推进长三角高等级航道网建设

《上海市航道条例》颁布实施

本报讯（全媒记者 樊雪菲）近日，上海市十五届人大常委会第十四次会议表决通过了《上海市航道条例》（以下简称《条例》），《条例》设置了长江三角洲区域协作的专门章节，加快推进长三角高等级航道网络建设。

据悉，原《上海市内河航道管理条例》（以下简称原《条例》）只规范了该市内河航道的管理工作，随着上海国际航运中心建设的深入推进和长江三角洲区域一体化发展国家战略的实施，原《条例》已无法满足目前上海市航道管理的需求，亟需制定新的地方性法规。此次《条例》依据航道法对沿海航道和内河航道统一管理的要求，扩大了适用范围，规定上海市管辖的沿海航道和内河航道的规划、建设、养护、保护工作适用本条例。

《条例》明确，上海市航道的规划、建设、养护和保护，应当根据经济社会发展和国防建设的需要，遵循综合利用和保护水资源、保护生态环境的原则，加强长江三角洲区域协作，服务上海国际航运中心建设。为了提高航道服务水平，《条例》要求市交通行政管理部门合理布局水上服务区和候泊点，为船舶提供临时停靠、岸电、物资补给、污染物接收等水上公共服务。

此外，关于加强长三角区域协作方面，《条例》要求上海市交通行政管理部门与长三角区域相关省市交通部门，在航道的规划、建设、养护、信息共享和执法联勤联动等方面形成协作机制，构建长江三角洲区域信息共享、联勤联动的航道管理体系，加快推进长江三角洲区域高等级航道网络建设。

我国向境外五国开展内河运输管理培训

本报讯（通讯员 方庆）10月11日，“2019年澜沧江—湄公河流域五国内河运输管理高级研修班”在武汉开班。交通运输部水运局副局长柳鹏、国际合作司处长郑怀宇及部水运科学研究院纪委书记杜殿虎等参加开班仪式并致辞。

据悉，研修班由中华人民共和国科学技术部支持、交通运输部指导，部水运科学研究院承办，于10月11日—25日在武汉、宜昌及重庆等地举行。来自泰国、缅甸、老挝、越南、柬埔寨5个国家的20名学员将参加为期15天的研修，学习交流有关我国内河航运发展、内河海事监管、内河船型标准化、智慧港口建设、内河航运工程建造技术等方面的课程。部科技司、部水运局、长江航务管理局等单位采取派出师资或协助现场教学的方式对研修活动予以支持。

研修期间，还将组织澜湄流域各国内河运输发展及管理模式圆桌研讨会，组织学员到三峡通航管理局、武汉国际集装箱码头、重庆果园港等地实地考察学习。

江苏重拳力保港口和水路运输安全

本报讯（全媒记者 樊雪菲）为落实江苏省安委会《关于以更高标准、更严措施管控交通运输安全的通知》，10月12日上午，江苏省交通运输厅召开电视电话会议，对切实做好当前全省交通运输安全生产工作进行部署安排。

会议强调，要严管严控港口和水路运输安全，重点突出港口危化品装卸储存作业，重点水域、船舶的安全管控。交通运输部门要会同海事部门组织开展港口安全生产专项检查，对危货码头、罐区、装车台、堆场等重点区域逐一认真检查，对发现的隐患问题责令港口经营企业立即整改，属于重大事故隐患的一律责令先停产停业再进行整改。

同时，充分运用信息化手段，加快“海江河全覆盖的港口安全智慧监管平台”和“港口重大危险源监测预警系统”的建设，增强港口危化品作业安全的管控能力。

此外，严把船舶适航和船员适任关，加强通航密集区、风景旅游区、湖区、长江客汽渡等重点水域的巡查，严厉打击船舶无证经营、超载运输、非法载客、恶劣天气冒险航行等违法行为。严格执行船舶进出港报告制度，充分利用AIS、VITS、CCTV等信息化手段，加大电子巡航的频次和覆盖面，重点强化辖区危化品运输船舶的动态管控，保持良好的通航秩序和安全形势。

会议指出，冬季是交通运输事故易发多发的时段，要提前谋划、尽早部署，提前做好应急预案、应急队伍、应急物资准备，及时应对处置各类突发事件，保障道路水路安全畅通。

长江干线省际旅游游轮岸电改造正式启动

本报讯（通讯员 程赣军 阮婧）10月11日，长江航务管理局会同重庆市、湖北省发展改革、交通运输主管部门在宜昌召开三峡岸电发展实验区游轮受电设施改造推进会。交通运输部水运局、国家电网公司，以及来自长江沿线14家旅游客运企业主要负责人，船舶设计、船检、港航、海事、三峡通航管理等单位受邀参加会议。

