

水上春运交出群众满意答卷

全国旅客发送量近30亿人次 其中水路4076万人次

本报讯(全媒体记者 沈尚)3月2日,为期40天春运行业服务能力的年度春运“大考”平稳有序结束。记者从交通运输部获悉,春运40天,安全形势总体稳定,运力保障较为充足,路网运行平稳有序,运输服务品质不断提升。据统计,全国铁路、道路、水路、民航累计发送旅客29.8亿人次,比去年同期增长0.33%。其中,水路发送旅客4076.9万人次,比去年同期略有下降。

从春运运输总量来看,2019年与2018年基本持平。从运输结构来看,铁路、民航的旅客发送量呈现明显增长,公路和铁路依然是今年春运出行的主力。水路运输方面,整个节假日期间,旅客运输未发生水上交通事故和人员伤亡事故,也未发生游客滞留现象。

随着科技水平的发展、交通服务的完善以及消费能力的提升,人们对春运的要求不再满足于“走得了”,更趋向于“走得及时”、“走得便捷”、“走得舒适”。对此,铁路部门开展电子客票和候补购票试点服务,300个车站实现旅客自助进站核验,近700个动车组停靠车站实行二代身份证自助进站检票,旅客进站和检票效率大幅提高,也进一步提升了旅客出行体验。

记者了解到,今年春运,各地交通运输部门加强了各种运输方式有效衔接,采取延长地铁运营时间、开行夜间接驳公交、统筹夜间接驳出租车等一系列运力接驳措施,有效提升了旅客换乘效率。“定制客运”“预约巴士”“预约响应式农村客运”等服务,有效满足了部分旅客的个性化出行需求。

天津水上交通安全形势持续稳定

本报讯(全媒体记者 杨柳)3月1日晚,记者从天津海事局了解到,今年春运期间,天津海事局共出动执法人员881人次,执法车辆339台次,海事船艇121艘次,巡航时间3175小时,巡航里程3124.6海里,发布预警信息10次,安全保障18艘次邮轮和客滚船进出港,辖区春运水上交通安全形势持续稳定。

春运期间,天津海事局加强邮轮母港码头、各油码头、各散装化学品码头、各散固作业码头、包装危险货物作业码头、海河渡口、涉海工程施工现场等区域的巡航力度,对重点水域、重点工程、重点船舶实施动态管理和信息服务,保障了旅客运输和重点物资运输安全有序。

大连港服务旅客42.5万人次

本报讯(通讯员 杨光娇)今年春运期间,大连港协调运力、保障班期,为约42.5万名旅客,7.7万辆滚装车辆提供了安全、便利的服务。

客流高峰期,大连港加大了微信、官网等“掌上”售票方式的推广力度,线上、线下多条购票渠道同时开放;同时与船公司密切配合,根据实际情况,实时做好票额分拨,最大限度满足旅客购票需求,打造便利春运。

编后:“预约过海”再升级,客船安全有保障,客位充足有准备,“情满旅途”的贴心服务一路相随……2019年的春运路上,我们欣喜地看到,水运人为提升春运服务品质而作出的努力让旅客们更从容。

春运,连着民心民意,关系着社会和谐。2019年,在交通运输部着力打造“平安春运、便捷春运、温馨春运、诚信春运”的总体部署与安排下,水运人以高度的政治敏感性紧绷安全弦,高质量地实现了水上无事故、旅客无滞留、服务无投诉的目标,为春运“大考”交出了一份群众满意的答卷。

琼州海峡“预约过海”畅通回家路

本报讯(全媒体记者 龙巍 通讯员 张兵 何安军)3月2日,记者从交通运输部珠江航务管理局(以下简称“珠航局”)获悉,2019年春运期间琼州海峡客滚运输共开行航班7140次,运送旅客360.48万人次,运送车辆74.97万台次,实现了安全、畅通、温馨、高效的工作目标。

据珠航局有关负责人介绍,今年春运期间琼州海峡南岸积极推广实施“预约过海”模式,配置预约过海小汽车移动快速识别系统,开通电子检票系统和旅客人脸识别系统;北岸通过远程点窗口和微信公众号开展过海车客票预售,引导旅客司机抵港前完成购票,有效减少

