

## 厦门海事助力“丝路海运”

## 为“巨轮时代”注入海事动能

□ 全媒体记者 王有哲 通讯员 蔡修权

日前,全新一代、世界最大集装箱船“HMM GDANSK”(现代格但斯克)轮在“海巡08171”船护航下安全靠泊海沧嵩屿集装箱码头。“现代格但斯克”轮是韩国现代商船公司全新打造的超大型集装箱船,其船长399.99米、船宽61米、载重吨22.49万、最大装载量达到惊人的23964标准箱,是目前世界上装载能力最大的5艘集装箱船之一。

“超大型船舶航行对于港口水深条件、码头软硬件配套、各部门协同保障机制等要求极为苛刻,厦门港是世界上为数不多的、符合20万吨级船舶全天候进出港要求的天然良港。”厦门海事局通航处副处长许玉付介绍,今年以来,该局持续强化对超大型船舶的通航保障,不断优化航海气象和航行调度服务,严格落实国际航行船舶疫情防控措施,先后保障10艘世界最大型集装箱船安全靠泊厦门港。“新一代最大集装箱船靠泊厦门港,再次刷新了厦门港通航能力和靠泊能力的新纪录,助力‘丝路海运’谱写‘巨轮时代’的新篇章。”许玉付说。

强基赋能  
深挖港口通航潜力

超大型船舶安全进出港,港口通航环境是关键。近年来,厦门海事局积极开展提升厦门港安全通航能力专题研究,全力保障厦门港主航道四期扩建、嵩屿码头停泊及回旋水域疏浚,为“世界集装箱枢纽港口”带了勃勃生机,也为海事监管带来了机遇和挑战。

今年3月份,世界最大等级集装箱船“MSC MIA”(地中海米娅)轮和“MSC ISABELLA”(地中海伊莎贝拉)轮、“MSC NELA”(地中海内拉)轮三艘“巨无霸”在半个月先后成

功靠泊厦门港。在全球航运经济受新冠肺炎疫情影响下滑的趋势下,厦门港超大型船舶挂靠数量实现逆势增长,厦门港“大船时代”“世界集装箱枢纽港口”趋势加速显现。

“为推进交通强国建设,助力‘丝路海运’行稳致远,厦门海事局深化履职提质、坚持创新驱动,不断破解超大型船舶安全监管难题,努力构建超大型船舶安全高效营运的国际一流营商环境。”许玉付说。

超大型船舶的体积大,惯性也大,受风、流和水深的影响突出,在航道内很难快速转向或停车,对相关各部门的协同保障机制要求较高。

“为保障超大型船舶安全航行,厦门海事局对需要乘潮进港的超大型船舶实施‘一船一核’的方式进行单航次审核,建立超大型船舶进港靠泊通航安全协调会商签机制,提前为船舶进港量身打造安全可行的航行计划、靠离泊方案和防污染措施。”厦门海事局船舶交通管理中心副主任唐国胜告诉记者,在船舶交通管理中心设置专台全程护航,开辟超大型船舶进出港“高速通道”,确保船舶安全高效进出港。

此外,该局还推动周边历史遗留沉船打捞等港口基础设施建设,确保航道、码头满足最新《海港总体设计规范》20万吨级船型航行和靠泊要求,为超大型船舶航行创造了良好的通航环境。

迎难而上  
优化港内锚地建设

“目前,厦门港最大可靠泊20万吨级集装箱船、10万吨级油船,然而港内锚地最大仅能靠泊万吨级船舶,危险品专用锚地仅能靠泊千吨级,锚地的等级远无法满足需求。”许玉付告诉记者。

为进一步优化厦门港营商环境,提高船舶进出港效率,有效利用锚地资源,保障厦门港船舶航行、锚泊安全,厦门海事局主动作为,迎难而上,积极推进厦门港锚地建设及优化。

近年来,厦门海事局充分发挥海事各职能部门业务能力,依托通航部门水工项目专业技能、VTS交通流量准确分析、海事处现场监管有效经验等多项“内功”,深入分析当前厦门港5#、7#锚地存在的问题,研究当期锚地问题的“最优解”。

同时,依托局外专家施展“外功”。借助港口、航道、引航等领域资深专家的集体智慧,对5#、7#锚地的优化调整方法进行论证,依托海事部门外的专家意见提高决策的科学性与合理性。

“我们还推动在2017年修订的《厦门市海上交通安全条例》中明确‘市人民政府应当根据防御台风和港口发展实际,统筹规划建设避风坞和锚地’。”唐国胜说,该局还充分利用该《条例》的相关条款,推动地方政府、港口管理部门逐步重视锚地建设工作。

