

编者按：洋山港素来是百舸争流之地，作为上海对外贸易的咽喉要道，她的安全牵动着港口航运经济发展的脉搏和各方关注。不久前，一只重约20吨的集装箱在洋山港落水，港口进出立时受阻。这时，有这样一群人，他们不畏艰险，星夜驰援，仅用12小时就恢复了洋山港航道的安全畅通。让我们走近他们，走进“驰援洋山港”背后的故事。

# 与时间赛跑 为港口护航

## 上海海测星夜驰援“噎住”的洋山港

□ 通讯员 秦政 扶倩

### “灯下黑”与胜利

伴随着潮涨潮落，落海集装箱每秒都可能随流漂移，潜在的风险难以想象。这只40英尺的箱子像根巨大的鱼刺，卡在了洋山港冠东码头，港口“噎住”了。

早上9时20分，“海巡1666”轮到达事发现场，而更大的挑战才刚刚开始。把船只和设备调整妥当后，测量员和船员首先要面对的就是精准定位落水集装箱这关键的一步棋。在茫茫水域中寻找一只箱子，其难度可想而知。是选择全方位、地毯式的来回扫测，还是瞄准重点水域精准排查，考验的是测量员的技术经验和判断力。

扫测在业内被形象地称为“水下CT”，作为这次的测量主力，张凯乐要做的就是尽快找准“病区”，开机扫描。在向洋山港冠东码头方面了解了集装箱落海的位置和箱子装货的基本情况，张凯乐分析了下集装箱落海以来的潮流情况，因为是重箱，虽然箱内货物是轮胎，但箱子飘移的位置应该不会太远。他以码头方报告的位置为中心划定了一个200乘400米的区域，并按可能性的设置4根扫测线，这样可以最大程度地保障扫测效果，当然，根据经验分析判断，最让测量员们抱有期待的还是第一根线。

10时05分，“海巡1666”轮开始实施旁侧声呐扫测。出乎意料的是，在第一根线扫测完后，设备显示的结果却是一无所获。就在大家沉默苦思之际，一个闪念瞬间让张凯乐猛拍大腿，失声喊了出来：“旁侧声呐只能在船周扫描，我们会不会遇到了‘灯下黑’的情况，落水集装箱就在船底下呢？”这个观点很快让大家重新振奋起来，在“嘟嘟”的船鸣声中，“海巡1666”轮稍稍移开船身，又开

始了二次扫描。这次，一个可疑图像被成功捕捉到了。

通常，一个四方方的集装箱掉入水中后，声呐的声波接触到铁皮反射后，会出现一个亮点一个阴影，且棱角分明，如果图像比较清晰的话，出现在电脑画面的瞬间技术人员就能判定。但洋山港码头周边水质混浊，声呐图像就不是那么容易判读了。稳妥起见，前方测量人员把扫测图像传回后方基地，由测量队副队长韩磊组织技术组人员对声呐图像进行再次的分析判读。

与此同时，张凯乐和小伙伴启动了多波束设备，对疑点位置进行多方位扫测。相比旁侧声呐，多波束在分辨率和定位精度方面有着明显的优势。经比对，测量员坚定地判定他们扫获的硬物质正是落水的集装箱！

此时，距离扫测开始仅仅过去了1小时。本着负责的态度，疲惫了十几个小时的“海巡1666”全体人员还在原地坚守着，他们要等待集装箱打捞确认后才能撤离。有了精准位置信息的支持，下午2时45分，在洋山港海事局的组织指挥下，伴着轰鸣的水浪，一只40英尺的集装箱终于重见天日！

在一片欢呼声中，这场连接前后方、集结各路人马，穿云踏浪、跨越66海里持续12个小时的应急扫测战正式宣告圆满成功！

乘风破浪，披霞而归。十几个小时的应急测量终至尾声，“海巡1666”轮上，全体人员显得既喜悦又平静。对于多次参与应急扫测的职工来说，在保障水上交通安全的主战场上，一场任务的结束或许只意味着新征程的开启，离开洋山港后，他们又要立刻投入到对南槽深水航道的数据处理工作中。浪花奔涌向前，那些关于海测的故事仍将继续。



工作人员正在分析集装箱落海的位置。上海海事测绘中心供图

近日，一串急促的电铃刺破了夜的静谧，被船体摇晃惊醒的张凯乐发现：“海巡1666”轮竟在深夜备车，准备起航了。

张凯乐是东海航海保障中心上海海事测绘中心测量队的一名测量员，已经在海测战线上摸爬滚打历练了五年。这一突发情况，让他明白：又一次应急测量任务到来了。

### 兵分两路 火速集结

当天凌晨2时24分，上海海事测绘中心主任史晓平被手机的来电振动惊醒，电话另一头传来洋山港海事局分管通航安全的副局长郭锦春急促的声音：“史主任，洋山港冠东码头3号泊位‘地中海特蕾莎’轮在进行装卸作业时，一只40英尺、重达20吨的集装箱意外落水，恳请上海海事测绘中心立即派船赶赴现场实施应急扫测，搜寻落海集装箱！”