在港口售票窗口排队购票环节,避免出现车客无序抵港导致拥堵及滞留等问题发生,车客候渡时间相比以往大大缩短,从进港到登船最短18分钟,最长不超1小时,极大方便了过往司乘人员,得到了社会各界的积极评价。同时,严格按照交通运输部有关指示,紧抓关键环节,优化运输组织,大幅压缩装船配载时间,船舶装货和配载时间从过去的2小时压缩为1.5小时,并在春运启动后进一步压缩为1小时,在保障安全的前提下,有效提高了港口作业周转效率,实现了春运期间旅客过海时间有效缩短的目标。

2019年春运期间,琼州海峡客

滚运输投入船舶58艘,共51211客位、2786车位;共启用滚装码头泊位55个,充足的运力和装卸泊位有效满足了春运需求。春运启动以来,珠航局及广东、海南、广西三省(自治区)交通运输厅等相关单位加大检查和现场督导力度,健全完善应急疏运预案。各部门和港航企业强化应急值守,落实领导24小时带班值守制度,盯紧重点部位和关键环节,协调解决存在问题,及时处理突发情况。各港航企业认真落实安全生产主体责任,严格按照要求采取针对性措施提高安全生产风险防范能力,认真排查隐患堵塞安全漏洞,筑牢了安全防线,春运期间未发生安全事故。

福建省水路运送旅客约335万人次

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 郑翠微 陈娜妍)3月1日,为期40天的春运平稳有序结束。期间,福建省水路平均每天投入船舶约473艘/36000客位,累计运送旅客约335万人次,同比增长0.7%。2019年福建省水路春运客源以旅游客运为主,客运量基本持平。

其中,闽台水路客运共运送旅客

约24.6万人,同比增长约18.4%。“小三通”客运航线共运送旅客22.4万人,同比增长约17.4%。

值得一提的是,受天气影响,马尾、黄岐对台客运航线,平潭至台湾航线存在停航情况,但闽台海上客运仍保持增长趋势。

据介绍,为做好此次春运保障工作,福建省港航部门根据预

测的水路春运旅客运量情况,科学调配运力,保证水路客运班轮正班、正点运行。通过统筹安排运力,适时延长运行时间,充分保障了春运高峰期群众出行需求,全省未出现水路旅客滞留、压站现象,同时各地兼顾货物运输,基本保证了节假日水路旅客和重要物资的运输需要。

四川省完成水路客(渡)运量593万人次

本报讯(全媒体记者 周佳玲 通讯员 杨钱梅)3月1日,记者从四川省交通运输厅航务管理局获悉,从1月21日至3月1日,全省累计完成水路客(渡)运量593万人次,同比减少18%。水路旅客运输日均运量为14.82万人次,2月7日完成27.03万人次达到水路运输春运峰值。全省日均投放客(渡)船2442艘,62351客位。全省未发生水上交通安全责任事故、旅客滞留、服务质量投诉和客船超载航行等情况,水路客运秩序井然。

记者了解到,为保障春运工作平稳有序,该局周密部署,下发了《四川省交通运输厅航务管理局关

于做好2019年水路春运工作的通知》,成立了春运工作专班并专设了春运办公室,各处室分工明确全力配合打好春运攻坚战;同时全省各级航务海事机构深入辖区湖泊渡口等地从细排查安全隐患,多措并举加强水路运输执法力度,跟踪整改问题形成闭环管理。

春运期间,四川省航务海事系统共派出430余个检查组,1500余人次参与现场检查,其中省局共派出7个督查组,56人次,市级航务海事机构共派出60余个检查组,440余人次开展现场督察工作。春运期间共检查了1400余艘船舶、70余家航运公司、100余个乡镇管船站。



日前,舟山海事局“海浪花服务队”来到普陀山客运码头,开展“助力春运”志愿服务。上图为青年服务队队员深入客运码头,向旅客讲解乘船安全知识。李岩 摄

长江海事辖区水路客运平稳有序

本报讯(全媒体记者 郑琦 记者 谢军 通讯员 廖磊)3月2日,记者从长江海事局获悉,2019年春运40天,该局辖区共累计安全渡运乘客946.9万人次,渡运车辆256.9万台次,未发生一起人员伤亡失踪事故和船舶污染事故,实现了长江干线春运水上交通安全形势总体稳定。

据长江海事局负责人介绍,为打好春运战役,长江海事部门对参加春运的客运船舶实施了100%上线前检查,杜绝“带病运营”;对渡船实施动态监管、盯防驻守,严厉打击渡船不遵守“斑马线”等违

