



中国水运报

行业主流媒体 水运权威报道

中共交通运输部党组召开会议传达学习党中央通报精神

坚定不移把党的政治建设摆在首位 不折不扣贯彻落实党中央决策部署

部党组书记杨传堂主持会议

本报讯 日前,中共交通运输部党组召开扩大会议,传达学习党中央有关通报精神。部党组书记杨传堂主持会议。部党组副书记李小平,党组成员何建中出席会议。部机关司局级干部,部属在京单位党政主要负责同志列席会议。

会议强调,要坚定不移把党的政治建设摆在首位,切实增强“四个意识”,做到“两个维护”,把严明政治纪律、政治规矩落实到交通运输工作的方方面面,切实把政治建设贯彻到谋划重大战略、制定重大政策、部署重大任务、推进重大工作的实践中去。要就习近平总书记关于交通运输工作的重要指示批示贯彻落实情况

进行一次“回头看”,对贯彻落实中存在的问题查细查纠、立行立改,推动习近平总书记重要指示批示精神落地生根、开花结果。

会议指出,交通运输系统各级领导干部要以贯彻党中央决策部署为前提,切实发挥表率示范作用,带头履职尽责,带头承担责任,求真务实、真抓实干,以钉钉子精神抓好各项任务工作落实。要坚持以习近平同志为中心,深入基层一线开展调查研究,始终与干部群众一起苦干、一起奋斗,不断提高工作质量和水平。

会议强调,习近平生态文明思想是新时代交通运输生态文明建设的根本遵循。要以习近平生态文明

思想为指导,牢固树立新发展理念,以深化供给侧结构性改革为主线,加快运输结构调整,提高综合交通运输体系组合效率,推进节能减排和绿色低碳循环发展,坚决杜绝生态环境风险,推动交通运输生态文明建设不断取得新成效。

会议强调,要认真贯彻新时代党的组织路线,落实新时期干部标准,切实增强政治担当、历史担当、责任担当,打造忠诚干净担当的高素质干部队伍,坚持问题导向,聚焦突出问题,以“功成不必在我、功成必定有我”的境界和担当,坚决打赢三大攻坚战,深化供给侧结构性改革,努力建设人民满意交通。

会议指出,全面从严治党永远在路上。要全面贯彻新时代党的建设总要求,切实把管党治党责任放在心上、抓在手上,以党的政治建设为统领,全面加强党的领导,切实加强党的建设,切实履行管党治党政治责任,使交通运输系统各级党组织和广大党员干部始终在思想上政治上行动上同以习近平同志为核心的党中央保持高度一致,坚定不移推动全面从严治党向纵深发展。

部党组副书记冯正霖,部党组成员马军胜、杨宇栋分别组织中共中央国家机关党组、中共国家邮政局党组、中共国家铁路局党组传达学习。(焦党文)

何建中在2019年海事工作务虚会上强调

深化改革推进海事高质量发展 谱写交通强国海事新篇章

本报讯(全媒体记者 沈尚)11月18日,2019年海事工作务虚会在交通运输部党校召开,会上海事系统举行庆祝改革开放40周年集中座谈,交通运输部党组成员、副部长何建中在座谈会上指出,在新的发展时期,海事系统要把改革继续推向深入,促进海事高质量发展。原交通部党组书记、部长黄镇东,原交通部党组成员、副部长洪善祥出席座谈会并作交流发言。

何建中指出,水监体制改革20年来,海事系统形成了“统一政令、统

一布局、统一监督管理”的水上交通安全监管体制,通过改革切实保障了水上交通安全形势的基本稳定,在服务国家重大战略实施中体现了自身的地位作用和价值,奠定了可持续发展的坚实基础,真正走出国门展现了中国海事的地位和形象,形成了必须坚持党的领导、坚持服务人民、坚持海事核心价值、坚持改革创新、坚持开放合作的经验和启示。

何建中要求,在新的发展时期,海事系统要把改革继续推向深入,促进海事高质量发展。一是着力加

强政治建设,要树立政治机关意识,增强政治素养,提升政治站位,严守政治纪律,把政治建设放在首位。二是着力提升监管水平,要谋划交通强国的海事监管,创新监管模式,坚持问题导向,构建风险防控和隐患排查治理监管体系。三是着力推进改革创新,适应国家战略发展需要,深化海事管理体制变革;深化“放管服”改革,减少行政审批,加强事中事后监管;在自贸区自贸港建设中,进一步创新管理制度;适应绿色航运发展,加强管理体制和制度创新;应对

