



交通运输部印发通知

## 加强预警预防和隐患治理 切实做好防汛防台风工作

本报讯(全媒体记者 孙丹妮)6月以来,我国多地普降暴雨,长江流域出现多次强降雨,云南、四川等10省(区、市)54条河流发生超警以上洪水。日前,交通运输部印发《关于进一步做好防汛防台风工作的通知》(简称《通知》),提出要全力维护交通运输行业安全形势稳定,尽最大努力减少灾害损失。

和责任追究、监测预警和风险研判、应急准备和抢险救灾,维护人民群众生命财产安全。  
《通知》要求,要根据本地防汛防台风工作实际,总结经验,吸取教训,切实加强预警预防和防御准备。要与气象、水利、应急管理等部门加强合作,及时获取相关信息,必要时及时停工停产、转移人员。对汛期水位变化较大的通航水域,要加强与水利等部门的沟通,及时调整航道标识,发布通航信息。对客运和危险化学品运

输车辆、船舶等加强隐患排查治理,全力避免人员伤亡和重大财产损失。着力做好防汛物资、设备的储备和管理工作,提升应急处置和保障能力。  
港口、航道管理部门要加强港口码头、航道设施监管,加强防灾减灾物资储备和抢险队伍建设。要合理安排港口作业,按规定及时暂停港口作业并做好人员避险、设备货物防汛防台风工作。要加强对航道设施的检查和维护,加强航运枢纽大坝和通航建筑物运行动

态监测和安全管理,确保设备设施运转正常。  
海事部门要加强水上交通安全监管,维护通航秩序,督促做好海上船舶、设施和人员的避风工作。要严格执行恶劣气象条件下客船禁航规定,组织做好客渡船、危险品船、水上施工作业船等避风和系泊加固工作。  
救助打捞部门要科学部署专业救援力量,认真检查、保养专业救助船与航空器,加强应急演练,做好抢险救援准备,同时要保障自身安全。

## 变局之中航运业如何用好三大“法宝”?

□ 全媒体记者 甘琛 通讯员 谢善政

目前,全球新冠肺炎确诊病例突破1000万例,疫情对航运业已经并将继续产生深刻影响。在这一背景下,如何运用大数据技术支持航运决策?船用燃料油市场走势如何,未来将怎样应对?航运人如何运用法律法规来保障正常经营?6月24日,“后疫情时代航运抉择”论坛在上海举行,记者就上述问题采访了相关专家学者,以期对港航企业有所助益。

济和航运业的影响呈“V”型趋势,而新冠肺炎疫情的影响则呈现出“U”型趋势,持续时间较长,影响更深远。  
不过,与17年前不同的是,当前大数据等技术迅速发展,航运企业可以运用这些技术进行精准分析,做出科学决策。“要通过大数据技术,实现由最快方案、最省方案到最准方案的转变,避免疫情风险、避免折损亏本。”徐凯认为,这需要政府、港口企业、航运企业和货主企业四方通力合作。

等,最大限度减少人员工作,降低疫情期间人员见面接触率;运用大数据平台,实现物流数字化治理,综合分析评估疫情风险、疫情期间合作商的征信评估、多式联运的规划和优化,精确查找市场需求,实现精准航运。”徐凯表示。  
当前,不少航运企业已经使用大数据技术来进行精细管理。“后疫情时代航运抉择”论坛上,上海舟翼机电设备有限公司研发的“船舶油水智能管理系统”正式上线。这是一套基于大数据、云计算技术的全光场复现系统,不仅可以全景复现船舶的工况和状态,复现船舶航行轨迹,还可以复现船舶油水作业的过程和结果。“这一系统的应用,能够最大限度提高船舶安全营运管理工作的时效性和有效性,进一步提高

用期货工具  
控制燃油成本  
从今年1月1日起,国际海事组织要求全球船舶使用燃料油的硫含量不得超过0.5%  
据统计,2019年船用需求在我国燃料油消费中占比达54%,其中保税油占比为28%,内贸船用占比为26%。(下转第3版)

### 用大数据技术 实现精准航运

与17年前的非典疫情相比,新冠肺炎疫情对航运业的影响有何不同?上海国际航运研究中心信息化研究所所长徐凯认为,非典对我国经

济和航运业的影响呈“V”型趋势,而新冠肺炎疫情的影响则呈现出“U”型趋势,持续时间较长,影响更深远。  
不过,与17年前不同的是,当前大数据等技术迅速发展,航运企业可以运用这些技术进行精准分析,做出科学决策。“要通过大数据技术,实现由最快方案、最省方案到最准方案的转变,避免疫情风险、避免折损亏本。”徐凯认为,这需要政府、港口企业、航运企业和货主企业四方通力合作。

