

新闻速递



河南交通全年1000亿 基础设施投资目标不减

本报讯(全媒体记者 康承佳)日前,河南省交通运输半年工作会暨灾后重建动员会议召开,会议透露,上半年,全省公路水路基础设施累计完成投资531.9亿元,创历史新高,完成年度目标1000亿元的53.2%,同比增长71.2%,高速公路、普通干线公路、农村公路、运输场站、内河水运、支持保障系统,全部实现“时间过半、任务过半”。

上半年,河南省公路完成货运量10.9亿吨,居全国第5位;完成货物周转量3399.7亿吨公里,居全国第3位;完成客运量2.1亿人次,居全国第4位;完成旅客周转量155.4亿人公里,居

全国第3位。另外,干线公路、内河水运等重点项目加快推进。

下一步,河南省交通运输系统将继续秉承项目是抓好发展的第一要务,坚持目标不变、任务不减,确保全年完成公路水路基础设施投资1000亿元以上。力争8月底前在建高速公路项目全部恢复正常施工秩序,9月份全面掀起施工高潮,确保年内郑西高速栾川至双龙段、新晋高速平原段等4个项目116公里,二广高速洛阳城区段改扩建项目29公里建成通车,全省高速公路通车里程达到7216公里,投资达到800亿元以上。

上半年中谷物流 净利同比增长超3倍

本报讯(全媒体记者 丁文)8月9日晚,中谷物流发布2021年上半年财报业绩,该公司上半年实现营业收入56.04亿元,较去年同期增长26.23%,归属于上市公司股东的净利润为11.00亿元,较去年同期增长342.90%。

财报显示,中谷物流水运业务收入45.05亿元,较上年同期增长34.26%,陆运业务收入10.99亿元,较上年同期增长1.38%。该公司在财报里解释,一方面是国内经济的复苏带动内贸集运需求反弹,报告期内,中谷物流完成吞吐量1229万

TEU,同比增长9.75%,完成运输量620万TEU,同比增长9.43%,运输货物6686万吨,同比增长7.51%。

另一方面是2021年上半年尤其是二季度以来,由于全行业运力供给紧张,行业运价水平持续上涨,较往年同期有大幅提升。根据泛亚航运中国内贸集装箱运价指数(PDCI),2021年上半年行业平均运价指数较2020年同期上涨16.05%,较2019年同期上涨9.61%。市场运价的提升对中谷物流2021年上半年业绩增长有重要支撑作用。

济宁实现船舶污染物 “电子联单”闭环流转

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 石国安)8月9日,记者从济宁市港航事业发展中心获悉,今年截至8月8日,济宁市53家港口码头和4艘流动接收船舶,共接收含油污水77.1吨、生活垃圾53吨、生活污水704吨。

“今年上线的船舶污染物联单监管信息平台(简称‘济宁e交付’),大大提高了船舶污染物监管的数字化、科技化水平,实现了船舶污染物来源可溯、去向可循、全程可控和真接收、真转运、真处置的‘三可三真’目标。”济宁市港航事业发展中心相关工作人员介绍。

为改变以往船舶污染物交付过程中纸质联单数据关联度低和共享性差,不利于数据挖掘和统计分析的弊端,济宁市港

航事业发展中心积极引导全市53家港口码头、4艘流动接收船舶投入300余万元,配备了船舶垃圾智能接收柜、生活污水接收车、含油污水接收车等接收设施设备;投入50余万元建设了船舶污染物联单监管信息平台,并对流动接收车进行了升级改造,加装了智能终端,接收数据可实时传输到监管平台。

济宁市船舶污染物联单监管信息平台(“济宁e交付”)上线运行后,船员在交付污染物时,通过注册“济宁e交付”微信小程序生成二维码,扫码即可实现船舶垃圾的自助交付,同步生成电子接收证明,节省了人力物力,减少了人为因素干预,大大提高了船舶污染物接收的效率和智能化水平。

