



长江航道局召开专题民主生活会

深入查摆问题 明确整改方向

本报讯(特约记者 陈宇)8月25日,长江航道局党委召开“不忘初心、牢记使命”专题民主生活会。

交通运输部原党组成员、副部长,部第二巡回指导组组长何建中对长江航道局继续深化主题教育工作和加强班子建设等工作提出要求。

长江航道局党委书记曹江洪代表局党委班子从“思想认识还不够深、政治站位还不够高、转变作风还不够好、本领能力还不够强、廉政建设还不够实”这五个方面进行了剖析。

长江航道局局长付绍银带头,每名党委班子成员紧密联系个人思想和工作实际,逐一开展检视剖析。

重庆海事局提出六大整改措施

揭短亮丑 压实责任

本报讯(全媒体记者 周佳玲 通讯员 冯小燕)8月25日,重庆海事局党委召开“不忘初心、牢记使命”专题民主生活会。

重庆海事局党委书记司天寿代表该局从“理论武装还不够深入、政治觉悟还不够高、作风还不够扎实、引领发展能力还不够强、纪律规矩意识还不够强”五个方面检视了自身问题。

交通运输部主题教育第二巡回指导组组长张性平指出,重庆海事局党委严格落实了中央文件精神。

宁波舟山港煤炭“公转铁”升级为“天天班”

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 孟德明 毛钰竹 冉立昭)8月27日,一列装载着88标准箱的列车驶出宁波舟山港铁路镇海站。

据悉,今年5月20日宁波舟山港开出了首列煤炭“公转铁”专列。随着宁波舟山港煤炭“公转铁”项目品牌的打响,该项目优势逐渐显现。

为了更好地服务客户,港口铁路与上海局货运部、杭州货运中心、宁波车务段等铁路部门,以及港口码头公司共同研究制定了煤炭“公转铁”项目的“天天班”开行方案。

评估结论认为,LNG动力船通过三峡船闸的风险水平可以接受。记者了解到,该报告的形成成为后期制定LNG动力船通过三峡船闸工作方案提供了有力依据与支撑。

应急响应保障机制 仍需进一步完善 吴顺平表示,虽然目前三峡库区正常运行的LNG动力船只有2艘,但是随LNG动力船通过三峡船闸的愿景日益实现,预计将来的一段时间内,过闸的LNG动力船在数量上也会明显的上升。

聚焦三大核心水运通道 着力提高水水中转比例

江苏高质量水运未来可期

□ 特约记者 梅剑飞

8月23日,在国务院新闻办公室“开启基本实现现代化新征程的江苏实践”的新闻发布会上传出讯息,江苏将做强水运与综合立体交通网络,着力构建现代综合交通运输体系。

据介绍,江苏在交通运输方面将做强两大特色。第一是水运,江苏集江河湖海于一体,水域占国土面积的17%,在全国是最高的;此外,该省水路货运周转量占比超过2/3,水运是江苏的鲜明特色,也是突出优势。

内河航运 降低综合物流成本

8月26日,夏日初升,吴淞江沿岸的苏州工业园区,港内几艘满载集装箱的货轮即将离港。

苏州工业园区是具有国际竞争力的外向型经济产业集群,主要进出口货物种类有机电、光学、医疗设备仪器等,去年集装箱生成量约60万标箱。

记者近日在江阴港、南京港等港口走访发现,随着航道运行效能大幅提升,长江黄金水道效益发挥越发明显,沿江港口5万吨级、10万吨级、20万吨级及以上船舶到港艘次

持续增长。随着“一带一路”倡议、推动长江经济带发展、长三角区域一体化的实施,江苏省通过交通引导城市空间布局、产业结构优化、经济转型升级等方面的需求更为迫切,推进航运高质量发展未来可期。

江苏内河航道里程和密度均居全国之首,从长远看,充分发挥内河航运的资源优势、生态优势和经济优势,推动运输结构调整、中长距离大宗货物运输公转铁公转水、降低物流成本是构建现代综合交通运输体系的必经之路。

