

“江南第一闸”助力镇江水运大发展

□ 通讯员 章昆仑 锁诗洁

截至11月8日,谏壁船闸已运行14000天安全无事故,再次刷新了历史纪录。

谏壁船闸地处长江与京杭运河的十字交汇处,是京杭大运河苏南段唯一的直达通江口门,素有“江南第一闸”之美誉。船闸于1976年2月立项,1978年开工建设,至1980年7月正式通航。常年通航的船舶遍布全国十余个省市,成为江苏内河水运沟通南北、横贯东西的重要交通枢纽。特别是近十余年来,谏壁船闸的通航能力大幅攀升,成为助推镇江市经济发展、繁荣苏南经济的“助力剂”和“传动轴”。

通航能力历经三次飞跃

1980年7月11日,谏壁船闸一线闸正式通航。一线船闸闸室长度230米,宽度20米,门槛水深4米,年设计船舶通过量2100万吨,这在当年的内河船闸中已经属于大型船闸了。从此,镇江大运河一改原来靠天吃饭的原始航运面貌,船闸成为振兴镇江水运经济的“排头兵”。至1997年底,谏壁船闸的年船舶通过量已达3755万吨。船闸的通航能力实现了第一次飞跃。

1999年,随着苏南运河四级航道整治工程竣工,苏南运河的航道等级已达国家内河四级航道标准,航道宽度达60米,桥梁净高达7米,枯水期水位不低于2.5米,常年可通航500吨级的顶推驳船。原有镇江运河丹徒泰山湾至丹阳大泊段“九曲十八湾”航道已经裁弯取直,而历史上著名的“卡脖子”航段——丹阳陵口段也已得到全面整治。航道等级的提升吹来了内河水运的春风,船闸的通航能力已经不能满足船舶航

行的需求。作为苏南运河扩容配套工程的谏壁船闸复线船闸于1999年开工建设,二线闸闸室长度230米,宽度23米,年设计船舶量2333万吨。至2003年通航后,谏壁船闸成为苏南运河上唯一的大型单级复线船闸,年船舶通过量增至4433万吨,常年可通航千吨顶推驳船。至2003年底,谏壁船闸的年船舶通过量已达8500万吨。谏壁船闸的通航能力实现了第二次飞跃。

2003年以后,船舶大型化已成趋势,内河航闸设施的升级迫在眉睫。2007年6月,苏南运河镇江段“四改三”整治工程开工建设,至2017年镇江段42.6公里航道已全面完成整治任务,达到国家内河三级航道标准,航道口宽90米,桥梁净高达7米,常年枯水期水位不低于3.2米。从2006年至今谏壁船闸年船舶通过量已连续十余年超亿吨,2017年全年船舶通过量达1.5亿吨,货物通过量首次超亿吨,船闸的通航能力实现了第三次飞跃。

货种变迁见证经济转型升级

随着谏壁船闸通航能力的提升与内河航道等级的升级,镇江段水运经济飞速发展,从20世纪90年代镇江纸浆厂的草料和索普化工的盐卤、冰醋酸,至2000年后丹阳大亚集团的木材,丹徒宏泰钢铁的钢材、矿粉,大批物流流转无不得益于谏壁船闸。

在改革开放初期,通过谏壁船闸的船舶多以原材料为主运货种。如山东、安徽南下的煤炭,宜兴的矿石,上江的原木,长江或鄱阳湖的泥沙等等。随着经济的快速发展,货物种类也发生了质的变化。据统

计,2012年经谏壁船闸下行的煤炭运量高达1793万吨,黄沙、石子等建材运量达3557.7万吨。而到了2017年,全年途经谏壁船闸的煤炭运量已降至不足百万吨,取而代之的则是发热量大、排烟量小的焦炭,运量高达1992万吨;2017年黄沙、石子等建材运输量也缩减至1150万吨,而钢材、木材、矿粉、水泥、大型构件等工业半成品类物资却大幅上升,全年上述货物通过量高达3684万吨。与此同时,运河沿线也逐渐诞生了丹阳石油河码头、丹徒伊斯特码头、大亚木业、宏泰钢铁、京口工业园等物流和大型厂矿企业。一系列变迁见证了镇江地方经济由粗放型向集约型的转变。