智能航运挑战,推进数字海事建设;完善海事管理责任体系。四是着力提高队伍素质,坚持“三化”统领,明确目标、注重培养、抓好激励、文化铸魂,建设一支政治坚定、素质优良、作风过硬、干净担当的海事队伍。五是着力深化国际合作,强化多双边协同机制、加强战略性制度性战略研究,发出中国声音,贡献中国智慧和方案。六是着力夯实党建责任,认真落实全面从严治党责任,加强基层党组织建设,持之以恒抓好行风政风建设。

长航局携手大连海大

共建“智慧绿色长江联合协同创新中心”

本报讯(全媒体记者 赵虎)11月16日,长江航务管理局(以下简称“长航局”)与大连海事大学(以下简称“大连海大”)在大连成立“智慧绿色长江联合协同创新中心”。该中心致力于打造“局校联合、政产学研一体”的发展孵化器,将对整合长江航运行业资源、加快科技成果转化、推动行业技术进步具有重要意义。

长航局局长唐冠军表示,中心的成立,是全面落实长江经济带发展等国家战略,共促长江航运高质量发展的重要举措。下一步,中心将努力实

现“四抓四创”:抓技术研发创一流成果;抓成果转化创一流应用;抓科学管理创一流业绩;抓人才培养创一流队伍,在增强技术研发能力上有新提升,在成果转化、服务行业上有新成效,在出成果、出人才上有新拓展,在推动管理创新上有新突破。

大连海大校长孙玉清表示,中心的成立,是落实党中央和交通运输部党组决策部署的重要举措,也是推动地区经济繁荣发展的创新方式,为双方发展迎来了新机遇。此次合作将使大连海大能够更好地融入长江发

展,为发挥长江黄金水道在推动长江经济带发展中的基础性、先导性作用提供科技保障和智力支持。

据了解,自2007年长航局与大连海大签订战略合作协议以来,双方在人才培养、科技创新、服务社会等方面不断强化合作,合作项目超过20项,大连海大还聘请了长江航务管理局系统客座教授5人。

会上,孙玉清为唐冠军颁发客座教授聘书,长航局副局长周新祥与大连海大副校长王小勇签署中心2019年度科技合作任务书。



日前,国务院办公厅印发《推进运输结构调整三年行动计划(2018—2020年)》(以下简称“三年行动计划”),由此拉开中国运输结构大调整序幕。三年行动计划提出,将京津冀及周边地区打造成为全国运输结构调整示范区。

这一旨在提高综合运输效率、降低污染物排放的运输体系改革将对京津冀港口发展产生怎样的影响?过去一年多来,京津冀港口又是如何积极落实大宗货物运输“公转铁”政策的?如何破解铁路进港“最后一公里”难题?记者进行了调查。

示范区缘何 选定京津冀?

我国交通运输结构尚不完善,统计数据显示,2017年,全社会货运量公路占比78%,水路占比14.1%,铁路占比7.8%;货物周转量公路占比48.6%,比美国高4个百分点,铁路占比19.6%,比美国低10个百分点,水路占比31.7%。

“2008年铁路货运量是33亿吨,到2017年为36.9亿吨,几乎没什么增长,而同期公路货运量增幅几近翻倍。”北京交通大学教授张晓东说。

为扭转这一局面,三年行动计划出台。该计划以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向,要求不断完善综合运输网络,切实提高运输组织水平,减少公路运输量,增加铁路运输量,加快建设现代综合交通运输体系。

那么,为何将运输结构调整示范区选定为京津冀及周边地区?

一个最重要的原因是,在京津冀地区,运输结构不完善的情况更突出。生态环境部公布的《中国机动车环境管理年报(2017)》显示,截至2016年底,京津冀地区年货运量的84.4%依靠汽运,京津冀港口群10亿多吨货运量

运输结构调整变革下的 京津冀港口

中7成以上由公路完成集疏运。

运输结构的不完善,加重了大气污染。据《中国机动车环境管理年报(2017)》统计,日均通过北京过境的8000辆大货车中,至少85%为运煤车。仅以抵达天津港一地的车辆计算,单程500—900公里的运输约排放氮氧化物2.8万吨/年,相当于500多万辆国四排放标准的小汽车行驶同等里程的排放量。

“当务之急是将具备‘三大关键词’(即运输半径400公里以上、大宗重载货物以及计划性较强)的货物尽可能转为铁路运输。铁路运输适应性较强,可控性较大,会取得事半功倍的效果。”北京交通发展研究院节能减排中心主任刘莹说。