“园区港计划到2022年集装箱吞吐量达到10万标箱/年,到2025年集装箱吞吐量计划达到20万标箱/年。”苏州市交通局港航处处长徐明华介绍,目前已开通园区港至上海港集装箱内贸“水水中转”航线,园区港至宁波港集装箱外贸“陆改水”航线,园区港至外高桥港区集装箱外贸“陆改水”航线。今年8月园区港计划开通至太仓港外贸集装箱“陆改水”航线,年底前开通至洋山港外贸集装箱“陆改水”航线。

“水运在江苏综合交通运输中占据半壁江山,显著降低综合物流成本。”江苏省交通运输厅厅长陆永泉表示,目前江苏省正聚焦“苏北一太”“苏北一连云港”“苏南一太仓”三大核心通道,加快构建全省内河集装箱运输体系,着力提高水水中转比例,并通过研究合理扶持政策,吸引公路集装箱长途运输向水上转移。

“一盘棋” 提升水运综合服务能力

目前,江苏正全方位整合沿江船

地、岸线、集装箱航线资源,构建港口投资、开发、运营全省“一盘棋”格局。

“我们正全面启动宁镇扬组合港商务、调度、财务‘三大中心’建设,先期统筹南京港‘三大中心’,跨江发展、跨市经营。”江苏省港口集团副总经理兼南京港集团党委书记唐洪生介绍,打通长江上中下游及运河转运信息通道,可汇集南京口岸中转的长江内支线、国际航线、穿巴等船货信息,放大中转和集散功能,为南京集聚航运资源。并以龙潭集装箱公司为基础,建设面向长江江苏段全流域、集商务和调度于一体、兼顾多方需求、提供全面服务的现代化调度指挥中心。

江苏省港口集装箱“大平台”正加快打造面向全省的港口服务窗口,目前平台已拥有注册用户4300多个,覆盖南京地区110余家内外贸干线船公司,100多家内外贸驳船代理公司,500多家运输车队,4300多辆集卡车。在该省港口集团总体战略布局中,南京、苏州牵手,共同打造长江江苏段上下游两大枢纽港,集装箱、大宗散货两大事业部穿透股权,统筹全流域。

“提质增效是长江航运高质量发展的必由之路。”长航货运有限公司相关负责人说,目前正推动企业从“船、港、货”经营向“货、港、船”一体化经营转型,从传统航运企业向数字智能、线上线下一体化企业转型,在降低社会物流成本的同时,满足客户对服务集成化的需求,目前多式联运、全程物流业务已占公司业务的70%以上。

上海国际港务集团副总裁王海建表示,与太仓港联手打造江海中



世界最大常压塔乘船远航

本报讯(通讯员 陈钦秀)近日,江苏泛洲船务有限公司“泛洲9”轮装载由中国石油技术开发公司为尼日利亚丹格特炼油厂定制的世界最大常压塔,由张家港港新重装码头启程开往尼日利亚丹格特炼油厂,此次航行来回约22000海里,途经台湾海峡,印尼,澳大利亚,然后开往非洲,相当于环绕地球一周。

该常压塔直径12米,高112米,相当于40层楼高度,重达2350吨,刷新了常压塔在直径、高度等多项世界纪录。

为了确保此次任务的顺利完成,江苏泛洲船务有限公司对货物的装载条件进行精确计算,制定了详细的装载方案和应急预案。8月20日,江苏泛洲船务有限公司对常压塔进行滚装装船作业,历时70分钟,顺利完成装船作业。

为保障船舶海上航行安全,该公司为船舶加装了目前最先进的通讯设备和导航设备,对船舶动态和沿途海洋气象进行实时跟踪,以确保此次任务顺利完成。

为LNG动力船通过三峡船闸拧紧“安全阀”