8月11日起长江中游芦家河水道 实施维护性疏浚施工

本报讯(全媒体记者 康承佳 通讯员 王俊松)长江干线下游芦家河水道维护性疏浚施工将于8月11日启动,届时部分航路航标将进行调整,航经该水道船舶需加强注意。

“芦家河水道是长江中游著名的枯水期浅区航道,由于其特殊的地理位置和独特的航道特点,造就了长江中游枯水

期常年‘肠梗阻’现象。”宜昌枝江海事处执法人员告诉记者,此次施工为期1个月,参与施工的有我国自主研发建造的最大铲斗式挖泥船“长鹰8”等轮,在芦家河水道毛家花屋、乔家滩等水域进行航道拓宽、清障作业,将对缓解长江中游枯水期通航压力起到积极作用。

克服麻痹思想进一步查隐患堵漏洞补短板 坚决防范遏制疫情通过交通运输传播扩散

(上接第1版)五要坚持科学防控,做好新修订指南的宣贯和动态更新。要解读好疫情防控新要求、新措施和修订后的新指南,特别强调要求基层规范操作、注重细节、养成习惯、形成自觉。加强指南落实情况跟踪问效和督查检查,在实践中积累经验、查缺补漏、优化管理。

六要坚持底线思维,严密做好系统内部防控工作。李小鹏强调,铁路局、民航局、邮政局要认真贯彻落实习

越是艰险越向前

——长江引航中心“抗疫专班”纪实

□ 全媒体记者 康承佳 特约记者 金校 通讯员 张庆明



绿,是中流击水浪遏飞舟的绿,是长江引航员速干衣的绿。此刻,绿是战斗,是抗疫保畅的坚守。白,是日夜兼程头顶月光的白,是长江引航员防护服的白。此刻,白是希望,是无需多言的感动。

2020年初,新冠肺炎疫情袭来,为了稳外贸、保畅通,长江引航中心迅速成立“抗疫专班”,引航员舍家为国、奔赴一线,疫情不退,他们不撤。

到今天,他们依旧穿着橄榄绿,身披天使白,执行高风险引航任务,奋战在稳经济、保民生的引航一线,追赶星火、不问归期,白衣执甲、为国引航。

站出来 舍家为国奋勇向前

“贝西克XX”轮到港后,10名外籍船员核酸检测呈阳性。该轮到港在即,谁来引航?5月23日,一小时不到,14人递交请愿书,多人打电话向组织请战——

“请党组织给我这个机会,我年轻,扛得住!”

“在党需要的时候,我听从召唤,随时待命!”

……

若有战,召必至,战必胜。鲜红的手印、铿锵的承诺见证着“抗疫专班”的初心与使命。5月24日凌晨4时30分,江阴引航站四名引航员登轮引航。160公里的航程,历经8小时,两批引航员三次接力,终于圆满完成引航任务,下船后立即进行医学隔离。

就是这样一批国家有需要随时站出来请命的勇士,对于家庭,从来都是缺席——

“他每一次离开,我都怕是生离死别。”江阴引航站高级引航员陈学思妻子姚叶丹告诉记者,“抗疫专班”组建初期,陈学思首批申请加入。“爸爸是第一名!”七岁儿子一脸天真,一脸自豪,他完全无法想象这“第一名”背后的生死大考。

“引航员陪家人的时间,不是按天数算,是按小时计。”陈学思满心愧疚地看着妻子,顿了顿,仍然坚定地说:“家是最小国,国是千万家。

宁波舟山港一线作业人员实行封闭管理

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 邵达 杨江琦)记者从宁波海港防疫专班办公室获悉,从8月6日起,宁波舟山港集团梅东集装箱码头有限公司已抽调186名一线作业人员,作为外贸船舶登轮作业第一批专班人员,统一实施闭环管理。据统计,宁波舟山港大约有近2000名一线作业人员将在作业期间实行封闭管理。

为最大程度降低新冠肺炎疫情感染风险,梅东集装箱码头专班采用“专人、专车、专点”以及“公司一住所”两点一线模式进行集中统一管理,在8天一轮的作业期内,一线作业人员2天一次进行核酸检测。换班后要居家观察,身体健康后才可以重新上班作业。

近期,国际国内疫情防控形势严峻。据宁波海港防疫专班相关负责人介绍,根据要求,引航员、登临国际航行船舶人员、进口冷链货物直接接触装卸人员等高风险岗位人员要相对固定、登记造册,实行闭环或封闭管理。