用期货工具  
控制燃油成本  
从今年1月1日起,国际海事组织要求全球船舶使用燃料油的硫含量不得超过0.5%  
据统计,2019年船用需求在我国燃料油消费中占比达54%,其中保税油占比为28%,内贸船用占比为26%。(下转第3版)

用期货工具  
控制燃油成本  
从今年1月1日起,国际海事组织要求全球船舶使用燃料油的硫含量不得超过0.5%  
据统计,2019年船用需求在我国燃料油消费中占比达54%,其中保税油占比为28%,内贸船用占比为26%。(下转第3版)

### 时讯快报

### 广深首条水上 高速客运航线开通

本报讯(全媒体记者 龙巍)6月28日,广东省航运集团旗下广东省水上公交有限公司正式开通南沙客运港至深圳机场码头航线。  
据悉,南沙客运港码头至深圳机场码头航线全程约15.3海里,航行时间约35分钟,这是首条由南沙直航深圳的水上高速客运航线,将进一步助力粤港澳大湾区互联互通。为该航线专门建造的两艘豪华双体高速客船“新时速1”和“新时速2”各有199个客位。



### 火花四溅 焊接忙

近日,由中交二航局参建的龙潭长江大桥工程LT-A3标准塔段项目迎来复工达产的高潮。  
图为班组工人正在对钢筋笼进行焊接作业。  
陈克 摄

### 上半年东海海区 安全信息播发零差错

本报讯(通讯员 鹿皓严)近日,笔者从东海航海保障中心新闻通气会上获悉,今年上半年东海海区通信零事故,水上安全信息播发正确率100%,为辖区船舶水上航行安全提供了有力保障。  
此次通气会采用远程线上发布形式,据介绍,2020年上半年,上海海岸电台共收到处置DSC(船舶呼叫系统)信息433677份,DSC遇险报警信息625份;播发海上安全信息:中英文航行警告1453份、中英文气象警告696份,进行海事空巡通信42次;处理重大通信3次,水上安全通信差错率为0,设施可用率99.99%,设施恢复及时率97.27%,优于指标。

6月22日,湛江海事局霞山海事处友谊海巡执法大队副队长卢锦国和同事们带齐执法装备、戴好防护口罩登上国轮“奥泰2”船开展FSC(船舶国监督检查),这是工作8年以来,卢锦国的第231次FSC。

从一名刚走出校园的学生成长为一名港口国监督检查官,8年来,卢锦国共开展417次PSC(港口国监督检查)、231次FSC,单船平均缺陷6项,船舶滞留率超过10%,缺陷判定精准无误,未发生有效技术复议。作为湛江海事业务骨干,卢锦国将“严禁船舶‘带病’航行、守护水域船舶人安”作为自己的座右铭,把干好海事事业当作人生追求,这些年来,他始终一步一个脚印地朝着这个方向努力前进。

### 为船舶隐患“把脉开方”

2012年7月,卢锦国硕士研究生

## 前进! 只为一方船畅人安

——记2020年直属海事系统优秀青年卢锦国

□ 全媒体记者 龙巍 通讯员 刘毓林

毕业后考入湛江海事局,2013年5月参加广东海事局“海事概念船”设计大赛,从此他便与船舶安全检查结下了缘分。  
“PSC被誉为船舶‘海上安全最后一道防线’,其重要性不言而喻。这种检查就像医生一样为船舶‘把脉开方’,找出安全隐患,医治船舶‘疾病’。刚开始从事PSC,面临的困难就是对船舶整体的营运管理不熟悉,缺少对船舶的深刻认识!”卢锦国对记者说。  
然而,卢锦国面对困难没有退缩,他积极申请随商船见习,向经验丰富的远洋船长、轮机长取经,尽快补齐短板。

返回海事岗位后,卢锦国把学习、实践、思考结合起来,既带着问题上船,又带着问题下船。白天,他穿梭在湛江港码头靠泊的轮船上,查找船舶结构设计缺陷,排查船机设备安全隐患;夜里,他沉下心来,带着白天留存的疑问,查找国际公约法规,向前辈和同行请教,学懂弄通心中疑虑。通过一点一滴不断学习,卢锦国取得了不小进步。  
“你会不会搞错了?”2018年7月6日,卢锦国检查“海洋石油981”平台发现安全隐患后,“海洋石油981”平台的船长有点不相信。  
(下转第4版)

本报讯(全媒体记者 孙丹妮)6月25日,在第十个“世界海员日”到来之际,交通运输部向社会公开发布《2019年中国船员发展报告》(简称《报告》),为社会各界更好地了解、关注和支持船员事业发展提供了参考和借鉴。

据悉,这是交通运输部第5次发布有关中国船员的发展报告,包括船员队伍规模与结构、船员教育培训与考试发证、船员管理与服务、国际交流与合作等部分,对中国2019年船员队伍发展情况进行了全面介绍。

