



聚焦八字方针 建言高质量发展

□ 特派记者 程璐 廖珉 张斐

改革是最强大的发展动力，习近平总书记在中央经济工作会议上强调，要深化四梁八柱性质的改革，以增强微观主体活力为重点，推动相关改革走深走实。全国两会上，李克强总理作政府工作报告时指出，完成今

年经济社会发展预期目标需要付出艰苦努力，要继续坚持以供给侧结构性改革为主线，在“巩固、增强、提升、畅通”八个字上下功夫。“更多采取改革的办法，更多运用市场化、法治化手段，巩固‘三去一降一补’成果，增强微观主体活力，提升产

业链水平，畅通国民经济循环，推动经济高质量发展。”

落实到交通运输领域，如何用好“巩固、增强、提升、畅通”八字方针，不断提升交通运输供给体系质量和效率？全国两会期间，本报特派记者采访了多位来自交通运输行业的代表委员。



厦门港。

A 驰而不息 巩固发展优势

改革开放以来，特别是党的十八大以来，在以习近平总书记为核心的党中央坚强领导下，我国交通运输改革开放取得了举世瞩目的发展成就，交通运输与经济社会发展实现了从“瓶颈制约”到“初步缓解”，再到“基本适应”的跨越式发展，我国已建成了名副其实的交通大国。尤其在港口方面，目前，全球排名前十的港口当中我国占有7个，港口集装箱吞吐量占全世界总量的1/3以上。上海港更是其中佼佼者，2018年，该港集装箱吞吐量达到4200万标准箱，连续九年位居世界第一。“习近平总书记在

2018年11月7日视频连线上海洋山港时指出，经济强国必定是海洋强国、航运强国。他要求我们，要有勇创世界一流的志气和勇气，要做就做最好的，努力创造更多世界第一。我们没有辜负总书记的嘱托！”全国人大代表、上海港国际客运中心开发有限公司总经理徐珏慧告诉记者。

在徐珏慧看来，成为“第一”不易，保持“第一”更不易。“在我们身后有许多追赶者，比如新加坡已经提出打造年吞吐量6500万TEU超级码头，我们唯有跑得更快，才能不被追上。”徐珏慧说，沪浙携

手开发小洋山将进一步强化上海国际航运中心地位，为上海港提供新的更大发展空间。

饱和潜水是目前潜水中最高级、最先进的潜水技术，也是国家综合实力的体现。全国人大代表、交通运输部上海打捞局工程队副队长金锋从事潜水事业近30年，见证了我国饱和潜水技术从无到有、从弱到强的巨大进步。2006年以前，我国只能在实验室里做饱和潜水的模拟实验；2006年到2014年，8年间我们实现了从60米潜到313.5米饱和潜水作业的跨越，标志着我国深潜水作业能

力进入了国际先进行列。

“但300米还远远不够！”金锋告诉记者，当前世界上一些发达国家已先后突破400米深度潜水技术，最深的能潜入到600-700米的深度。“同时，我们使用的一些深潜水装备以及潜水机器人仍是国外引进的，因此我们首先要巩固现有技术，在实操中更全面地运用好这些技术设备，切切实实地把这些优秀技术掌握好。”金锋说，目前我国正在研发500米饱和潜水技术。“达到500米以后，才能更好地满足我国海洋强国建设和深蓝海军建设需要。”

物流是实体经济的有机组成部分，物流业发展的贡献不仅在于行业企业本身创造的税收、就业等，更在于支撑和促进区域内各相关产业产生更多的税收和就业，有力推动区域经济增长。

2019年交通工作会议指出，推进融合发展，就是要抓住物流业变革的窗口期，大力推进管理创新、组织创新，持续推进运输结构调整，提升物流效率和服务水平。

“江苏是经济业大省，降低交通物流成本，提升物流效率和服务水平就显得更加重要和迫切。”全国人大代表、江苏省交通运输厅厅长陆永泉介绍，2018年，江苏多措并举降交通物流成本，尤其是积极推进“公转水”“公转水”，水路、铁路货运占全社会货运总量的比重提升至37.9%、2.6%，预计全社会物流总费用占GDP比重下降至14%以下，运输环节费用占物流总费用比重回落到50%以下。

“下一步，我们要加大交通基础设施领域的补短板力度，进一步降低交通物流成本，以交通先行激发江苏区位优势、提升江苏竞争优势、塑造江苏发展优势。”陆永泉说。

他介绍，在基础设施领域，今年江苏将确保完成综合交通建设投资1370亿元，开工重大项目46个，建成重大项目43个，建成综合交通网络5000公里以上；在“四好农村路”建设、高速公路主通道扩容、省际市际“断头路”打通、干线航道建设等方面继续下功夫，着力推动通州湾海港建设，打造江海联运的新出海口。“同时，我们将在国家规划大框架下，坚持以我为主、系统谋划，强化综合交通总体设计，为推动长江经济带建设、长三角一体化发展贡献交通力量。”