据了解,宁波海港口岸将严格做好一线登轮及其他高风险作业人员专班管理工作,持续推进港口一线工作人员疫苗接种和核酸检测,确保疫情防控不松懈,切实落实好属地、部门、单位、个人“四方责任”。

目前,宁波正组织首批108名国际航行船舶船员接种新冠疫苗。此前,宁波已组织为正在海内贸船舶“铭浩”轮19名船员顺利接种了新冠疫苗。

作为老党员,保家卫国就该走到最前面。”

舍家为国,几乎是每一个引航员的家庭蓝本。

江阴引航站二级引航员张蕾申请加入专班,回家跟妻子郑有红辞行时,妻子已经怀有八个多月的身孕。“没多久孩子就出生了,能不能不去?”郑有红几乎哭着恳求。“专班结束后,我就回来陪你生宝宝。”张蕾给妻子许下承诺。

宝宝终究还是提前出生了。而如今,孩子都快一岁了,妻女还是没等到张蕾专班结束。“我女儿会叫妈妈了,但就是不会喊爸爸,我陪她的时间太少了,错过了出生,也错过了成长。”张蕾几近哽咽。

不负祖国的男儿,背后是对家庭的莫大亏欠——南通引航站高级引航员姚泽炎带头加入“抗疫专班”,女儿的婚期被迫一再推迟;南京引航站高级引航员雷胡根父亲病危,弥留之际他不能陪伴尽孝,当赶回安徽老家,父亲早已闭上双眼……

这并不是引航员个人的故事,而是长江引航中心“抗疫专班”的群像。400多名引航员轮流进入“抗疫专班”,舍家为国,他们一批接着一批上,一轮接着一轮干,白天黑夜轮轴转,全力以赴确保长江航运大动脉和国际物流供应链畅通。

冲上去 白衣执甲勇往直前

7月1日15时,“浦项先锋”轮在江阴引航站高级引航员郑君君的精心引领下安全靠泊,完成交接后,还没来得及及脱下防护服,郑君直接出现头晕、呕吐、四肢冰冷等中暑现象,因为引航员的特殊工作性质,不能到常规医院就诊,只能隔离观察。

“甲板上四十多度高温,八小时连续引航,顶着日头,很少喝水,也没地儿休息,防护服不透气,里面的衣服湿了又干,干了又湿,这几乎是专班引航员的工作常态。”江阴引航站党支部书记华曦告诉记者,七月流火,引航工作一直在高温下进行着。

脱下速干衣,由于长时间穿着防护服,很多引航员身上生了汗斑。“只要没能彻底脱下防护服,治好了还是会复发。”江阴引航站副站长丁骏告诉记者,“每一块汗斑都是一枚勋章,这背后,是引航员引领的

数百条外来高风险船舶的见证。”

“参加专班以来,几乎吃完了这一辈子的自热米饭。”南京引航站二级引航员赵润程调侃。饿了,只能在驾驶室外找个角落蹲着加工自热米饭;困了,躺在通风的甲板上打个盹儿;从第一个黑夜干到第二个黑夜,专班引航员就是一次次在这样的煎熬中抵达终点。

有力支持复工复产,全力保障双循环畅通,这背后无数的故事却鲜为人知——张家港引航站高级引航员赵亮一直肠胃不好,参加专班后复查都没有时间;常熟引航站二级引航员崔斌,在专班工作时腿部被毒虫叮咬,强忍着到一轮专班结束,导致局部溃烂;为了减少暴露,专班引航员穿上了尿不湿,大热天总是捂出疹子,夹杂着汗水,又痒又痛……

“抗疫专班”,更是全线在战斗!作为“抗疫专班”的大脑中枢——长江引航中心总调度室,总是灯火通明,自疫情以来,大家的工作压力和工作强度增加不少。忙碌的江阴引航站调度室,调度员每天每人400多个电话,“信息审核、引航员调配、车船保障、拖轮辅助、疫情风险判定……用我们的辛苦指数换长江引航的生产指数,值得!”调度员李子丰笃定地说。

为了减轻一线引航员的工作压力,长江引航中心持证领导轮流参加“抗疫专班”。一声令下,全员集结。刚结束一轮专班工作的靖江引航站副站长张庆九告诉记者:“多年以后,当我们回顾这段历史,我们会为身在其中而感到骄傲,为能做出这份贡献而深感荣光。疫情不退,我们不撤!”