挂下电话，史晓平看了看窗外黑漆漆的夜色，陷入了思索。险情急如星火，两难的抉择就摆在他面前：一边是兄弟海事部门的请求，不容拒绝也不愿拒绝；另一边则是海测船舶夜航及作业可能带来的安全风险。

迟疑片刻，史晓平打开平时使用的值班系统，查看可用船舶的位置，并在心里默算从船舶抛锚地赶到事发码头的距离。

正在这时，洋山港海事局领导的另一通电话再次打来：“史主任，你们原先安排在洋山港做常规测量的‘海巡1668’轮还在复兴岛码头停靠呢！”史晓平坚定地回答他：“虽然我们一般尽量不远离调遣夜航作业，但是只要洋山港有需求，我会想办法，尽一切可能协助你们。我看看哪条船最近，马上安排。”

在短短几分钟的电话里，史晓平迅速完成了对这次应急任务的总体布置：立即启动应急预案，由测绘业务科牵头，协调测量队、船舶管理中心、后勤事务中心共同参与此次应急扫测行动；指派“海巡1666”轮承担此次应急测量任务，走最近航路尽快赶赴洋山港；由后勤事务中心与测量队协调，尽快调派车辆和人员将此次应急扫测所需的仪器通过陆路送往洋山港码头和“海巡1666”轮交接。

一声令下风雷动，一场牵动多人马的紧急集合随即铺开。测绘业务科科长曹源接到指示后，在随后的不到三十分钟里，分别联系了测量队副队长李永奎、船舶管理中心主任孙利明、后勤事务中心主任魏学智，完成了对此次行动中人员车辆的调度和任务的分配。

凌晨3时35分，“海巡1666”轮各项准备工作就绪，船长金昌梅发出“船舶起航”的指令，与此同时，留守

在上海海事测绘中心复兴岛大院值班的测量队队员杜仁喜打开了仪器设备仓库进行旁侧声呐调试；后勤事务中心的司机丁元前往单位运送设备；曹源和洋山港海事局取得联系，沟通协商调取与落水集装箱相关的数据资料。

至此，一场没有哨声的紧急集合就此完成，本次应急测量的“兵马粮草”已经全部就位，兵分两路，全力以赴地赶往目的地——洋山港冠东码头。

### 114公里的披星戴月

和水路相比，负责从陆路开车运送旁侧声呐的司机丁师傅压力没有那么大，但考虑到要给意外情况预留时间，丁师傅还是决定尽快赶往单位。此时，测量队的杜仁喜已经在等着他了。

和丁师傅这边只有两个人的运送队伍比起来，“海巡1666”上的16人队伍显然更为庞大。船长金昌梅是“海巡1666”轮上第一个接到应急测量任务通知的，得益于完善的应急预案，他在第一时间就已经理好了接下来六个小时航程里人员的工作安排。

轮机长万利负责前往机舱启动船舶主机；船长金昌梅则带着瞭望水手和舵手制定航线、驾驶船舶；张凯乐带着测量员调试即将要用到的单波束、多波束等设备；其余人员留在船舶休息待命，等着四小时后换班。在船上，所有人都是训练有素的战士。

俗话说：“行船走马三分险”，而深夜航行的危险性是白天的好几倍。渔船、渔网、漂浮物……都是夜间不易察觉的危险因素。此时，行船安全主要依靠雷达、电子海图和驾驶员的夜视瞭望。

顺着窄窄的楼梯爬上驾驶室，这里除了各类仪表的光，几乎是漆黑一片。夜晚的光亮会影响自身及其他船只行驶，这是海上的“规矩”。在操作台左边有海图导航系统，是船员们的千里眼、顺风耳，路标、拐弯点、障碍物等关键信息都能迅速查到。不过，尽管电子海图精确度很高，但在夜晚航行中还是不够的。

为了争取时间尽快赶到洋山港，必须走捷径。透过270度的全景玻璃窗，金昌梅带着瞭望水手，一边及时调整航线，一边以百倍的注意力观察船窗外动态。多年历练，船员们早练就了夜视瞭望的“特异功能”，小型船舶、渔民布进航线的渔网、漂浮障碍物，这些东西难以被雷达、电子海图和AIS检测到，必须依靠肉眼的敏锐观察。