另一方面，该省将进一步解放思想，创新举措，降低交通物流成本，推动提升区域经济和国民经济综合竞争力。陆永泉介绍，该省将进一步加大降费力度，对进出南京港、连云港、太仓港的集装箱运输车辆及中欧班列集装箱主要装车点和集货点的运输车辆，在全省所有高速公路、普通公路收费站全免车辆通行费，集装箱货运船舶免收交通船闸过闸费、其他船舶优惠20%。深化“放管服”改革，继续推进赋权国家级开发区直接审批有关交通运输事项，省级交通运输政务服务依申请事项100%实现不见面审批（服务），市县组达到95%以上；完善本省内河普通货船年检“通检通认”模式，让更多船主享受政策红利。进一步提升服务水平，深入推动取消高速公路省界收费站工作，力争2019年长三角区域取消高速公路省界收费站有所突破；年内完成苏北运河沿线10个船闸远方调度站“智能快速柜”布设工作，实现船闸快速服务全覆盖，同时在部分船闸远端站试点安装“自助服务终端”，为船员提供视频对话、证件拍照、快速支付、事项查询等多功能一体化服务，让“运河管理”服务品牌惠及更多船员。

多向发力 畅通物流经济循环

B 改革提质 增强主体活力

集团最主要的任务是围绕“增强”持续发力，遵循长江经济带“共抓大保护、不搞大开发”的方针，按照招商局集团“立足长远、把握当下，科技引领、拥抱变化”的战略原则，自我加压，自我革新，自我提升，争当引领长江航运发展的排头兵。

张锐介绍，2018年，长航集团细化完善规划，明确了全面建设“江海通达、水陆联动、绿色环保、创新引领、质效领先”的长江流域龙头企业的发展定位，制订了邮轮产业专项规划等核心主业子规划；大力提质增效，经营效益水平大幅提升，一举扭转了连续多年亏损的局面，为企业下一步的发展奠定了基础。“2019年，我们一方面将通过深化改革来增强企业发展的活力，为高质量发展打下牢固基础；另一方面将通过科技创新来增强企业市场竞争力，为高质量发展注入强劲动能。”

“一桥拉动，珠三角西部棋子全盘活”。

2018年，举世瞩目的超级工程港珠澳大桥建成通车，日均通行3712车次，单日车流量最高峰达到6967车次。

全国政协委员、港珠澳大桥管理局总工程师苏权科全程亲历了这座超级工程从调研论证到通车的波澜壮阔。14年间，他与其他大桥建设者们孜孜创新、精益求精，解决一个又一个问题，创造了一个又一个奇迹。

在他看来，实现中国新时代的发展愿景，就要实现从大规模发展向高质量发展转变。“实现高质量发展是一个行业的系统工程，首先‘顶层设计’要作提升，即在工程建设以前拿出高质量的规划；其次，要做更实的科技攻关，对自身提出“硬杠杠”，对新技术进行再转化；最后，要把追求高品质、高质量的意识融入每一位建设者血液里，将其变成行动自觉，这也就是我们通常所提倡的要具有‘工匠精神’。”苏权科说。

抓住机遇乘潮而上。

利用科技创新探寻新动能，也是交通运输各领域实现高质量发展的共同选择。

全国政协委员、中交天津航道局有限公司总工程师顾明告诉记者，该公司正在对传统疏浚领域进行新探索。“传统疏浚产业想要实现高质量发展，需要在装备技术方面下功夫，一方面疏浚装备要更智能、更环保。另一方面，对挖掘潜力的精度提出了更高要求，这需要我们用高质量发展理念来引领工作的方方面面，带动传统疏浚工程快速发展。”

C 创新驱动 提升产业链水平

链提质增效增添新的发展动能。

“在激烈的国际竞争中，惟创新者进，惟创新者强，惟创新者胜。”事实上，科技创新一直是江南造船建设世界一流军工造船企业的强劲动力和关键支撑。通过独立自主开发，江南造船建造的超大型液化气体运输船（VLGC）液舱重量减重10%、能耗指标降低10%，已成为该集团傲立于世界造船市场的王牌船型。

“过去，创新能力不足是中国造船

的短板，在我看来，这是一个结构性的创新能力不足。其实，目前有些造船业领域的先进技术我们还是比较先进的，某些性能指标已经超过了韩国。但是评判一个东西，性能指标不是绝对的，我们还要从整体的建造质量、建造周期以及人体工学易用性等方面综合考虑，实现引领型发展。”他认为，目前我国科技支撑条件今非昔比，市场需求持续旺盛，制度优势无比强大，前沿领域科技发展已具备良好基础，应