接着干 大战大考一往无前

7月7日上午,安徽环宇公路沥青材料有限公司董事长陈四平一行专程到访芜湖引航站送上锦旗,感谢芜湖引航站全力促成国际航行船舶进出芜湖口岸恢复,保障了企业生产。

去年以来,由于受疫情影响,国际航线船舶进出芜湖口岸岸滞,安徽环宇公路沥青材料有限公司经营陷入困难,随时有停产危险。面对此情况,芜湖引航站“抗疫专班”人员历时32小时、跨越435公里,克服水位高、流速快等多重不利



8月9日,在江苏省太仓武港码头有限公司,卸船机正接卸进口国外的铁矿石产品。今年以来,江苏省太仓武港码头有限公司积极组织货源、有序调度,扩大进口铁矿石产品的市场销售渠道。1至7月,该公司累计进港铁矿石外轮196艘次,进口铁矿石吞吐量货源平稳。 计海新 摄

非航海类大专毕业生如何成为一名高级船员?



问:我是一名非航海类大专毕业生,如何成为一名高级船员?记者了解到,依据《中华人民共和国海船船员适任考试和发证

规则》(中华人民共和国交通运输部令2020年第11号,2020年11月1日起实施,以下简称“20规则”)附件及表注的有关规定,完成全日制非航海类大专及以上学历并接受不少于12个月三副、三管轮、电子电气员岗位适任培训,完成全部理论和实践教学内容后,可以相应地申请无限航区三副、三

影响,从上海宝山引航“华航和顺”轮靠泊芜湖港,圆满完成任务,为企业送去了“及时雨”。

服务港航生产,一直是“抗疫专班”的信念。征途充满艰辛,奋斗成果显著。

——迎难而上,充分释放“深水红利”。1月29日,船长234.9米、吃水11.2米“国裕702”轮由南京引航站引领至南京西坝码头,将6.4万吨煤炭运抵南京,刷新了12.5米深水航道开通后南京港接靠最大货轮长度纪录,此次引航,有效缩短物流周期,降低物流成本和损耗,增强了南京港在全球航运市场的综合竞争力。

——精准对接,“中国制造”走向世界。3月30日,张家港引航站引领装载7127吨、价值1160万美元大型设备的中国籍“大贵”轮出江,陆续驶往马来西亚、阿曼、巴林、阿联酋等“一带一路”国家,支援当地天然气、石油、太阳能项目建设。

——勇于担当,助力长江经济带成为“畅通国内国际双循环主动脉”。2021年上半年,“抗疫专班”保障集装箱国际班线1200多艘次,同比增长近16%;国内班线700多艘次,同比增长8%。保障进出口铁矿石船舶1600多艘次,同比增长近20%、载货7800多万吨,同比增长15%。

——风雨兼程,畅通重点民生物资运输“绿色通道”。“抗疫专班”优先保障电煤船近1000艘次,载货2700多万吨,成品油船1500多艘次,载货近900万吨,装载粮食船舶近500艘次,载货1200多万吨,确保社会运转和民生基础物资及时进江。

一个个故事、一组组数据,正拼接成长江引航中心“抗疫专班”白衣执甲为国引航的生动图景。4月30日,“2020年感动交通十大年度人物”揭晓,“抗疫专班”获此殊荣。“保畅通、稳经济、守国门,‘抗疫专班’必定继续迎难而上奋战‘第一线’,坚守国门守好‘第一关’,竭诚奉献跑好‘第一棒’,戮力同心当好‘第一人’!”接过获奖证书,长江引航中心主任程学仁热泪盈眶。

踏平坎坷成大道,越是艰险越向前。此刻,长江引航中心“抗疫专班”依旧奋战在最前线,战高温、战疫情、保安全、保畅通,他们以生命奔赴使命,是抗疫群英谱里从未缺席的一员。

全媒体记者 魏莹依