章航行行为和非法载客、超员运输及酒后驾驶等违法违规行为;对载运危险货物船舶实施分级分类管理和动态监控,加强液货船航行管制,开展载运危险货物船舶监督检查,对发现的安全隐患“零容忍”;对农副产品、电煤和油品等重点民生物资运输船舶开辟“绿色通道”,保证随到随检、优先引航、优先过闸。

此外,针对春运期间长江沿线出现的低温雨雪天气,及部分航段出线的情况,长江海事部门还加强了安全预警,有针对性地加大了对合江门等10处一级水域、窑监等

43处二级水域以及太平口、芦家河、黑沙洲等重点浅区的交通管制和现场监管,开展了桥区、锚泊区、施工区巡航检查,严厉打击船舶超载、超吃水等违法违规行为,确保船舶航行安全。

据统计,今年春运期间,长江海事部门累计出动执法人员3.86万人次、执法船艇1.26万艘次,现场巡航2.5万余小时,巡查渡口1.03万次,走访或检查船公司464家,检查涉客船舶1.1万艘次,开展志愿服务1671人次,有效维护了辖区安全形势总体稳定。

宁波海事保障危货运输船安全进出港4377艘次

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 麻宏宇 苏慧清)3月1日,记者从宁波海事局获悉,今年春运期间该局累计保障海运危险货物运输船舶安全进出港4377艘次。

据了解,今年春运期间,宁波海事局辖区海运危险货物吞吐量达2093.04万吨,较去年同期增长6.23%,其中液化气吞吐量131.09万吨,散装油类1201.19万吨,散装

化学品274.76万吨,包装危险货物91.41万吨,分别较去年同期增长43.66%、20.65%、12.28%和12.95%,危险货物运输的保障能力再次经受住了考验。

长江干线船舶全面实施分道航行和定线制

本报讯(全媒体记者 郑琦 周佳玲 记者 谢军 通讯员 陈利波 龚天军)3月1日上午9时,在四川泸州港水域,“港盛1011”集装箱船按照船舶分道航行规则顺江而下,成为《长江上游界石盘至成贵高铁宜宾金沙江大桥段船舶分道航行规则(试行)》(以下简称《规则》)实行以来通过该水域的第一艘集装箱船。至此,长江干线船舶定线制打通“最后一公里”,长江海事辖区2700公里长江干线水域实现了分道航行和定线制全覆盖。

据悉,长江上游界石盘至成贵高铁宜宾金沙江大桥段水域属于典型的山区河流,航道条件较为复杂,水位陡涨陡落,过去船舶航行通常采用“上行走缓流、下行走主流”的行船规则,自由选择航路,频繁交叉相遇,航行安全风险较大。而分道航行和定线制意味着长江上来往船舶如同在陆地上行驶的车辆,要遵循“实黄线”“虚黄线”“斑马线”等严格限制,船舶分道航行,

不能随意“变道”,更不能“逆向行驶”,避免碰撞等事故发生。《规则》共规范了51个横驶区、6处控制河段、17处受限河段、13处严禁会船处、3处警戒区和20处临时锚地和应急锚泊区,并对船舶航路、航速和信号显示作出了明确规定。

据长江海事局副局长陈俊杰介绍,《规则》的颁布实施,有利于进一步规范、简化船舶航路和避让关系,优化通航秩序,增进水上交通安全;有利于进一步提高通航效率,促进港口航运和沿江经济社会发展;有利于防止船舶随意锚泊和船舶污染,助力长江大保护工作。也必将促进长江四川段航运跃上安全、畅通、高效、绿色发展的“快车道”。

从1995年10月1日长江干线第一部定线制规定颁布实施以来,长江干线已先后制定实施了7部定线制规定,其对规范船舶通航秩序,减少船舶交叉相遇和碰撞机率,提高通航效率,促进航运安全有重要作用。



针对我国长江干线和东南沿海地区非法采砂现象猖獗,严重影响水域环境和船舶航行安全的情况,日前,交通运输部发布《内河船涉海运输整治专项行动方案》(以下简称《行动方案》),明确要求强化砂石运输船舶治理工作,对海砂开采点和装卸作业点非法参与海上运输的内河船舶和非法装卸作业码头、作业点进行精准打击,加强源头治理,对参与海上运输的内河船必须责令召回。