□ 全媒体记者 周佳玲

的清洁、低碳、环保型能源,若是大力推广为船舶燃料,将对水运绿色发展和水运供给侧结构性改革产生重要意义。

“十二五”以来,交通运输部先后发布《关于推进水运行业应用液化天然气的指导意见》,《长江干线京杭运河西江航运干线液化天然气加注码头布局方案(2017—2025年)》等,在标准规范、试点示范、经济鼓励、科研开发、市场培育、宣传教育等方面开展了大量工作,为水运行业推广应用LNG奠定了基础。

此外,党的十九大报告对长江经济带绿色发展、交通强国、能源消费结构调整等作出重大决策部署,把污染防治作为三大攻坚战之一,对水运行业应用LNG清洁能源提出了新的更高要求。

LNG动力船顺利通过三峡船闸的成果背后凝聚着无数研究者的心血。

此外,三峡水利枢纽是长江黄金水道的咽喉要道,目前船闸通航能力已经严重不足,一旦意外因素影响船闸正常运行,将会产生严重的经济损失和社会影响。“由此可见,LNG动力船通过三峡船闸之前,做细做深安全评估工作必不可少,我们不能有任何松懈。”吴顺平谈道。

安全评估主要从以下几个方面展开——船舶本质安全(船舶及设备)的评估。如对LNG船的动力系统、燃料储存、供气系统等方面进行评估。经评估后认为,按照规范、做细做深的LNG动力船不改变原船舶属性,船舶本身的风险水平与普通燃油动力船相同。

操作过程安全(操作、外部环境、船员等影响)的评估。考虑到三峡船闸的重要性和过闸环境特殊性,课题组决定按照危险源辨识、概率分析和后果模拟对LNG动力船通过三峡船闸安全性进行评估。综合分析认为,LNG动力船通过三峡船闸的风险处

安全评估为决策 提供科学支撑

相较于其他内河船闸,三峡船闸具有自己鲜明的特殊性。三峡船闸为连续五级船闸,船舶过闸时间较长,且三峡船闸坝体高度较高,不利于气体扩散,三峡船闸通航船舶密度大,船闸



日前,交通运输部长江航务管理局(下称“长航局”)发布了《关于LNG动力船试运行通过三峡船闸相关事项的公告》,明确自2019年6月1日起,开始受理LNG动力船(船上动力的客船和载运危险物品船舶除外)的过闸申报,并可优先于同类型船舶过闸,试运行时间到2020年5月31日结束。

“LNG船上应用技术逐渐成熟,沿海、内河LNG接收站不断建设和投产,再加上现在LNG动力船可通过三峡船闸,LNG在我国内河运输和船上应用将拥有广阔的发展前景。”中国船级社武汉规范研究所工业技术部(研发部)副主任吴顺平介绍道。

破解 LNG 动力船 通过三峡船闸难题

LNG(液化天然气)作为世界公认

虽然安全评估报告显示LNG动力船通过三峡船闸的风险处于可接受水平,为了进一步提升安全保障,在按照“无禁止性限制,有区别性防范”的原则进行试运行的基础上,中国船级社武汉规范研究所还进一步提出了补充建议:

在过闸前,加强对LNG气罐、供气系统(尤其是阀件和法兰连接处)、安全系统和消防系统等重点部位的巡检,及时发现并消除安全隐患,船上严禁任何点火源;

在过闸前,对气罐压力进行检查,必要时进行泄压操作,压力降低至安全阀设定值80%以下,可维持安全阀至少7h不起跳;

为防止LNG泄漏后低温对船体结构带来的损伤,建议适当加大LNG管路法兰连接处下方集液盘的容积,推荐长宽高的尺寸为1m x 1m x 0.5m;

此外,还需加强内河船员的LNG动力系统操作培训和应急演练,提升船员安全意识和应急处置能力。

“下一步,将积累实际过闸运行的经验,对LNG动力船通过三峡船闸的风险进行全面的总结和归纳,进一步完善LNG动力船过闸管理要求,推动内河LNG动力的广泛应用。”吴顺平提出了下一步将要努力的方向。