长夜漫漫，夜里的海面起了雾，能见度下降到1500米以内，“海巡1666”轮的船身仍在雾气中顽强地劈波斩浪，一夜无眠。

近日，中共中央办公厅、国务院办公厅印发了《关于促进中小企业健康发展的指导意见》（以下简称《指导意见》），并发出通知，要求各地区各部门结合实际认真贯彻落实。面对环境的改善，航运业要做怎样的努力，才能抓住这样的政策红利？

当下，在客户越来越需要更为一体的供应链服务的市场环境下，沿海运输的市场集中度逐步提升，不同的细分市场都呈现集中化趋势，形成了各自领域的头部企业，这些企业就是中型航运企业或者供应链企业。小型航运企业应当嵌入这样的供应链体系，为相应的头部企业提供专业化服务，由此形成以中型企业为支撑的产业生态系统，抵御市场的波动风险并获得恰当的市场回报。《指导意见》中所提出的引导中小企业专精特新发展的相关举措，可以帮助这些中小企业获得帮助。

对中小航企来说，央企所搭建的

供应链网络框架可以成为他们“走出去”的“庇护伞”，在央企搭建的平台下提供专业化服务也应成为中小企业的优势。记者了解到，中远海运、招商局和中交建等航运央企已经在“一带一路”沿线诸多节点和航线上进行了布局，搭建了中国企业“走出去”的大平台。特别招商局所开展的“前港中区后城”需要中小企业嵌入相应的产业链和供应链，形成中国企业“走出去”的集团式冲锋。中小航企有条件借助这样的平台，在当地的市场环境下获取当地的发展红利。《指导意见》中所提出的支持对外合作与交流的相关举措，可以为“走出去”的中小企业提供支持。

再看内河运输，内河航运是民营

企业和小型航运企业的天下，“小散乱”是内河航运的基本特征。新时期内河运输的核心，是让水运物流平台成为集聚内河航运资源的核心力量。水运物流平台通过其所提供的船货匹配服务和多式联运服务，可延伸出信用服务、金融服务乃至咨询服务，同时还可以为政府的行业监管提供解决方案，是新时期内河航运高质量发展的重要抓手。《指导意见》中所提出的为中小企业提供信息化服务的相关举措，将为此领域的中小航企企业发展提供支持。

更为重要的是，行业主管部门要增强行业的市场透明度，及时披露各领域市场的供需动态，让中小航企在造船和扩张的时候有更为全面的信

息支撑。同时，还需要搭建为他们发声的协会，让其能够为这些企业在纵向沟通与横向协调、利益聚合与表达、规则建立与自律、承接政府购买服务等方面发挥重要作用。中小航企要找到为自己代言的组织，这样的组织也能够为水运行业的制度构建发挥积极作用。行业高端智库也将在充分听取中小企业诉求的情况下，推动行业制度和政策向更为良性的方向改变。



## 新闻动车组

4月8日，沪通长江大桥28号北主墩完成第11轮大节段钢梁双悬臂吊装作业，北主塔钢梁长度达到714米，距离第一个合龙段不足百米，主航道钢梁架设完成已接近总量的50%。（顾晓平 李昊）

今年一季度，运东船闸放行货轮3635艘、船队105个、船舶通过量234.74万吨，同比增长91.4%、20.7%和11.6%各项指标均双位数增长。（冯玉凯 刘静）

4月8日起，宿豫地方海事处、宿迁市水警支队湖区大队和皂河船闸管理所联合启动2019年整治水上安全隐患专项行动，三方将共同治理在辖区航段水域的水上交易、加油、加

气、捕鱼、非法载客、无证驾驶等违法行为。此次整治活动将持续至6月30日止。（朱廷虎）

日前，甬台温成品油管道配套油库项目瑞安滨海油库码头工程通过竣工验收，该工程位于瑞安港区阁巷围垦段危险岸线，为新建3000吨级成品油码头一座，油库设计总容量为8.1万立方米，年油品周转量202.5万吨。（陈鸥）

4月7日，贵州省三穗县桐林镇木良村水上旅游客运航线，平阳（木良）至湾塘水上旅游客运船舶正式开通。（石庆伟）

4月8日，黄石港区海事处执法人员与长航公安黄石派出所民警开展联合执法行动，严厉查处偷采装运江砂船舶，并开展区间砂石船违法配备情况检查，加大无证驾驶船舶违法行为查处力度。（魏娟 次新星）

本报讯（特约记者 高剑桥）4月8日，笔者从大连海事大学了解到，该校现已投入运行场地6180平方米，并规划于2020年再新建10000余平方米场地供大学生开展创新创业活动，设立了创新创业教育专项经费，每年投入600余万元，校友创新创业基金累计5000万元。学校还与大连创业工坊科技服务有限公司、海大科技园等共建创新创业资源，为校园种子项目提供苗圃培育。