续写绿色智能新篇章

20世纪80年代,通过谏壁船闸的船舶种类多种多样,材质大都为木质船、水泥船、木排筏,其中钢质船极少;动力上分别有帆船、挂浆机船(动力多为6135、6120柴油机),舱机船较少;吨位上几乎全部是几十吨级的小型船舶,100吨级的驳船在当年就是可以老大自居了。而这些船舶在行驶过程中废油排量,生活垃圾多,直排运河对运河生态环境危害十分严重。

2000年后,随着镇江运河、船闸的不断升级,人们对环保问题的日益重视,谏壁船闸按照省厅有关规定对过往货轮要求安装油水分离装

置,减少油污直排运河;对400总吨以下的小型货轮要求安装生活污水收集装置,集中上岸清理,对400总吨以上的货轮要求安装生活污水处理装置,对大功率船舶统一要求安装空气污染防治装置等等,有效地减少了运河污染。

近年来,谏壁船闸对使用LNG等清洁能源的船舶实施优先过闸,以鼓励广大船员使用高效、清洁能源。2017年对装运固体废弃物的船舶,船闸更是加大管控力度,坚决杜绝其进入苏南运河。船型标准化、能源清洁化成为船闸节能减排、绿色生态的有效抓手。

建闸40年来,船闸根据地处长江口门的特点,采用了套闸与通闸相结合的放闸方式,开创了江苏省首家“集中控制运调”模式,使谏壁船闸成为该省船舶待闸时间最短、运转效率最高、安全系数最大的船闸之一。为了确保船闸运行安全,谏壁船闸编写的《江苏省沿江口门运行操作规程》,作为省厅科技项目于2015年已在全省推广。

2006年谏壁船闸在该省率先推行“一站式服务”,并于2013年全面完善。2018年7月谏壁船闸成为该省航道系统第一批推行“水上ETC智能、便捷过闸系统”的大型船闸,不仅为船民降本增效,也提高了安全系数。新版“水上ETC”、红外线激光监控、智能网络通讯等一系列高科技产品的投入使用成为新时代船闸服务水运的新举措。



“LNG罐箱水运技术方案研究”项目中期验证会在武汉召开

本报讯(全媒体记者 杨婧 通讯员 程诗尧)近日,中国船级社在武汉组织召开“LNG罐箱水运技术方案研究”项目的中期验证会。该项目由中海油电气集团委托中国船级社开展,旨在制定LNG罐箱水运实施方案,开展LNG罐箱水运、码头作业风险分析,研究LNG罐箱水运经济性。验证会上,中国船级社项目组分别就“LNG罐箱水运技术方案研

究”项目的概况、总体方案、操作程序、经济性分析方法和后续工作等方面进行介绍,并接受与会专家代表质询。与会专家代表就研发项目进行了深入的交流与讨论,并对下一步研究工作的开展提出了诸多建设性意见和建议。

下一步,中国船级社将携手中海油继续推动这种新型方式进入内河,为气化长江和京杭运河提供技术支持。

外高桥造船获10艘18万吨散货船订单

本报讯(全媒体记者 胡逢 通讯员 何宝新)11月15日,山东海洋集团有限公司所属山东海运股份有限公司通过交银租赁作为融资方与中国船舶工业集团有限公司所属上海外高桥造船有限公司在青岛签订10艘18万吨好望角型散货船建造合同,此次签约是今年外高桥造船收获的民船产品最大订单。该船型总长292米,垂线间长286.4米,型宽45米,型深24.9米,

结构吃水18.3米,入级中国船级社(CCS),满足新规范CSR-H, TIER III要求和EEDI标准。

据了解,外高桥造船的好望角型散货船至今已成功开发至第11代,是目前建造最多、市场占有率最高的中国船舶“第一品牌”。当日签约的船型是为了顺应船东需要而开发的新型绿色环保产品,船舶各项性能均达到世界领先水平,批量承接将有利于提高造船效率,降低生产成本。

浙江船舶交易市场成功代理进口船舶新政后首艘进口入级船 二手进口船舶市场有望逐步回暖

本报讯(通讯员 张伟 特约记者 宋兵)沉寂一段时间的二手进口船舶市场有望逐步回暖。近日,一艘价值约1300万美元的马绍尔旗二手超灵便型散货船由浙江船舶交易市场有限公司代理进口,这是交通运输部发布关于进口船舶Tier II新政后的国内首艘进口入级船舶。另据消息称,多个买家正有意启动二手进口船舶购买。

