

复工复产的引航“先行者”

——上海港引航站劳模团队引领大型钻井平台纪实

□ 全媒体记者 廖珉

“终于安全到达!”4月17日晚间9时左右,随着汽笛陆续长鸣,载有海上自升式钻井平台“国瑞”的拖带编队安全转向过K101灯浮后,上海港引航站高级引航员蔡飞飞、陈俊以及他们的团队才真正松了一口气。

“国瑞”,上海外高桥有限公司复工复产后交付的第二座JU2000E型海上自升式钻井平台。5天反复论证,6个半小时一丝不苟,多方密切配合……为了顺利将这个极易受影响的“庞然大物”经复杂水域拖带出口,期间付出的努力艰辛难以想象。

近日,记者有幸走近他们,了解他们背后的故事。

云端会议——“所有细节都要反复推敲”

4月15日下午2时,一场偶尔擦出些“火药味儿”的讨论争辩声正在“云端”上演——

“‘海洋石油691’主拖缆长度建议放至350-400米。”

“‘北海救131’与‘海洋石油691’务必平行拖带,两拖间距保持约80-100米。”

“平台‘国瑞’适当调成略尾倾,以增加拖航的稳定性。”

在“周弘文引航创新工作室”,引航员们通过一块小小屏幕,与参与“国瑞”钻井平台参与拖带工作的团队成员一起出谋划策,就4月16日的拖带方案细节进行探讨。

其实这样的讨论不止一次。高级引航员蔡飞飞告诉记者,隔空对话在“周弘文引航创新工作室”每天都在进行着。早在5天前接到任务,大家就开始各司其职。“钻井平台拖航速度慢、水阻力和空气阻力巨大、受潮流和风的影响大、拖带过程中编队偏荡幅度大且航经水域交通复杂”,蔡飞飞坦言,每一个环节都是硬骨头,无论时间节点、拖轮配置,还是航行预估、拖缆长度,所有细节都要反复推敲。

为了确保任务万无一失,参与拖带工作的团队成员在原定拖带方案和应急预案基础上,再次和参与“东方发现”拖带任务的主要成员在网络上会合,系统总结“东方发现”的拖带经验,并就此次拖带工作中面临的困难和细节问题展开深入讨论。

由于4月16日天气预报临港地区将刮起7-8级大风,团队成员一致同意将原计划延后,采用4月17日拖带的备选方案。“大型钻井平台就像航行在水上的一堵‘巨墙’,3个160多米的脚架差不多50层楼那么高,受风影响比较大,超过4-5级大风就不适合拖带了。”高级引航员陈俊告诉记者。

计划按下了“暂停键”,然而一切忙而不乱。

航道内船位如何保持?计划拖航速度控制在多少节?哪些水域存有渔网等碍航物?如何布置引水员登离轮装置……大大小小的专业问题,逐项敲定,不容有失。

“你们对引航员的操作有任何疑问或质疑,请及时提出询问、建议或警告,希望我们以良好的团队合作来安全完成拖航任务。”两个多小时的会议即将结束,“周弘文引航创新工作室”主任周弘文笑着问船方。

“不容有失!”蔡飞飞郑重地说:“顺利交付海洋钻井平台作为复工复产的重要体现,我们都清楚身上肩负的责任。”

如履薄冰——“时刻绷紧的神经”

尽管一切情况都已了然于心,4月17日下午,蔡飞飞、陈俊以及他们的引航团队还是提前1个多小时来到了临港造船基地码头,做好拖航前的准备工作。

检查主拖缆的系带,备妥主机、侧推器、起锚准备……“拖船进入临港主航道有一个‘窗口期’,下午2点半到3点潮流最缓,过了这个时间段拖带的难度就会大大增加。”陈俊告诉记者,拖航航经的临港主航道与漕泾东航道支线航道的方向同涨落流流向最大时几近垂直,受流影响十分明显。对航速较慢、水阻力大的钻井平台而言,流致漂移的影响较普通商船的多,流压角可达20度以上(当日拖航时流压角最大达到27度),普通商船只约为5-10度。更大的流压角带来更大的航迹带,因拖航船队总长度较大,航迹带最大时达约280米。

