

风雨中的较量

□ 全媒体记者 陈俊杰 王有哲 丁文 康承佳 姚飞宇 魏望依

根据最新气象显示,今年第14号台风“灿都”于9月14日凌晨由强台风级减弱为台风级,早晨7时其中心位于上海市偏东方约225公里的海面上。预计“灿都”将于9月14日至15日在东海西北部海域回旋,强度变化不大。

连日来,“灿都”路径扶摇北上、来势汹汹,为东南沿海城市带来较大影响,对此,上海、江苏、福建、浙江等地交通运输部门迅速响应,做好台风天气的交通运输保障工作。

——在上海,截至9月13日中午12时,上海海事局已启动Ⅱ级防汛防台应急响应,共组织疏散船舶994艘,辖区安全形势稳定。

金山海事局执法人员对辖区的岸线和金汇港、南门港、南竹港三大支流港及其附近水域开展再巡视、再排摸,核查避台船舶情况。巡视期间,执法人员发现停靠在南竹港闸口的1艘工程船上有5名船员不愿离船,未及时撤离。执法人员当即对船员进行宣传,耐心地劝说船员撤离上岸,但由于船舶位于河道中央且没有潮水,船上人员无法上岸。执法人员根据潮水情况,紧急协调辖区社会志愿船舶,帮助船上人员安全撤离。当天,在南竹港避风的53艘船舶上的人员已经全部撤离。

——在江苏,长江江面风力明显加大,小型船舶进江风险增加。对此,镇江海事局海巡艇和各快反中心反复宣传,提醒抛锚船舶加强值班,防止发生走锚等险情。

南通如东沿海风电、港口设施建设等水上施工项目多,作业船舶和人员多,受恶劣天气影响明显。为全力做好本次台风防范工作,南通海事全面、精准开展排查、检查工作,确保不留死角、不留一船、不落一人。例如,南通如东海事处在距岸40公里以上的风电场海域,对风电场的水上平台、

起重船、拖轮、定位驳、铺缆船等进行逐一摸排和宣传。

——在浙江,受台风“灿都”影响,9月13日,杭州水上巴士公交1、2、3号线,旅游船全线停航。当日10时运河拱宸桥水位达2.12米,杭州交通港航执法部门内河大队决定即时起禁止空船驶入北星桥至京江桥航段水域,内河辖区码头全部停止作业。另在杭州鸦雀漾锚地滞留船舶约500艘,杭州交通港航执法部门内河大队实时发送信息告知船舶航道信息和当前采取的管制措施。

“‘鑫武6轮’,宁波VTS呼叫,宁波VTS呼叫。你轮目前锚位及船速异常,请确认是否走锚。”9月13日05时47分,宁波海事局船舶交通管理中心值班员发现象山港大桥东侧锚泊船“鑫武6”轮偏荡轨迹异常,疑似船舶走锚,立即介入进行无线电甚高频呼叫点验。

据介绍,这是宁波沿海进入Ⅰ级防台后,海事部门开展的第4轮船舶点验。仅“鑫武6”轮所在的象山港大桥水域两侧就有237艘次商船在该水域锚泊避台,海事部门需要每4个小时完成一次覆盖性点验,每个小时将最新的台风动态信息及防台安全措施传递至船上。

据统计,目前在宁波沿海避台商船超过1400艘,在船人员6700余名,海事部门已针对象山港大桥、佛渡水道等重点水域点验船舶9300余艘次,有效避免船舶走锚险情6起,相关工作仍在进行中。

——在福建,截至9月12日17时,当地客渡船232艘(已停航90艘)、危险品船121艘、修造船364艘,全省沿海的346艘施工作业船全部停工避风。

(通讯员李雪映、麻宏宇、郝林、王健达、刘立春、刘玉宝、陈一扬,特约记者潘洁津对本文亦有贡献)



金山海事执法人员帮助被困船舶撤离。金山海事局供图



杭州交通港航富阳大队护送孤岛居民上岸。杭州港航供图



振华重工工作人员为靠泊的船舶加固缆绳。振华重工供图



镇江海事执法人员在六圩河口水域巡航检查。刘玉宝 摄

海船最低安全配员标准调整

全国拖轮公司预计节省年运营成本数亿元

本报讯(全媒体记者 黄理慧)近日,交通运输部海事局发布关于调整海船最低安全配员有关事项的通知(简称“通知”),记者从中国港口协会获悉,按照目前市场工资水平估算,此次调整预计将为全国拖轮公司节省年运营成本数亿元。