会议通报了游轮受电设施改造补贴政策，补贴资金申请和拨付流程及工作安排，客船受电设施改造技术要求及设计、检验工作安排，以及三峡岸电实验区建设的进展及进度安排。

长江航务管理局副局长邱健华指出，前期在各方的共同努力下，三峡岸电实验区取得了初步成效。茅坪港客运码头、仙人桥高桩靠船墩、沙湾丁靠、水上服务区囤船靠泊等岸电设施已投运，首批6艘试验游轮完成受电设施改造，首次在长江干线实现了内河游船单侧供电、双侧供电及并靠转接供电。

邱健华对游轮岸电改造有关工作进行了部署。他要求，大家要进一步统一思想，增强推进三峡岸电发展实验区建设的责任感、紧迫感和使命感，切实加强协作，形成三峡坝区船舶岸电示范应用的强大合力！

长江海事局党委中心组专题学习《交通强国建设纲要》

本报讯（通讯员 谢军 廖磊）10月10日上午，长江海事局党委组织召开第15次理论学习中心组集中学习会议，专题学习《交通强国建设纲要》（简称《纲要》）。

该局党委中心组集中全文学习了《纲要》，并对建设智能航运装备设施，推动铁路水路、公路水路的联运发展，构建互联互通的交通网络等内容进行了着重学习。

该局党委书记、局长阮瑞文指出，学习宣传贯彻《纲要》一是要深刻领会《纲要》的重大意义；二是要准确把握《纲要》的深刻内涵；三是要切实加强《纲要》的学习宣贯。要把其作为当前和今后一个时期的重要政治任务、重点工作加以推动。

为进一步贯彻落实上级关于“保大庆”、“护军运”系列安保工作各项措施指示精神，强化辖区单位自防自救能力，提升联勤联动灭火救援效能，10月11日下午，长江航运公安局武汉分局在长江阳逻水域组织了化学危险品船舶火灾扑救联合演习。

樊雪菲 摄

传达学习中央政协工作会议精神 研究加快推动交通强国建设

（上接第1版）要推动学习领会、宣传贯彻、重在落实《交通强国建设纲要》不断走向深入，组织开展交通强国建设大学习、大讨论、大调研、大实践，推动印发实施任务分工方案，制定配套政策文件，加快编制《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050年）》、“十四五”综合交通运输发展规划，切实抓好交通强国建设试点工作，建立健全实施跟踪评估机制和评价指标体系，扎实落实好交通强国建设各项任务。

会议要求，要充分认识道路运输价格改革工作的紧迫性、复杂性，深化改革攻坚，充分发挥价格机制在资源配置中的关键作用，探索制度创新、完善改革举措。要积极稳妥推进改革，坚持在发展中保障和改善民生。要加强宣贯解读，营造良好氛围。

会议要求，交通运输系统各级党组织和领导干部要抓好《干部人事档案工作条例》和部管理办法的宣传贯彻落实，加强监督检查，使各级领导干部熟悉、组织人事干部精通、广大干部人才了解，切实提升干部人事档案工作科学化制度化规范化水平。

会议还研究了其他事项。

让信用成为交通强国建设的硬实力

（上接第1版）牢牢扭住信用这个关键，以加强信用监管为着力点，创新监管理念、监管制度和监管方式，建立健全贯穿市场主体全生命周期，衔接事前、事中、事后全监管环节的新型交通运输监管机制，给守信者亮“绿灯”，让失信者有“痛感”，使监管长出“牙齿”，有利于全面提升行业治理能力，优化营商环境，推动高质量发展。打造出响当当的“信用交通省”品牌，选出排在前列、干在实处的典型省份，有利于形成头雁效应，以点带面夯实信用基层基础，使信用真正成为硬约束。

信用是提升国际竞争力的助推器。在经济全球化时代，伴随着信息化的发展和互联网经济的兴起，诚信已成为扩大交往、走向世界的通行证。我们正在开启建设交通强国的新征程，日益走近世界舞台中心。健全的信用体系，将有利于进一步提升中国交通基础设施建设、运输服务和装备制造的国际认可度和美誉度，助力基础设施、工业制造赢得国际市场，助力客运物流服务创造全球一流水平，助力基础设施建设引领世界标准。

人无信不立、业无信不兴、国无信不强。交通强国建设既为信用交通建设提出新使命、新要求，也为信用交通稳步向深向实发展提供了新契机。未来可期，让我们共同行动起来，建设信用交通，打造交通强国建设的硬实力。

长航集团打造长江新一代高端游轮

本报讯（全媒记者 程璐 通讯员 胡安梅 周帮曦）10月10日，长航集团和招商工业在上海吴淞口邮轮母港基地举行了“长航集团长江新一代高端游轮建造合同签约仪式”，标志着长江新一代高端游轮建造项目已进入全面实施阶段。