行之有格,行之有效。今年3月,厦门海事局发布《厦门港5#锚地、7#锚地调整通告》,正式完成5#、7#锚地的调整工作。5#锚地由面积0.3km<sup>2</sup>的两个锚点扩大为面积为1.17km<sup>2</sup>的多边形锚地,水域面积扩容约290%。

“厦门海事局始终按照‘转变思想观念,深化履职能力、深挖通航潜力、保安全促发展’的理念,破解超大型船舶安全监管难题,逐步构建为超大型船舶高效进出港服务的一流营商环境。”许玉付表示。

纾难解困  
强化港口配套服务

2020年,受新冠肺炎疫情影响,

## “火眼金睛”识“李鬼”

□ 全媒体记者 龙巍 通讯员 严海峯

“为维护水上无线电管理秩序,保障辖区水上交通安全,珠海海事正在持续对辖区通航密集区、码头、锚地等无线电水上违章行为的易发时段、易发水域、易发船舶加大信息核查力度,将严厉打击故意关闭AIS、更改AIS静态信息、不守听高频等违法行为,7月3日我们查处了珠海首宗违法修改AIS船名的案件,希望广大船员朋友们切勿以身试法。”7月12日珠海海事局相关负责人向记者介绍,“AIS是船舶航行的重要设备,恶意更改船舶信息往往会造成水上通航秩序,轻则会导致船舶擦碰,误工误时浪费人力物力,重则造成船舶碰撞沉没、人员伤亡的惨剧。”

自6月1日起,全国水上无线电秩序管理专项整治工作全面启动,珠海海事局按照广东海事局工作部署,大力开展2020年“海安”专项整治行动和水上无线电秩序管理专项整治活动,经过近1个多月集中整治,辖区水上无线电通信环境进一步净化,水上无线电通信秩序整治成效初显。

初见端倪  
诡异航迹引人怀疑

7月3日2时45分,“德勤27”轮通过珠海VTS区域东报告线,于6时30分在崖门出海航道Y15号浮标附近水域搁浅。该船搁浅后向珠海VTS中心报备,海事执法人员通过广东智慧海事平台查询该船航迹,发现仅有该船搁浅后的AIS信号,无法查询该轮搁浅前的AIS轨迹数据,敏锐的海事执法人员对这一情况高度警觉,怀疑该船舶存在AIS设备的违法行为。

## 长江海事服务船员考培 助力复工复产

本报讯(全媒体记者 赵娟 通讯员 毛青)7月13日傍晚,在长江海事局后勤管理中心黄陂园区,船员考生陆续拎着大包小包,排着一米间隔的长队,依次登记个人信息,进入大门,准备参加为期2天半的船员适任证书的考试。

在进入园区之前,带着口罩和手套的工作人员,引导船员在红外线测温仪前测量体温,查看每个船员的绿码,核对并登记个人信息后,走进紫外线消毒机,每个船员还要在

里面转上一圈,穿过如云雾般的消毒气体后,才能进入园区。

据了解,长江海事局后勤管理中心经过几批考生的建议而逐渐摸索成型了一套管理模式,一个带班老师负责20名考生,老师不仅有考生的联系方式,还要知道每位考生的身份信息,考生进入园区后就执行全封闭的军事化管理,每位带班老师会跟班长一样,带着考生学习生活。该中心为船员提供的大床房比市场价低20%以上,饮食推行小碗菜

和分餐制,每餐提供菜品8种以上,既实惠又卫生。

据长江海事局后勤管理中心相关负责人介绍,自5月24日以来,该中心累计服务25个培训项目208期班次,前后服务船员培训考试5500多人次,占长江辖区培训、考试总量的70%以上,并交出了“零确诊、零感染、零疑似”的成绩。下一步,该中心将继续强化疫情防控工作,持续助力船员考培工作,为长江航运复工复产贡献力量。

## / 数读新闻 /

嘉兴拟投10亿  
打造11条水上巴士线路

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 吴婷竹)7月14日,记者从嘉兴市港航管理服务中心获悉,《嘉兴市中心城区水上巴士专项规划》已经形成初步成果。按照规划,未来将建设11条水上巴士线路,总里程近100公里,设置6个一级码头和18个二级码头,还规划了2个集商业功能、文化休闲、交通换乘等功能为一体的水上客运综合服务中心,计划投入建设资金超10亿元。

嘉兴市港航管理服务中心航道处处长杨惠德用“1921”形象解释水上巴士线路图,“水上巴士的主要功能是上下班通勤,因为没有红绿灯,所以通达率、准点率都会比较高。”杨惠德告诉记者,“1921”水上巴士线路图,即一条环城河示范线,九条特色线和一条凌公塘支