今年7月,交通运输部印发《关于加强国(境)外进口船舶和中国籍国际航行船舶从事国内水路运输管理的公告》,大幅提高了进口二手船、内外贸兼营船的船龄要求。

根据公告,自2018年9月1日起,申请从事国内水路运输的进口船舶和中国籍国际航行船舶,其柴油主机氮氧化物排放量应满足国际海事组织《经1978年议定书修订的1973年国际防止船舶造成污染

公约》(MARPOL73/78)附则VI规定的Tier II排放限值要求。很多业内人士都表示,这对于二手进口船舶市场是较大的冲击。

事实确实如此。据浙江船舶交易市场介绍,目前国际上符合进口标准的超灵便型船及巴拿马型船市场价格普遍较高,短期内船东不会大幅降价,因此市场观望气氛浓厚。同时,不符合进口要求的此类国际二手船舶的价格出现明显波动,一艘2001年建造的巴拿马型散货船因故未能在新政前完成进口交易,最近以760万美元出售给一家香港企业,短短一个月缩水200万美元。

据浙江船舶交易市场消息称,虽然目前市场价格居高不下,但已经有多个买家有意启动进口船舶项目,同时也有买家对Tier I标准散货船的改造费用和可行性方面保持关注。

平潭海事推出多项便民举措

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 彭小雅)16项便民措施实行办结期限实时跟进,多项业务实现“最多跑一趟”以及“一趟不用跑”……11月16日,记者从平潭海事局获悉,该局近期推出多项便民措施,为民生注入海事温度。

据平潭海事局政务中心主任卢飞介绍,在提高行政效率和提供优质高效海事服务上,该局推出缩短部分海事行政许可、审批项目40%时效的便民措施,包括船舶登记、高速客船操作安全证书核发、燃油污染损害民事责任保险和其他财务保证证书签发等16项。

在“最多跑一趟”办理措施中,平潭海事局列出31项,如船舶文书签注、船舶防污染文书签注、船舶在港区水域内安全作业备案、船舶污染物的接收和处理情况备案

等。“一趟不用跑”共有7项,如国内航行船舶进出港报告、船舶载运固体散装货物(危险货物除外)的适装报告、船舶载运危险货物和污染危害性货物进出港口审批等。

卢飞表示,通过实施“谁受理,谁跟踪”的工作机制,受理人员对受理业务实时跟踪,发现即将超期的业务及时提醒相关环节人员,确保在规定时间内将证书送达相对人手中,打通业务受理“最后一公里”,“小步快跑”驱动业务办理新变革。



新疆完成天池水域纯电动船舶更新

本报讯(通讯员 刘发军 段雪梅)截至11月16日,新疆完成天池水域纯电动船舶更新工作。为确保纯电动船舶及时投入使用,新疆船舶检验局对天池水域已经到位的3艘纯电动船舶、2艘快艇进行了初次检验。

据了解,自2017年8月以来,新疆地方海事局率先在天池水域引导企业启动纯电动游船更新项目,并在新船购买前提供技术指导,帮助企业挑选外形美观、节能环保、售后服务有保障的船厂。新

增4艘环保游船是全疆首家乘坐规模100人以上的纯电动游船,整体为流畅的金鱼造型,外形美观,稳定性佳、噪音低,船体为钢结构,全长22米,乘员110人,并采用磷酸铁锂电池作为推进动力,快速性能指标较常规电动船提高5%,续航能力达到5小时,真正实现了对天池湖面的零污染排放。

该局还多次到喀纳斯、博斯腾湖、天池等重点水域调研,与当地政府及水运企业对接,鼓励企业逐步更新使用新能源船舶。



11月15日,在重庆市云阳县东升村专用渡口码头,来自县人民检察院的“莎姐检察官”与当地海事部门执法人员携手走进码头、客舱,护送小学生们下船回家。 饶国君 摄

崇明海事开展水上安全知识进培训机构活动

本报讯(通讯员 王夏光)11月15日,上海海事局船员管理处、崇明海上搜救分中心、崇明海事局联合举办了“2018年水上安全知识进船员培训机构”活动。

此次活动对象是上海海事职业技术学院在读的船长、大副等商船船员,结合以往“海上安全知识进渔

村”活动中总结的经验,上海渔港监督局渔政监督科科长常玉涛向船员们介绍渔船的航行、作业特点,帮助船员们分辨不同的捕捞作业方式以及可能对商船航行的影响,针对不同的捕捞作业采取相应的避让方式。同时征询了船员们关于避免商、渔船碰撞的困难、建议、诉求等。