根据《报告》,截至2019年底,我国共有注册船员1659188人,同比增长5.3%。海船船员784355人,同比增长6.3%;内河船舶船员874833人,同比增长4.4%。我国持有国际航行海船适任证书的船员共计259466人,同比增长3.8%;持有沿海航行海船适任证书的船员共计159041人,同比增长8.0%;持有内河船舶船员适任证书的船长144188人,内河船舶船员中高级船员占比达到47.8%。船员队伍总体保持稳定。

在“世界海员日”当天,交通运输部部长李小鹏致信全国船员表示,加快建设交通强国,离不开一支高素质的船员队伍。《报告》显示,过去一年,交通运输部积极推进船员队伍建设,服务国家战略实施。落实国务院《国家职业教育改革实施方案》,支持航海类院校开展高职扩招工作;创新“校企结合、订单培养”模式开展船员培养精准扶贫,助力脱贫攻坚;推动京津冀区域内河船员管理协同发展,保障特定航线江海直达船员供给服务长江经济带发展。



《报告》解读全文  
请扫二维码

## 推进船员队伍健康发展

《2019中国船员发展报告》发布

## 高度关注疫情下 海员队伍的纾困与发展

□ 广东省人民政府参事、广东海事局原局长 梁建伟

当前,新冠肺炎疫情仍在蔓延。可以说,新冠肺炎疫情的强度和深度远超2003年的SARS危机,是继2001年“911”恐怖袭击和2008年金融危机之后,21世纪全球体系经受的第三次重大冲击,也有可能成为最大的冲击。这一重大事件的冲击,将会停留在几代人的记忆中,成为专家学者以后不断研究的课题。

疫情之下,各行各业或多或少受到了影响,首当其冲的就是交通运输业,尤其是海运业。党中央、国务院历来高度重视海运业的发展,习近平总书记深刻指出:“经济强国必定是海洋强国、航运强国,经济要发展,国家要强大,交通特别是海运首先要强起来。”航运强国靠干出来的,其中吃苦耐劳、自强不息的中国海员在海运强国建设中发挥的作用毋庸置疑。正如民国时期上海吴淞航海专科学校第一任校长唐文治先生所说:“商船驾到国外,其实是国家的势力所达之处。国家一旦有事,诸生即是海军。故东西各国,均特别优待商船人才。”正如14亿人的饭碗要牢牢端在中国人自己的手中,中国海运事业的强大,靠引进他国的海员,是绝对行不通的。中国海洋强国、航运强国的地位,要靠中国人自己去争取。

改革开放以来,尤其是进入21世纪的20年,中国海员的职业吸引力降低、船员队伍整体素质下降,高素质海员流失严重是不争的现实。如果我们再不重视,新冠肺炎疫情将是影响海员队伍可持续发展的严重事件。疫情下的海员,其所经历的歧视和无奈,其所处环境的艰难,没有经历过的人是很难以身会到的。试想,让一个人,长达几个月甚至十个月困在船上,不准离船一步,没有新鲜的食物供应,没有可倾诉的对象,真与“坐水牢”无异。疫情才蔓延了半年,全球仅见诸报道的,就已经有多少起罢工、跳海、自杀、谋杀事件发生?如果疫情长时间得不到控制,后果将不堪设想。目前有些国家和地方,船上的人无法上岸,岸上的人无法上船,船上的正常供给得不到保证。海员们在疫情中得不到应有的人文关怀,多少海员兄弟将心灰意冷,告别海员职业,从而带来更大规模的海员人才流失?

李克强总理在2020年政府工作报告中提出,只有“留得青山”,才能“赢得未来”。为疫情下的海员队伍纾困,是当务之急。只有先纾困,才能再谈未来。对此,有如下建议:

——充分保障海员正常休假换班的权益,各港口一律不得禁止海员休假或设置各种障碍。海员在船航行、锚泊期间,属于隔离状态,应该计入隔离14天的时间要求。海员核酸检测列入优先级别,最短时间出结果。  
——鉴于海员在各国港口行动均受限制的情况,将会带来极大的身心疲劳。要求强制缩短船员上船工作时间,正常情况下不能超过8个月换班。  
——下达海员抗疫基金,直接补贴到海员个人。  
——为海员税收减免、子女就学等提供优惠政策。  
——开辟绿色通道,为船员及家属提供心理辅导等服务。  
“没有海员的贡献,世界上有一半的人将挨饿,另一半的人将受冻。”关爱海员,就是关爱我们自己。阳光总在风雨后,我们今天能够给予海员关心关爱,在未来的日子里,海员将加倍回报社会。只有这样,海洋强国、航运强国才会有更加美好的未来。

### 今日推荐

长江洗舱站建设探营——  
“旺火”还需几把柴?

2版