线,通过水上巴士为纽带,将起居住区、商业区、景区串联起来,形成集水上公交、旅游休闲一体化的嘉兴特色水上公交体系,打造的是“一环游南湖,九水游嘉禾”的远景。

据介绍,考虑到中心城区的交通状况、水系特点等,在11条线路中,环城河示范线计划于今年年内先期动工,力争在明年6月底前完成建设并投入运营。从现有的规划方案看,环城河示范线兼具通勤和旅游功能,起点为七一广场,途经湖心岛、狮子汇、人民公园、秀城桥、月河景区、船博物馆、洪波路、梅湾街、子城等,沿着环城河一圈,最终返回七一广场。先期规划4个码头,分别为人民公园站、月河站、嘉禾水运站、南门站。后期会根据客流量再计划是否增加码头数量。

长江引航6月引领  
国际航线船舶增长21%

本报讯(通讯员 金校)外贸货物运输的90%需要通过水运来实现,引航环节是外贸货物水上运输的“最后一公里”。7月13日,从长江引航中心传出消息,该中心聚力“六稳”“六保”,6月份引领中外船舶5890艘次、引航船舶总吨1.04亿、引航里程77.6万公里,分别较去年同期增长11%、11%、9%。其中,共引领国际航线(外贸)船舶4328艘次,较去年同期上涨21%。

疫情以来,长江引航中心一手抓疫情防控,一手抓安全生产,开辟绿色通道,为载运电煤、成品油、防疫物资等国计民生急需物资船舶实施优先引航,共引领电煤船1005艘次,载货2895万吨;汽柴油等成品油船1407艘次,载货836万吨;有力保障1223万吨防疫物资原材料输送。上半年,长江下游气

候多变,受寒潮大风能见度不良等恶劣天气、交通管制影响达67天。长江引航中心强化应急响应,有效处置突发情况,启动船舶应急疏港预案持续21天,累计疏港船舶3045艘次。

在长江引航中心的大力扶持下,江苏新时代造船有限公司新造32.5万吨VLOC顺利交付韩国船东,南通吉宝船厂生产的价值约4.1亿元海工模块顺利出口新加坡,总价值30亿美元海水淡化设备从张家港出口阿联酋,一大批风电设备顺利出口欧亚国家……沿江港口企业复产达产呈现良好势头。

数据显示,上半年长江引航中心共引领中外船舶29567艘次,引航船舶总吨5.5亿,引航里程383万公里,引航船舶载运货物2.13亿吨,有力地保障了国际物流畅通。

7月11日16时40分,在海事部门的全程监护下,全长340米,船宽62米,载重吨32.5万吨的马绍尔群岛籍超大型船舶“SAO GRACE”轮安全靠泊罗屿作业区9号泊位。这是罗屿港口开港以来靠泊的最大船舶,也刷新了在湄洲湾港停靠的大型散货船载重吨位纪录。据悉,该轮本次共载运巴西淡水河谷铁矿粉31.8万吨,进行减载22.1万吨作业。

唐建梅 林兰雨 摄



## 温州乐清湾港区成功接卸首艘粮油船舶

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 叶蓓滨)7月13日凌晨,随着最后一辆油罐车驶离,温州乐清湾港区A区一期码头顺利完成满载植物油的“金湾12”轮的接卸作业。这是乐清湾港区自开港以来首次接卸食用油类货种,标志着乐清湾港区正式进军粮食

类货源市场。

乐清湾港区A区一期码头拥有2个5万吨兼靠10万吨新建泊位,主要业务为煤炭、黄砂等大宗散货,由温州乐清湾港务有限公司负责运营。在获悉乐清市投资量最大的外资制造业项目——益海嘉里粮油加工项目投产

在即后,乐清湾港区加快完善码头配套设施,根据货物特性对新货种进行了安全评价,以满足船舶靠泊接卸资质,并且针对此次油船首靠,专门进行了靠泊泊位、装卸工艺流程、人员配备等各环节的设计部署,保障船舶顺利靠泊。

## 东海救助局成功救助11名遇险船员

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 张志波)7月14日,远洋渔船“福远渔876”轮在马尾青州大桥下游附近海域触礁搁浅,现场处于狭窄航道,船体倾斜严重随时有倾覆危险,船上11名遇险船员生命危在旦夕。

接报后,东海救助局立即派遣福州救助基地“华英393”艇前往救助。

途中,“华英393”艇多次与搁

浅渔船联系,指导船员做好自救防护工作。抵达现场经安全评估后,严格按照疫情期间应急救援工作要求,施放橡皮艇先后分4次成功接救全部11名遇险船员,并按照福州RCC指令与随后赶到的“东海救301”轮在现场守护,最后将全部获救船员移交现场拖轮。

据了解,远洋渔船“福远渔876”轮于2019年10月份从秘鲁