对此,三年行动计划提出,到2020年,京津冀及周边地区实现铁路运输增长40%。同时强调加快蒙华、京原、黄大等连接西部与华中、华北地区干线铁路建设和改造,提高既有铁路综合利用效率,加快铁路专用线建设,力争到2020年,大宗货物年货运量150万吨以上的工矿企业和新建物流园区接入比例达80%以上。

先行一步的 “公转铁”

事实上,在这场业已展开的全国性货运结构调整中,京津冀地区已先走一步。

去年2月,《关于印发<京津冀及周边地区2017年大气污染防治工作方案>的通知》要求,7月底前,天津港不再接收柴油货车运输的集港煤炭;9月底前,天津、河北及环渤海所有集疏港煤炭主要由铁路运输,禁止环渤海港口接收柴油货车运输的集疏港煤炭。

很快,京津冀港口便采取行动,特别是天津港,取缔汽运煤速度最快,比国家要求提前3个月完成任务。

(下转第3版)

安徽拟投600亿建设干线航道

打造“一纵两横五千二十线”格局

航道,共规划航道里程约3200公里,其中三级及以上航道里程约占60%、四级航道约占40%。同时,加强与长江干线、长三角高等级航道网对接,实施阶段将做到“两个兼顾”,即天然和渠化河流应适当增加设计水深,兼顾航行于限制性航道的运输船舶吃水要求;规划四级航道上的船闸等永久性建筑物应适当

提高标准、满足1000吨级船舶通行要求。

建成后,安徽四级及以上航道将达3200公里,占全省航道总里程比例由21.6%增长至50%,航道等级大幅提升,结构更加合理。同时,主要航道通航瓶颈明显改善,干线航道将通达全省全部地级城市及70%以上县(市、区)。

山东出台方案攻坚“平安海区”

沿海各地政府实行重特大安全事故“一票否决”

本报(全媒体记者 甘琛 记者 马桂山)近日,山东省政府安全生产委员会发布《山东沿海“平安海区”三年攻坚行动方案(2018—2020年)》,要求沿海各地政府把海上安全工作纳入本地国民经济和社会发展规划,实现海上安全生产绩效与评优评先、履职评定等挂钩,实行重特大安全事故“一票否决”。

通过三年攻坚,山东要实现“一确保”“两下降”目标,即确保山东沿

海海上安全形势持续稳定,坚决遏制重特大群死群伤事故和特别重大船舶污染事故;实现山东沿海海上安全事故总数和死亡人数年均双下降。同时,深化“平安港口、平安船舶、平安渔业和平安旅游”创建。

平安港口方面,重点实施平安水工行动、危险货物港口作业安全治理专项行动、平安渡运行行动、碍航整治行动;平安船舶方面,重点实施平安客货航线行动、载运危险货物

船舶大检查行动、内河船从事海上运输整治行动、沿海中小型船舶专项检查行动;平安渔业方面,重点实施涉渔“三无”船舶整治行动、防范渔船海上险情事故行动、防范渔船碰撞整治行动、海洋牧场平台平安登离行动;平安旅游方面,重点实施非法海上旅游整治行动、海上旅游集约化经营行动、海上旅游游船更新升级行动、规范海上新兴旅游业态行动。

广西出台“一河一策”实施方案

加强港口岸线管理保护 提升码头航道污染防治能力

本报(全媒体记者 龙巍 通讯员 李阳 李雪芝)为进一步加强西江、柳江、郁江等干流港口岸线管理保护,增强港口码头及航道污染防治能力,近日,广西壮族自治区交通运输厅印发《贯彻落实自治区领导担任河长河流“一河一策”实施方案

(2018—2020年)》(以下简称《实施方案》)。

《实施方案》明确具体管理保护任务并分解到沿江各地市交通运输(港口)行政管理部門。一是清理整治港口码头乱占乱用、多占少用、占而不用的问题,到2020年,在

港口规划范围内,港口岸线报批手续续完率达100%;二是加强港口污染治理,增强港口码头及航道污染防治能力,提高港口污染事故应急处置水平,港口及航道环境保护设施与主体工程同步建成完成率达100%。



11月16日,江海直达1140TEU示范船“汉海1号”从武汉阳逻港二期驶出,首次执行武汉港至上海洋山港江海直达运输任务。“汉海1号”船长130米、宽23.9米、深11米,最大载重量达13600吨,是目前长江中上游最大集装箱船。