青岛港。本版图片均来源于本报资料室

国民经济的持续健康发展，根基在于企业活力。国有企业特别是央企，是我国国民经济的主导力量，是中国社会主义经济的重要支柱，更要在深化供给侧结构性改革、推动经济高质量发展上发挥示范引领作用。

“在去年4月武汉召开的深入推动长江经济带发展座谈会上，习近平总书记

2019年全国交通运输工作会议指出，对交通运输来说，提升就是要提升产业链水平，主要是抓创新、增动能：落实创新驱动战略，着力开展关键核心技术攻关；鼓励和培育新业态规范发展，促进交通运输与互联网、大数据深度融合；推动交通运输与装备制造、通信信息、商贸流通等产业联动发展，利用技术创新和规模效应形成新的竞争优势。

同处一条产业链，造船业与航运业休戚相关、荣辱与共。在全国政协委员、江南造船（集团）有限责任公司（以下简称“江南造船”）总工程师胡可一看来，提升科技创新能力将带来新机遇，为交通运

全国人大代表、中国信通院总工程师李士强：充分释放内河航运效益 提升沙颍河通航能力 党支部分书记李士强：在全国人大代表、河南省周口市沈丘县李寨村李士强：党支部分书记李士强：充分释放内河航运效益 提升沙颍河通航能力

在部分船闸及航道亟待升级改造以及跨省、跨部门协调不够。

“比如周口境内郑埠口、沈丘船闸是4级船闸，而安徽、江苏、山东省多为2级船闸。来周口港的船主反映，沙颍河部分船闸一次只能同时通过2艘船，而江苏等地方的船闸可以同时通过7-8艘船。船闸通过能力不足，造成很多船只排队通过，滞留时间太长。”李士强指出，再加上河流管理涉及水利、交通等多个部门交叉管理，部门之间因管理目标差异出现协调矛盾，都影响了内河航运的效率和效益。

对此，李士强建议，将沙颍河航道升级改造列入国家内河航运重点工程予以资金支持，加快推进沙颍河周口至省界航道升级改造，疏浚航道、拓宽船闸、设置航标等。另外，支持多个部门交叉管理，集装箱船只收费减免、航道条件等资源互享方面实现合作共赢。同时与水利等部门建立联席会议机制，以协同一体化的理念、解决和梳理影响内河航运效率的问题和环节。

全国人大代表、中国电信汕头分公司国际海缆登陆站站长陈颖宇：加强渔船AIS海图管理 减少海底光缆阻断事故

□ 特派记者 程璐 廖珉 张斐

“国际海缆通信是我国与世界主要国家和地区实现网络互联的最主要方式。近年来，受船舶抛锚拖锚行为与海底光缆作业等海上活动的影响，海底光缆阻断事故频发，严重影响我国国际通信安全。”全国人大代表、中国电信汕头分公司国际海缆登陆站站长陈颖宇在调研中发现，2015-2018年期间崇明国际海缆登陆站区域发生的海底光缆故障达到47次，而汕头国际海缆登陆站区域发生的海底光缆故障20次，其中绝大部分是由于船只抛锚或作业造成的故障。在此期间，崇明海缆巡护船劝离海缆保护区内违规作业船只5140艘次，汕头海缆巡护船劝离海缆保护区内违规作业船只7089艘次，其中绝大部分是从从事海上作业的渔业船舶。渔业船舶的违规海上作业活动已经成为影响国际通信安全的最主要因素。

“当前，我国渔业船舶基本上都配备了自动识别系统（AIS）船载设备，但是渔业船舶AIS船载设备使用的电子海图存在信息错误和缺失的问题比较严重。”陈颖宇介绍，例如广东和福建渔业船舶普遍使用的福建某公司AIS船载设备，其电子海图就存在亚太二号（APCN2）和亚欧（SMW3）海底光缆路由不准确，以及没有2013年投产的东南亚-日本（SJC）海底光缆路由等问题。“由于渔业船舶AIS船载设备电子海图信息不准确，船上作业人员无法准确定位海底光缆的位置，一定程度上造成海底光缆保护区内违规作业的发生。除了危及海底光缆安全外，电子海图不准确还可能使船舶无法及时避让海上固定构筑物，造成海上安全事故的发生。”

陈颖宇表示，加强渔业船舶AIS船载设备电子海图管理，确保电子

海图数据准确性和完整性，对于海底光缆的安全和海上作业船只安全都至关重要。对此，他提出三点建议：第一，对在用渔业船舶AIS船载设备的电子海图进行全面检查，对提供不合格电子海图的AIS船载设备供应商责令限期整改；第二，将渔业船舶AIS船载设备电子海图升级纳入年度船检项目，确保电子海图数据的准确性和完整性；第三，完善渔业船舶AIS船载设备功能，使其具备在船舶进入海底光缆保护区或者接近其他海上固定构筑物时发出告警的功能，提醒驾驶员及早避让，确保安全。