通知指出,自2022年9月1日起,在监督检查中发现拖轮所持《船舶最低安全配员证书》低于《海船甲板部、轮机部和客运部最低安全配员表》(简称《安全配员表》)规定标准

的,应当责令改正,并按照规定依法处理。《安全配员表》显示拖轮在港内连续航行超过8个小时,甲板部相应增加1名二副或三副配员;对于750千瓦及以上港内拖轮,轮机部可减免三管轮(或轮机员)1人。

据中国港口协会介绍,今年3月,中国港口协会向交通运输部海事局提交了《关于建议对港作拖轮最低安全配员标准进行修订的请示》。交通运输部海事局高度重视,自2021年4月先后赴青岛港、天津港开

展船舶现场考察,与拖轮船员、引航员以及管理人员面对面交流,以微信小程序、内部函件、网上征求意见等多渠道多手段收集了相关数据及各相各方意见,并于7月在北京召开了专题会议研究推进该项工作。

据悉,此次调整综合考虑了先进科技在拖轮生产作业中的应用,本着科学严谨实事求是的原则,解决了航运企业发展当前面临的困难,在保证拖轮安全运行前提下,既能合理有效使用船员资源,又能为企业降低成本。

天津海测完成黑龙江莲花湖兴凯湖水域测绘

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 刘彦姗)近日,天津海事测绘中心完成了黑龙江莲花湖、兴凯湖水域测绘工作。此次测绘工程是天津海事测绘中心推进落实海事航保“一体两翼、融合发展”重要工作举措之一,主要解决黑龙江海事局管辖水域莲花湖、兴凯湖无监管图可用的现状,填补重点监控水域电子水深图空白,充分发挥海事信息化在海事监管中的关键性作用,提升海事监控能力。

为贯彻执行《交通运输部海事局关于印

发2021年海事测绘计划的通知》要求,天津海事测绘中心测量四分队于6月1日进驻莲花湖海事处,开始进行测量船选看,采买五金等前期准备工作,途中遇到天气恶劣、水位大幅度低于勘探期间深度等困难,测量人员迎难而上,在7月完成莲花湖70%的外业工作。

8月初,测量人员转场大兴凯湖测量工作,克服连续出现的大风大浪等困难,争时间、抢进度、保安全,紧张有序地开展地形测量,对图幅范围内兴凯湖管委会观光长

廊、新开流旅游码头、海事处前方基地海巡码头进行了实测,对兴凯湖湿地公园、新开流景区及码头附近变化的岸线及相关地形进行了修测。

目前,莲花湖、兴凯湖水域测绘工作均已完成,进入资料整理及数据成果质检阶段,测量过程按照测量规范要求来进行。下一步,天津海事测绘中心将按照质检要求严格检查,确保高质量、高标准地完成本次测绘任务,助力黑龙江区域海事监管、海事监控能力提升。

(上接第1版)

二、准确把握科技创新驱动加快建设交通强国的路径

习近平总书记强调“我国经济社会发展和民生改善比过去任何时候都更加需要科学技术解决方案,都更加需要增强创新这个第一动力”。加快建设交通强国,要坚持把科技创新作为最根本、最可持续的竞争力,使科技创新成为推进各项工作的逻辑起点,以高水平科技自立自强支撑落实交通强国建设各项任务。

要着力推动前沿关键科技攻关。坚持从交通强国建设的迫切需要和长远需求出发,按照“夯基础、补短板、增优势”的思路,推动重点领域科技攻关。要加强基础研究,构建具有中国特色的基础设施建设养护理论体系。要发挥举国体制优势,在交通装备、专业软件等领域加强攻关,解决关键核心技术受制于人的问题。要加强前瞻研究,积极推动新型载运工具等前沿技术研发,抢占未来科技制高点。

要推动交通運輸产业创新发展。习近平总书记指出“老是在产业链条的低端打拼,老是在‘微笑曲线’的底端摸爬,总是停留在附加值最低的制造环节而占领不了附加值高的研发和销售这两端,不会有根本出路”。交通强国需要有强大的交通产业,要坚持协同发展理念,围绕产业链部署创新链,聚焦产业发展需求,推动交通建筑业、交通装备业和运输服务业转型升级,向价值链中高端迈进。

