阳信心满满地说道。

2009年，李阳正式成为一名国际航线的船员。十年的船员生涯，他赶上了中国航运发展的黄金时期，也见证了改革开放以来，中国航运做大做强、提质增效的过程。

“我们开的船越来越大，运的货越来越多，中国造船越来越强。”在李阳最初实习时，欧洲干线上280米、5000箱位的船就是大船。可现在，仅仅是李阳工作的“中远海运狮子座”集装箱船就有400米、20000箱位。“它还是我们自己造的呢！改革开放前，我们大多是接收国外废弃的老破船用，船况相当差。随着产业不断升级，我们登上了‘第一手’的大船呢。”李阳眼里满是激动。

船有了变化，船上装载的货物也不一样了。李阳介绍，改革开放以来，我国产业转型、购买力升级，

运出的货物从纺织类产物，逐渐变为光伏、高铁、手机、电脑等重工业产品、科技产品。中国出口的“高精尖”产品多起来，配套也越来越精良。近年来，随着“一带一路”、自贸区建设的深入推进，这些货物被大量运输到亚非拉国家，甚至欧美发达国家。“从低端到高端，从部分到全球，改革让我们运送的中国制造成功升级为中国‘智造’。”李阳自豪地说。

船“变”了，相关产业链也在不断发展。港口码头的规模、效率、吞吐量极速发展——机械化、堆场数字化、操作简便化大大提升了港口码头的作业效率。“曾经一艘5000箱位船装卸需要两天，但现在同样的船，10个小时就足够了！”

“离开汉堡，伫立船头，等待着给信号塔降下的五星红旗注目礼。作为中国国旗，进出异国能听到义勇军进行曲，那感觉倍加自豪……”

当轮船离港后，伴随着汽笛声和海鸥声，李阳在朋友圈写下了这段话。

8月31日是齐齐哈尔市中小学校开学的第一天。当日，一场以“海事开放日”为主题的宣传活动在海上交通安全教育实践基地——“海冠3218”船上举行。活动中，卜奎海事处工作人员带领齐齐哈尔市第一中学的学生代表参观了海事处船舶办公大厅、CCTV监控室、执法装备库，并通过宣传展板向学生们介绍了海事部门的日常工作和相关航海知识。

姜键 程彦 李彬 摄影报道



工行将提供千亿融资支持海洋经济发展

本报讯(全媒体记者 杨柳)近日，为推动海洋经济高质量发展，自然资源部、中国工商银行联合印发《关于促进海洋经济高质量发展的实施意见》(以下简称《实施意见》)，共同探索构建海洋经济金融服务模式，促进海洋领域投融资产品与服务方式创新。

《实施意见》明确了双方下一步推动海洋经济高质量发展的工作目标、重点领域、重点区域、服务方式等内容，提出在未来五年，中国工商银行力争为海洋经济发展提供1000亿元融资额度，并推出一揽子多元化涉海金融服务产品，为加快建设海洋强国提供支撑。

“钻石辉煌号”首航 开启温州国际邮轮港常态化运营

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 张丹丹)8月30日11时，温州洞头状元岙码头迎来“GLORY SEA”(辉煌号)邮轮2018年度首航。下午4时，该轮满载游客驶离温州港，开启海上4天3夜的日本之旅，标志着温州国际邮轮港正式

开启常态化运营。

据悉，“钻石辉煌号”隶属钻石国际邮轮有限公司，船长180.4米，宽30米，排水量45000吨，拥有400间客房，最大载客量1300人。今年年底，将有6个邮轮航次从温州国际邮轮港开航。

地处苏鲁交界的邳州，地理位置优越，水陆交通便利。特别是近年来，随着水运事业的不断发展，这里已成为北连山东，南接长江的水运主通道。由于该地长期注重环境保护和航行安全，不仅运河里的水变绿了，水上安全也得到进一步提升。近日，记者来到位于苏北大运河北岸的邳州，亲眼看见了当地水运面貌焕然一新。

抓住应急痛点 提高安全预防能力

目前，邳州市现有等级航道10条，共177公里，其中京杭运河干线航道60.5公里，各类营运船舶上千艘。依托其“黄金水道”的优势，该市辖区港口密布，其中邳州港现已成为京杭运河中最大的内河港口之一。

在邳州市地方海事处，记者了解到，继去年成功承办徐州地方海事首次规模最大、参与人员最多、影响最大的水上突发事件应急演练以来，该处积极吸取成功经验，用实际行动加强对辖区水上安全管理，广受好评，充分展现了优秀的水上交通形象。

据介绍，多年来，邳州市地方海事处一直牢固树立居安思危的理念，不

绿色治理焕新颜 安全监管保平安

断完善隐患排查治理和安全预防、预控体系建设，全力提升应急处置能力，做到防患于未然，持续保持水上安全形势的平稳。

通过实地采访，记者了解到，邳州市地方海事处还大力运用科技手段，强化安全防控体系建设，充分发挥视频监控对水运、渡运监管取证的作用。今年，邳州市地方海事处将投入200多万元资金对应急指挥中心进行升级改造。同时，还将对干线航道监控设备进行更新、扩建，以实现辖区干线航道饮用水源地、桥梁、渡口等重点水域的电子巡航监控全覆盖。在此基础上，他们还建立起科学完善的、可操作性较强的水上安全隐患排查跟踪



记者实地采访。