记者了解到,各地交通部门积极落实《行动方案》,多措并举,重拳治乱,强化执法监管,以有力举措遏制非法采砂乱象的发展蔓延。

采砂高风险不等于高利润

内河船涉海运输为何屡禁不止?记者算了笔账,以载重1万吨的内河船和海船比较,按照航程200海里计算,内河船每吨砂石运费15元,一个航次可赚10万元,而海船每吨运费25元,基本处于保本状态;内河船船员5人,月工资约3万元,而正规海船船员约12人,工资月支出约15万元,海船根本无法与低标准的内河船竞争。

今年以来,砂石价格居高不下,部分地区需求旺盛,且多地明确限采或禁采河砂,使得大批沿海各地内河船为了谋取高额利润而“任性”入海,甚至参与非法开采海砂。

可是内河船毕竟不是海船,涉海运输往往是“赚了买卖搭了命”。滨州无棣海事处处长鲍新军向记者介绍:“非法砂石运输船舶,特别是内河船往往有着严重的安全隐患,证照不齐、船员不足、船员无证、船舶抗风能力不足,且不遵守航行规则,随意锚泊、值守疏忽、超载等违法违规现象严重,为逃避监管,常常关闭船舶自动识别系统,夜间冒险航行,事故发生率非常高。”

积极施策 联合出击

《行动方案》指出,要想从根本上消除内河砂石船非法从事海上运输的不安全因素,需要从砂石市场、航运公司、船舶和船员等多方面入手。

一方面要充分利用好当前国家治理海砂违规进入建筑市场专项行动的契机,推动建立部门间的协作机制,形成政府领导、部门合作、企业负责的联合治理格局。另一方面,要借助市场力量减轻安全压力,积极引导各地政府有关部门探索缓解砂石供需矛盾之策。

为进一步遏止违法乱象,2019年年初,上海海事局印发了《上海海事局内河船涉海运输整治专项行动实施方案》,崇明海事局结合辖区实际,与相关航运公司、砂石料码头加强安全共商,以“不参与涉海运输商业行为、不接收涉海运输砂石料、不为涉海运输船舶装卸转驳”为抓手,从源头遏制内河船涉海运输行为。

值得一提的是,长江航务管理局充分借鉴长江口疏浚土综合利用的经验,选取湖北荆州太平口开展航道疏浚弃土综合利用试点。该局有关负责人表示,试点开展以来,既适度缓解了湖北荆州当地砂石的供需矛盾,又保护了水生态环境。

与此同时,多地交通部门正在促成地方政府广泛在建筑施工领域采用推广疏浚土综合利用的新模式。以上海为例,近年来,约3亿立方米疏浚土通过先进工艺直接吹填成陆,其中约1亿立方米疏浚土通过与上海合作,用于横沙东滩和浦东机场圈围工程吹填成陆,面积超过7万亩。

治内河船 也治“三无”船

记者了解到,参与非法采砂的船舶基本都为无船名船号、无船舶证书、无船舶港的“三无”船。交通运输部海事局有关负责人表示,内河船舶从事海运业务运价只相当于海船运价的一半,所以绝大部分卸砂点首选内河船舶进行砂石料的运输。为从根源上阻断内河船舶违法海上航行,交通运输部海事局联合属地政府,对内河水域非法砂点及其砂石陆运实施了组合治理与打击。

目前来看,在江苏,已形成以地方政府为主导,交通、海事、公安、安监、财政等8部门联动的“三无”船治理模式。南京市政府从财政资金投入1.6亿,用于本地船舶实施补偿拆解等工作,共整治“三无”船舶770多艘,其中驱赶外籍船舶300多艘次,本地“三无”船舶除补办手续以外的船舶均被拆解。

除了“三无”船,非法采砂还衍生了大批个体砂石商贩,他们盘踞岸线,私设码头装卸砂石,不仅破坏了岸线资源,也严重影响了通航秩序,成为一块块“牛皮癣”。

对此,各地交通部门重点加强源头治理,与相关航运公司、砂石料码头加强安全共建,以“不参与涉海运输商业行为、不接收涉海运输砂石料、不为涉海运输船舶装卸转驳”为监管重点,从源头遏制内河船涉海运输行为,使得私设码头无船可靠,推动解决了大批老大难问题。

以长江为例,近年来,推动长江经济带发展领导小组办公室就牵头开展长江干线非法码头、非法采砂专项整治。以治砂推动环境治理,通过持续发力,目前已实现长江干线1361座非法码头全部完成整改的目标,其中拆除1254座并全部复绿,规范提升107座。

重拳治乱 让非法采砂无处遁形

全媒体记者 沈尚