近段时间以来,山东海事局、天津海事局、河北海事局联合在滨州外海预设集结点,会同滨州边防、公安部门、黄渤海警航执法人员对黄骅—滨州—天津交界水域进行“清砂二号”联合执法行动,联合行动共查扣涉嫌违法内河船4艘,有力打击了内河船非法参与海上运输违法行为。

今年以来,沧州海事局牵头联合天津大沽口海事局、山东滨州海事局开展了渤西三地海事区域合作共建活动。通过共建,探索津冀鲁和渤海湾水域海事监管一体化建设经验,三方交界水域海上监管从单一管理向多元共治转变,“打造海事区域共建示范区”的倡议获得广泛共识,为渤海西部海上安全提供了坚实的海事保障。

区域协同监管缺少“向心力”

沧州海事局北接天津,南邻山东,与天津大沽口海事局、山东滨州海事局为相邻兄弟单位。三地海事管辖水域具有港口大规模建设多、通航密度大,航线交织严重,交叉水

区域合作共建 三地海事共画安全“同心圆” ——沧州海事牵头渤西三地海事共建海上安全示范区工作纪实

□ 通讯员 郑奇

域广等特点,随着“京津冀协同发展”等国家战略的实施,海事监管形势发生深刻变化,海事区域协同监管需求愈发迫切,这也成为合作共建活动得以推进实施的源动力。而且,在交界水域监管、海上应急处置、联合治理非法内河船参与海上运输工作上,三方亦有共同需求。

三地海事共建合作平台

自2017年下半年以来,沧州海事局为落实部海事局《关于深化津冀鲁海事监管一体化的意见》等文件要求,作为牵头单位,多次开展三方工作协调,为共建活动的推进打下了基础。

2018年,三方在沧州渤海新区签署了《渤西三地海事区域合作共建协

议》,共建工作本着“优势互补、平等合作、互相支持、共同进步”的原则,通过搭建区域合作共建平台,加强交界水域海事监管工作,具体实施跨辖区联合执法、人才培养交流、文化共享交流等活动,探索津冀鲁和渤海湾水域海事监管一体化建设新路径,共同促进渤海湾水域安全清洁,为渤海湾海洋经济发展保驾护航。

安全监管有了“主心骨”

自共建合作以来,三地海事管辖水域没有发生重特大水上交通安全事故,成功救助遇险人员152人,搜救成功率99.25%,船舶违章行为明显减少,水上应急能力和水污染防治能力进一步加强。

共建,提升了海上应急联合处置能力。三地海事在黄骅港成功举行了2018年渤西海域跨省海上搜救暨溢油应急联合演习,利用高科技手段,实现预警、决策和处理的信息化管理,全方位展示海上人员搜救、船舶消防及油污清除行动全过程。同时检验了相邻省市间海上搜救及溢油应急处置能力单位的应急响应能力,提高了海上应急联合处置实战水平。

重庆餐饮船舶整治成效显著

已完成拆解87艘

本报讯(通讯员 何虹锦 卢宏)自2018年1月重庆市全面部署开展餐饮船舶专项整治以来,截至目前,该市餐饮船舶专项整治已进入最后收尾阶段:拟取缔的109艘餐饮船中已有87艘完成拆解、10艘已进入拆解程序,8艘拆除餐饮设施恢复工作艇船或驶往异地,其余4艘的拆解退市协议正在协调推进中;计划保留的29艘船舶中,除少量保留船舶仍在停业整改外,其余船舶已完成污染治理,均安装了油烟净化装置,实现了污水、垃圾“零排放”管理。本次专项整治结束后,沙坪坝区、九龙坡区、大渡口区、渝北区、北碚区、江津区、丰都县等13个区县辖区内不再保留餐饮船舶。

据了解,为确保整治工作顺利开展,重庆市建立了由市委、市环保局牵头,市工商局、市食药监局、市农委、市港航局等多部门组成的工作联系机制,并由市港航局协调组织召开联席会,形成了条块结合、上下联动、齐抓共管的工作格局。重庆市港航局通过前期的排查摸底,确定将23个区县、138艘餐饮船舶纳入整治范畴,明确取缔109艘、保留整改29艘的总目标,严格控制了餐饮船舶总量。

此外,该局负责起草制定了整治工作经验标准,从行政许可、设施设备、管理制度等8个方面明确验收要件及验收标准,坚持“一把尺子量到底”和“一票否决制”原则,由一个验收工作组负责全市餐饮船舶整治验收,对照验收标准,严格打表,必须符合“规范、环保、安全”三点要求,才予以通过验收。