“就好像赛车一直在赛道上漂移,实际上我们的船也一直要面临在水上漂移的情况。”蔡飞飞形象地给记者比喻。

下午2点半,以蔡飞飞、陈俊为主引,8位引航员协助的引航团队准时就位,拖带正式开始。

“‘海洋石油691’‘北海救131’轮注意时刻保持平行距离。”

“‘港拖1’‘港拖2’,保持拖缆不受力并与拖航方向一致。”

“拖航速度控制在静水3.3节。”

一连串指令有条不紊地通过内部VHF专用通讯频道传到5艘拖轮上,前后600多米的拖带长度,蔡飞飞和陈俊就这样时刻前后观察,调整,再观察,再调整,一点一点地挪,一点一点地调整好航行角度,必须全程高度戒备,来不得半点急躁。

陈俊事后回忆,虽然趁着小潮汛拖航出口,但受流的影响仍然较明显,拖航时的流压角可达20度及以上,一旦用力过大导致断缆,后果不堪设想,“毫不夸张地说,稍有风吹草动,整个人的神经都紧绷起来。”

履职尽责——“累得只想躺着睡会儿”

刚刚顺利航行至临港主航道,挑

战接踵而至。

“虽然预估到了航经东海大桥的船舶流不会少,但是到了现场才发现,船流量较往常大了许多。”陈俊眉头紧锁。拖带着这样一个操纵能力弱的“庞然大物”,避让成了大难题。

一艘散货船试图从主拖轮与“国瑞”之间穿行而过。陈俊立刻通过甚高频与散货船船长取得联系:“‘我是‘海洋石油691’拖轮,请避让!最好走钻井平台船尾。”类似的“劝退”,屡屡上演。

与此同时,“港福”轮也时刻在四周负责警戒护航。

晚上9时,在历经6个多小时的拖带,成功避免了浮筒、渔网等“陷阱”后,引航团队终于将拖带编队安全转向过K101灯浮,圆满完成了此次拖带任务。整整站了6个多小时的蔡飞飞这才放心地坐了下来,“累!累得只想躺着睡会儿!”

“谢谢你们!正是因为你们的专业精神和负责的态度,才让我们的任务如此顺利!”“海洋石油691”船长康桂栋感叹。

6个半小时,20多海里,这段路走得有多么“谨小慎微”,只有亲历者才能体会到。

“没有安全的优质服务就是空谈!”蔡飞飞告诉记者,从最坏处着眼,做最充分的工作,每一个主体都履职尽责,每一类风险都摸排清楚,每一个环节都严密防范,这是他们的“安全底线”。

站在船舷,眺望江面上穿行而过的船舶,蔡飞飞心头自豪感油然而生。

让复工复产持续推进,让经济动起来、转得好,他们也是其中一颗颗小小的螺丝钉。

致敬每位投身其中,为社会生活恢复正轨贡献着自己力量的奋斗者。



引航“疫”线故事

温州12家涉海单位联合开展“蔚蓝行动”

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 温兴辉)5月12日至13日,由温州海事局、温州海警局平阳工作站、平阳县港航管理局等12家涉海单位组成的海上编队,对南麂列岛及其附近水域开展代号为“蔚蓝行动”的联合巡航,严厉打击海洋生态环境违法行为,助力建设“水清、岸绿、滩净、湾美、物丰”的美丽海洋。

5月12日下午,联合编队在南麂山附近海域发现一艘渔船涉嫌禁渔期违规捕捞,由渔政部门派遣船艇对其予以暂扣。随后全体人员在浙江省全境解放纪念碑旁组织开展青年理论学习和大讨论活动。5月13日上午,联合编队从南麂海事基地码头出发,利用南麂海域特殊的气象水文条件,组织开展了海上执法船艇应急演练。训练中,编队重点检查了南麂列岛海域周围船舶违法排污、盗采砂石、非法捕捞、非法垂钓、凿挖岛礁等破坏海洋生态的违法行为。10时,编队航行至浙江省内唯一领海基点所在地稻挑山附近水域,为矗立在礁石顶端的基点石碑描新上漆并宣誓。