近年来，该校坚持以扶持大学生创新创业为核心目标，全面落实“六方联动”+“六创融合”机制，形成了“校创新创业工作领导小组顶层设计，创新创业学院统筹规划，相关职能部门密切配合，各学院集体实施，校企协同推进，师生员工积极参与”的良好工作局面。学校以需求为导向，整合资源，建设了创新创业实践平台，实行实验室6S管理方法。鼓励优秀本科生进入实验室工作，支持本科生参与科研活动，早进课题、早进实验室、早进团队。一学年开放实验室61个，累计开放实验1174项，参与学生达428565人次。

该校学子在多项学科竞赛中取得了多项突破性成绩，在全国大学生创新创业年会、电子设计竞赛、智能车竞赛、机械创新竞赛中，该校学生均首次荣获全国一等奖。近三年来，在各级各类创新创业竞赛中获奖1302项、3490人次。其中，荣获省级二等奖、国家级三等奖以上奖项1147项。



日前，国际豪华邮轮“中华泰山”号在辽宁港口集团大连港邮轮码头鸣笛启航，正式拉开大连港国际邮轮中心2019年邮轮始发航季序幕。据悉，“中华泰山”号今年将在大连港运营13个始发航次。 臧永亮 孟醒 摄

## 海口港秀英港区3万吨级航道维护疏浚工程通过验收

本报讯（全媒体记者 龙巍 通讯员 黄冬雄）4月8日，记者从海南省港航管理局获悉，该局日前组织召开了海口港秀英港区3万吨级航道维护疏浚工程竣工验收会，该工程已顺利通过竣工验收。

据悉，该工程由海南省港航管理局组织实施。自2018年6月开工以来，在确保航道12.3米维护水深和施工通航安全的前提下，坚持科学组织和调度，采用耙吸式挖泥

船施工，大大提高了施工质量和效率，实现了质量安全无事故的管理目标。

会上，参会人员听取了项目设计、施工、监理、质量监督、第三方检测等单位的工作汇报。经审议，大家一致认为该工程已按批准的建设规模、设计要求与合同内容完成施工，工程质量满足设计及规范要求，档案资料基本齐全，同意通过竣工验收。

## 芜湖市江北最大码头建成

本报讯（特约记者 陶训兵）近日，由中国铁建十四局集团投资建设的芜湖大龙湾码头顺利通过了竣工验收，并即将投入运营。

该码头位于安徽省芜湖市芜湖港白茆港区，目前建成的一期工程为10000吨级泊位。该项目是中铁十四局集团芜湖大盾构基地的配套工程，是“码头+产业园”发展规划的重要组成部分，能够满足基地内部装卸任务。同时，

开展对外经营，面向社会承接装卸任务，主要装卸运输货种为管片、重件、钢铁、水泥、砂石料等。码头年吞吐量可达420万吨。

目前，安徽省共有16个万吨级泊位。其中，12个位于芜湖市境内。投入运营后，该码头将是芜湖市江北三个万吨级码头中规模最大的一个，对于进一步优化芜湖港口功能布局、拓展辐射范围，加快芜湖市及江北新区经济发展起到显著促进作用。

## 长航镇江公安与海事联合开展危化品锚地船舶安全检查

本报讯（通讯员 程鹤云 张维江）4月9日上午，长航公安镇江分局消防支队、镇江派出所与镇江海事局扬州海事处联合开展对大兴圩危化品锚地船舶进行安全隐患大排查。

据了解，大兴圩锚地是长江镇江水域专门停靠外轮及危化品船舶集中停靠地点，由于周边泰州、扬州没有危化品船舶停靠地点，来此抛锚的危化品运输船逐渐增多，

锚地目前已处于饱和状态，为防止安全事故发生，长航公安、海事本次行动共出动巡逻艇2艘，工作人员16人次，对落实安全主体责任、值班人员巡查制度、灭火器材使用等方面进行了检查，共检查运输汽油等危化品船舶8艘次，查处消防案件1起，涉嫌排放生活污水案件2起，排查消防隐患9处，责令当场整改。下一步，双方将定期对该锚地进行巡查，确保辖区安全。



## 不开航船舶最低配员？

手机号为158\*\*\*\*3624的船员朋友来电咨询：我船因为船东变动，船舶走拍卖流程被暂扣。我想请问这种不开航船舶的最低留守配员是多少，我船最低配员证书是12人，对职务方面有没有相关规定。可以是一个驾驶员两个水手外加一个轮机员加两个机工？

记者咨询了有关管理部门，回复如下：按照《停航船舶安全与防污染监督管理办法》文件要求，如经海事管理机构确认计划连续停泊30天以上的中国籍船舶，并向当地海事管理机构书面办理停航报备手续的，可按照停航船舶最低值守要求进行配员。具体配员要求请参考《停航船舶安全与防污染监督管理办法》。 全媒体记者 张峥