要促进新技术与交通运输融合。随着科技不断发展,多学科专业交叉群集、多领域技术融合集成的特征日益凸显。交通运输点多、线长、面广,是先进技术集成应用的重要场景,是对先进技术发展特别敏感的行业。加快建设交通强国,必须坚持开放包容的原则,大力促进信息、制造、能源、材料等领域先进技术集成创新应用,提升交通运输智能、安全、绿色发展水平。要大力推进实施交通“新基建”,依靠科技创新驱动,为交通基础设施提效能、扩功能、增动能。

要打造世界前列的科技创新能力。经济全球化表面上看是商品、资本、信息等在全球广泛流动,但本质上主导这种流动的力量是人才,当今世界的竞争说到底还是人才竞争。加快建设交通强国,必须发挥人才第一资源作用,培养造就一批具有国际水平的科技领军人才;要积极推动科技资源开放共享,建设一批综合性、高水平的国际化科技创新基地,全面增强自主创新能力,为人才发展搭建广阔舞台。

三、协调各方共同为交通强国建设营造良好创新环境

蓝图已绘就,奋斗正当时。全行业要坚定一条心、拧成一股绳、下好一盘棋,凝心聚力、砥砺前行,共同以科技创新驱动加快建设交通强国。

要注重“建机制”,为科技创新提供制度保障。各级交通运输主管部门要建立健全部门协同、部省联动、政企合作等工作机制,凝聚各方力量,形成推进科技创新的强大合力。高校、科研单位和企业要建立产学研用协同的技术创新机制,整合集聚创新资源,打通科技研发、成果转化、推广应用的科技创新全链条,让创新要素有机衔接、畅通流动。

要注重“搭平台”,为科技创新拓展发展空间。夯实科研基础支撑和条件保障,建设一批具有国际影响力的科技创新平台,以包容的心态,推动资源开放共享,广聚社会各界力量。要加强标准规范制定,为新技术提供坚实的应用场景。要进一步发挥财政资金引导作用,利用好科研单位自有研发经费,加大企业研发投入力度,积极吸引社会资本,不断完善多元化、多渠道、多层次的交通运输科技投入体系。

要注重“优环境”,为科技创新提供源头活水。各级政府部门要认真落实中央科技改革精神和各项具体举措,持续优化交通运输科技创新环境,最大限度激发科技作为第一生产力所蕴藏的巨大潜能。高校和科研单位要加快构建激励科研人员在原始创新、关键共性技术攻关上久久为功、持之以恒的机制。企业要秉持科技创新驱动产业转型升级的理念,为科研人员营造良好的工作和生活环

境。加快建设交通强国的号角已经吹响,全行业科技工作者要时不我待的紧迫感、舍我其谁的责任感,立足行业发展需要,坚持守土有责、守土尽责,用勤劳和智慧,不断提升交通运输科技创新水平,为加快建设交通强国贡献力量!

科技创新驱动加快建设交通强国



中国运输生产指数

8月CTSI客运指数明显下降

本报讯(全媒体记者 孙丹妮 通讯员 梁鸿旭)9月14日,交通运输部科学研究院发布中国运输生产指数(CTSI)显示,8月CTSI指数总体呈现“货运平稳增长、客运明显下降”的特点。

2021年8月,中国运输生产指数(CTSI)为150.7点,同比下降6.7%,两年平均下降7.8%,降幅较7月扩大6.1个百分点。分结构看,CTSI货运指数为196.7点,同比增长4.5%,两年平均增长4.8%;CTSI客运指数为62.6点,同比下降43.8%,两年平均下降40.1%。

交通运输部科学研究院信息中心副主任周健认为,8月,CTSI货运指数两年平均增长4.8%,增速较7月略有回升,随着部分地区洪涝灾害等极端天气影响逐步消退,使得货运指数出现一定幅度回升,但仍明显低于今年上半年;CTSI客运指数两年平均下降40.1%,降幅较7月扩大26.2个百分点,主要受疫情多点散发影响,导致暑期旅游出行、商务出行等需求明显减少,月度客流规模创今年以来新低,使得客运指数出现大幅下降。