另悉,此次行动共出动执法人员162人次,船艇12艘次,巡航120海里,巡查8个重要通航水域和海洋环境高风险区。



5月14日,笔者获悉,当前,黑龙江省内各水系全面开江进入“明水期”,水上运输开始复工复产。为持续做好黑龙江国际航线运输船舶的疫情防控工作,黑龙江海事结合中俄界江国际航运的实际,对船舶船员进出口岸、船员换班上下船实施“闭环管理”,坚决杜绝疫情通过国际运输船舶从界江输入。图为黑龙江海事局执法人员对边境界河国际运输船舶船员进行信息登记。郭慧 摄

前四个月太仓港船舶岸电使用艘次和用电量大幅增长

本报讯(全媒体记者 甘琛 通讯员 姚晓坤)5月14日,记者从太仓海事局获悉,截至4月底,太仓港各码头共计对185艘次(海船20艘次)来港作业船舶供应岸电,同比去年前四月增长120%,累计供电578353度,同比去年前四月增长178%。同时太仓港区公务船舶、港口辅助作业船舶累计使用岸电7328次,岸电使用量294970度,船舶岸电推广使用初见成效。

今年以来,太仓海事局高度重视船舶岸电的推广与使用,成立了船舶岸电推广使用示范区建设工作领导小组,提出太仓港岸电使用稳步推进的目标。围绕目标,太仓海事局对辖区全部码头的岸电供应能力及船舶受电装置专题调研,统筹考虑设备先进性、船型覆盖度、保证使用率等多方面因素,确定示范码头建设。4月11日,助推协鑫电厂码头为4.6万吨级散货船

“神华523”轮输送6.6kv高压岸电,长江江苏段历史首次实现高压岸电送船。

据介绍,太仓海事局将继续坚持系统谋划、重点突破、整体推进、示范引领,全面践行绿色交通发展理念,打好船舶污染防治攻坚战,全力推进船舶污染防治“江苏模式”建设,力争为长江江苏段船舶岸电使用提供可复制可推广的经验。

长江中游水位坐上“过山车” 武汉航道局全力维护保畅通

阳介绍了近期水位情况和航道维护情况。

目前正是全力支持港航企业复工复产的“黄金时期”,又赶上上巢湖至城陵矶海轮航道开通,这意味着长江武汉航道局必须要加强航道现场维护,增加维护力度和频次,进一步提高航道维护尺度,提高航道通过能力。

“为了确保船舶航行安全,我们航标处管理人员坚持每个航次都随船出航探测调标,进一步加强航道浅区测量,及时掌握航道变化情况,根据水位变化情况不断调整标位。同时,还根据服务对象的实际需求,及时优化航标配布,为棋盘洲长江公路大桥、武穴长江公路大桥和辖区航道整

治工程复工复产助力护航。”长江武汉航道局蕪州航道处副处长后爱兵说。

据悉,5月上旬,长江武汉航道局累计出航63艘次,调移航标31座次、恢复失常航标9座次。下一步,长江中游即将进入汛期,该局将加大洪水期水情分析和合理配布航标,重点优化辖区部分桥区、港区河段航标配布;创新季度检查方式,利用数字航道开展航道电子巡查检查;对部分岸标进行升级改造,对部分浮标进行维修保养等,确保辖区航道畅通安全。

新冠肺炎疫情发生以来,江苏省交通运输系统落实分级分区管控要求,全面动员、统筹部署、快速反应,采取切实有效的举措,筑牢抗疫防线,确保在疫情期间政务服务有序运转。一季度,全省交通运输政务服务共受理462979件,办结462205件(不含海事)。

非接触式办理 保障企业复工复产

今年以来,江苏各级交通政务服务窗口工作人员进一步推广“网上办”“掌上办”“电话办”“邮寄办”等非接触式办理方式,优化流程,提升审批服务效能,全力保障交通运输企业生产和交通重点工程复工复产。

江苏省交通政务服务窗口按照省政务办要求,积极引导申请人通过“江苏省交通运旗旗舰店”办理各类审批业务,对确需现场办理的紧急事项,提前电话沟通和预约;努力缩短现场办理时间,做到即办即走,减少人员停留时间。连云港市地方海事通过预约服务、远程指导及视频检验业务,主动对接船务公司、船厂、船东,上门帮助复工复产。