据介绍，新游轮设计总客房数246间，最大载客数600客位，在外观设计、客房布置、内装与景观设计等方面参考借鉴欧洲河轮风格；在动力选型、安全等级、减振降噪、船舶能效、节能环保、智能技术、功能布置、型线优化等方面定位领先；在功能上突出高端、科技、绿色、舒适、商务、体验、安全、智能，定位为引领长江的新一代豪华游轮。该游轮将由长航集团旗下重庆公司长江海外游轮旅游有限公司（简称“长江海外”）运营，航线为重庆到武汉，主要面向国内中高端、欧美及亚洲客源。

作为招商局集团践行国家长江经济带战略的平台，长航集团在巩固提升传统长江航运业的同时，将“成为中国领先的内河航运和游轮旅游的集成服务商”作为战略目标并不断努力。旗下长江海外是长江游轮旅游的开拓者，目前拥有长江游轮5艘，运营重庆至上海、重庆至南京、重庆至宜昌等多条旅游线路。此次新游轮的建造，意味着长航集团抢抓国家建设长江经济带、打造长江黄金旅游带战略机遇，向实现战略目标迈出了新的重要一步。

广东公安证实 网传西江“江盗猖獗”系民事纠纷

本报讯（全媒记者 龙巍 通讯员 严广忠 林杰丰）日前，有网民反映西江肇庆、云浮段“江盗猖獗”，对过往商船敲诈勒索，引起社会广泛关注。10月12日，记者从广东省公安厅水域治安管理处获悉，情况发生后，广东公安及海事部门迅速查清事实，所谓的“江盗猖獗”系一起商渔船之间的民事纠纷。

经核实，8月2日、8月10日，2艘商船分别航经西江云浮九市河段、回龙河段时，不慎挂刮了渔民在航道中放置的渔网，双方因损失赔偿问题发生争执，商船船员报警。经协商，双方自愿达成赔偿协议，2条商船船主现场分别赔付了650元和1500元。事后，其他商船船员得知相关情况后，感到赔偿的商船“吃亏了”，便在媒体上发布了所谓西江“江盗猖獗”不实信息。

尽管“江盗猖獗”的情况不实，但为确保西江航运治安安全，肇庆市公安局会同海事、渔政、水利等部门开展为期三个月的西江联合整治行动；云浮市公安局水警支队牵头会同海事、渔政等部门开展常态化水上联合巡查，营造良好的水上治安环境。

壮丽70年 奋斗新时代 爱国情耀长江

37载耕耘 谱写船舶设计领域新篇章

□ 钟守道

我是钟守道，自1982年参加工作以来，我在船舶设计及建造领域耕耘了37年。37年间，我们团队几乎设计过长江上的各种船型。通过打造一艘艘船舶精品，我见证了船舶设计领域在理念、船型、技术等方面的更新迭代。我看到，中国船舶的设计水平在提高，质量在提升，成本在下降，性能更优化，特别是内河豪华游轮的建造一代更比一代强。37年来，我与船舶共进步，我与祖国共荣光。

青春无悔 投身船舶设计建造

我于1961年出生，1982年从武汉水运工程学院（现武汉理工大学）毕业，毕业后来到重庆东风船舶工业公司（以下简称“东风船舶公司”）工作，这是长江上游最大的修造船企业。

经过不断学习实践，我从公司的一名技术员逐渐成长为公司船研所所长，再到总工程师、副总经理。后经改革变迁，重庆长航东风船舶工业公司船舶设计研究所演变成了今天的重庆长江轮船有限公司船舶设计研究院，我也随之转战到新的阵地，成为船舶设计研究院院长、党支部书记。时光流转37年，我始终扎根在船舶设计及建造领域，我对这片蓝天沃土有着难以割舍的感情。

在我的职业生涯中，我主持开发设计了西部第一艘满足国际公约要求的8000吨远洋船、“长江1号”国宾接待船、设计改造了西南地区最大的举力达6000T的浮船坞“东风一号”、目前世界内河最大最豪华的长江黄金系列游轮、国内第一艘满足PSPC建造标准的368TEU集装箱出口船、长航集团第一艘全电力推进船……

很荣幸，我的工作受到了上级领导和相关部门的认可，赢得了“长航集团优秀科技工作者”“重庆市优秀共产党员”“重庆市劳动模范”、“重庆市科技进步奖”、“享受国务院津贴专家”等荣誉。这些荣誉不是我个人的荣誉，而是我和团队成员一起努力的结晶，多重身份也让我更加严格要求自己，必须对每一艘船舶负责。