对部分确需上门办理的业务,江苏交通政务服务窗口采取“容缺受理”的模式,避免群众反复跑,降低被感染风险。徐州、南通、淮安等市按照交通运输部有关部署,及时为各类物流企业办理车辆通行证件,全力保障疫情期间人员和防控物资运输。昆山市通过不见面审批、非关键证明材料签署信用承诺书后暂免和将前置工程质量监督手续并联审批等举措,将公路建设项目施工许可办理时间压缩至3天。

“造得出来,运得出去” 大件运输许可审批翻番

当前,江苏企业复工复产情况良好,社会经济发展快速恢复,超限运输许可申请量持续快速增长。据交通运输部数据统计,截至4月8日,江苏跨省超限运输许可申请超过12000件,申请量位居全国各省区第一,极大地方便了广大承运人,助力相关制造企业,推动区域经济快速发展。

自2018年以来,江苏大件运输许可审批量呈现爆发式增长,连续两年同比增长10倍以上,从年办理百件快速增长至年办理万件级水平,2019年年办理量高达32000余件,极大地方便了广大承运车主,助力相关生产制造企业、服务、推动区域经济快速发展。

江苏省交通运输厅大件运输许可审批事务办公室积极落实交通运输部有关提升超限运输许可服务举措,不断优化流程,提高办件效率,通过开展企业大走访、改造升级业务系统、设置超限运输主通道、研发超限运输桥梁快速验算系统等工作,在短期内快速提升服务能力,努力实现江苏制造“造得出来,运得出去”。

推进“证照分离”改革试点 让服务更便民

今年以来,江苏省交通运输厅进一步深化交通运输“放管服”改革各项工作,并在自由贸易试验区开展“证照分离”改革试点,加大简政放权力度,推进审批事项管理清单化、法治化。截至3月底,全省交通已办理“证照分离”相关审批事项1085件。

截至目前,江苏绝大部分设区市交通行政主管部门设置了独立的行政审批工作机构,部分采取与法制部门合署办公的形式。宿迁市将“道路货物运输经营许可”“交通物流经营许可”和“道路货运代理、货运信息服务经营许可”等三项审批事项下放至宿城区及各省级经济技术开发区。

一系列的改革和服务措施便民惠民,有力推动了交通工程和运输企业复工复产。无锡市运管处取消从业资格证业务提交纸质材料,采取现场拍摄原件的方式,方便办事群众;苏州交通窗口到旅游公司上门服务,提供船员适任证书等大量事项的现场办理;南通市将船舶检验证书核发、船舶登记、船舶营运证配发等业务归集为“船舶营运”一件事办理,省去材料重复提交的麻烦。

福州市水路综合服务中心 首推智能审批模式

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 彭喆)5月14日,记者从福州市水路运输综合服务中心获悉,该中心窗口主动对接福州市行政服务中心管委会,于近日推出“国内船舶代理和客、货运输代理业务备案”智能审批“秒批”服务。这是自新冠肺炎疫情防控以来,该中心为减少企业前往窗口办理业务的次数,不断创新服务机制,提速审批服务,助力企业复工复产的又一新举措。

据介绍,为完成该审批事项智能化,该中心窗口工作人员认真梳理、分析审查细则、申请表、申报材料、审批结果、办理流程等,对“秒批”事项所需材料进行精准设定,尽可能将人工判定转化为系统判定。通过对接福建省统一身份认定平台、省市场监管局企业信息库等平台,该中心优化了事项办理方式,在企业身份认定、申请材料核对等环节,实现智能化“秒批”判断。同时,精简身份证明类材料获取,减少申请人信息填报的数量。

此前,“国内船舶代理和客、货运输代理业务备案”审批事项需要企业法人亲自办理或提交委托书授权他人办理,证明身份需要企业法人身份证复印件、经办人身份证复印件、书面委托书,现在借助大数据平台智能化判断企业法人身份,材料都可免除。经办人员在网上提交材料,后台交给“机器人”审批,事项办理全过程无需审批部门参与,由智能审批系统自动判定,给出审批结果,推送至申请人网上办事大厅或自助服务终端个人账户,如需证照材料,还可由窗口免费寄送。

福州市水路运输综合服务中心相关负责人表示,智能审批“秒批”服务不仅大大加快审批速度,而且一趟不用跑就可实现“网上申请、自动审批、即时结果”,推动福州市水路运输营商环境的持续优化。

江苏交通运输政务服务按下「快进键」

□ 记者 顾晓平 通讯员 余金山