精益求精 着力创新研发精品

我十分关注船舶新技术的发展动向，注重新技术、新设备、新材料的应用，特别是对疑难技术问题的攻关。在船舶设计建造领域，只有不断创新，提升自己的核心竞争力，才能紧跟航运业发展步伐。

2000年以后，船舶市场需求旺盛，长江上游地区涌现出了很多民营造船企业，但当时的造船企业大多仍采用传统的造船方法，即整体建造法，从船中向艏尾，自下而上建造。我率先在东风船舶公司推进了“分段建造、壳、舾、涂一体化”的现代造船模式，使得船舶建造效率更高、质量更好。

当时长江上游很多船厂是“靠天吃饭”，要等到洪期来临，水位上涨了船舶才能下水。我在东风船舶公司扩能技改工作中，负责技术，新建了西南地区最大的船台和梳式滑道，船舶下水再不用等水位，用机械滑道就可顺利下水，大大缩短了造船工期。

随着新技术的推广，现在长江上游很多船厂也开始使用船舶分段建造技术，船舶下水方式也开始借助气囊下水或机械下水。

2006年，东风船舶公司为了进一步扩大市场，承接了设计建造出口海外的8000吨无限航区远洋船的业务。当时整个西部地区尚无船舶设计单位设计过远洋船，一方面是三峡成库前航道条件不允许，另一方面，国内外面临语种差别，且船舶设计的相关规范法规与国内也不同。要设计一艘出口海船，必须先研究透彻国外的规范法规，在此基础之上才能进行技术攻关。虽然困难很多，好在长航人有着勇于攻坚克难的精神，我和团队成员最终圆满完成了任务，这批系列船的建造也开创了西部地区远洋船舶设计市场的先河。

业内领航 研发内河豪华游轮

回顾我国内河豪华游轮的设计历史，可以说也是我们船研院历经数十年辛勤探索、试验、发展并走向成功的历史。进入新世纪后，船研院囊括了长江上几乎全部新造豪华游轮的设计，长江上营运的所有船长超过100米的23艘豪华游轮除了3艘以外均由我院设计。

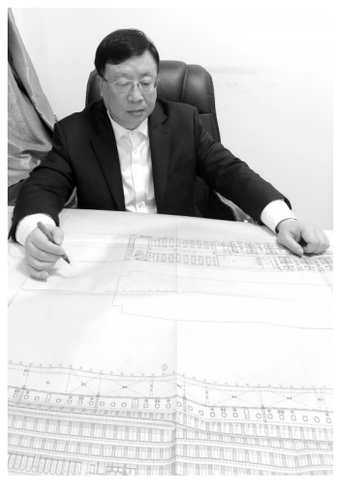
“重庆旅游的关键在三峡，三峡旅游的灵魂在游轮”。2009年，为了推动重庆旅游业的大发展，重庆市政府计划投资二十亿元打造十艘五星级大型豪华游轮。2010年初，豪华游轮的设计开始面向国内公开招标，国内具有能力的著名船舶设计单位悉数投标，作为曾经设计过多艘内河豪华游轮的我们雄心勃勃，开始全身心投入竞标工作。通过一年多的精心设计论证，最终我们以“总体布局最优、综合功能最强、船舶性能最佳、振动噪音最小、产品绿色环保、外观造型伟岸”的方案一举战胜了众多实力强劲的对手，囊括了全部五个系列的十艘豪华游轮的设计标的，在当时业内引起不小轰动，这让我感到十分自豪。

在游轮的开发设计中，我带领团队创新性地提出了在游轮上设计镂空大厅、商业艺术步行街、大型影剧院、露天冲浪游泳池、迷你高尔夫、直升机停机坪等多项休闲娱乐设施，让“目的地旅游”的理念在新一代豪华游轮中得以充分体现。同时，通过采用CFD优化线型、适伴流理论设计螺旋桨等先进技术，开发出阻力小、推进效率高的新一代游轮。

从1981年，船长仅70余米、载客数仅66人的长江上第一艘旅游船“神女号”下水，到2011年以来新一代大型豪华游轮“长江贰号”、“长江黄金”系列、“总统旗舰”系列游轮的成功营运，内河豪华游轮成了三峡的靓丽名片，更见证了长江航运翻天覆地的变化。

百舸争流千帆竞，借海扬帆奋者先。在37载岁月中，我对党的忠诚和对船舶事业的热爱从未褪色，今后我也将不忘初心、牢记使命，发挥船舶设计者的作用，积极研发更加经济适用的新船型，为中国造船业、长航集团作出更多贡献。

（作者系重庆长江轮船有限公司船舶设计研究院院长、党支部书记）



工作中的钟守道。