

新闻速递



## 四川水路交通投资创历史新高

本报讯(全媒体记者 周佳玲 通讯员 刘浩)12月9日,记者从四川省航务海事管理事务中心获悉,今年1—11月,全省水路交通投资完成56亿元,已超过年度投资目标45亿、力争目标50亿元,预计完成投资61亿元,创下统计记录以来历史新高,继续维持了水运投资连续7年超50亿元的强劲势头。

作为全省在建投资规模最大的航电枢纽工程——岷江龙溪口航电枢纽工程,2022年投资任务16亿元,全年预计可完成投资20亿元。11月18日上午,龙溪口航电枢纽工程船闸提前一年实现施工期通航;岷江彭山尖子山航电枢纽工程克服资金链断裂和

融资难题,于7月确定新投资人并组建项目业主公司,10月正式复工;岷江虎渡溪航电枢纽工程实现并网发电;渠江凤洞子航电枢纽工程启动一枯围堰填筑施工,正式进入主体施工阶段,项目建成后,千吨级船舶可直抵达州南门口。

抓建设,要抓早,更要抓实。5月20日和10月28日,四川省交通运输厅分别组织召开2022年全省重点水运项目建设推进会和全省水路交通重点工作视频调度会,对“水运发展突破年”重点工作任务进行安排部署。四川省航务海事管理事务中心多次带队赴项目一线督导建设工作,协调、解决项目建设中遇到的各种难题。

## 连云港港5个重点项目集中开工

本报讯(全媒体记者 陆民敏 通讯员 杨开林 孙子安)12月9日,连云港港40万吨矿石码头改扩建工程等5个重点项目集中开工。

据悉,本次集中开工的5个重点项目总投资47.2亿元,分别为40万吨矿石码头改扩建工程、智能化集装箱码头改造提升工程、国际粮食集散中心一期工程、赣榆港区东防波堤管廊架延伸工程、旗台作业区排洪通道工程。

其中,连云港港40万吨矿石码头改扩建工程总投资约1.1亿元,预计2023年上半年完工。项目建成后,将为港口新增年设计通过能力1800万吨,进一步提升外贸铁矿石运输接卸能力,增强对陇海沿线中西部地区及长江

中下游地区的功能辐射。建成后,连云港港将成为江苏省首个通航40万吨船舶的深水海港,对于完善江苏综合交通网络、构建现代化立体式运输体系具有重要意义。

此外,智能化集装箱码头改造提升工程项目计划投资约33.48亿元,2023年底完成数字底座和大部分智能化应用,建成起步堆场主体。国际粮食集散中心一期工程计划投资约9.45亿元,预计2024年6月建成投用,项目建成后,该港粮食总仓容将达到50万吨,年通过能力近600万吨。赣榆港区东防波堤管廊架延伸工程、旗台作业区排洪通道工程属于港口配套工程、先导工程,也将于2023年相继完工。

## “气化长江”“气化沿海”工程迈出新步伐

本报讯(全媒体记者 陈璐 通讯员 董翔 朱志群)12月9日,中国海油气电集团(简称“气电集团”)与海南创远海运有限公司(简称“海南创远海运”)、武汉创新江海运输有限公司(简称“武汉创新江海运输”)在江苏南京签署液化天然气(LNG)供气合作协议。此次合作拉开了国内江海直达船舶推广应用LNG燃料的序幕,标志着中国海油推动实施“气化长江”“气化沿海”工程迈出新步伐。

本次合作,气电集团将结合海南创远海运和武汉创新江海运输江海直达及沿海LNG动力船舶的航线,在沿江和沿海地区匹配LNG船舶加注站点,提供保质保量保价的LNG加注服务,确保

LNG相对船用燃油的经济性,保障船舶用气需求。记者了解到,海南创远海运和武汉创新江海运输在绿色智能发展方面具有领先地位,经营和在建9艘LNG动力船舶,总运力约12万吨,其中正在扬州船厂建造的15500吨级LNG动力沿海散货船是LNG在国内大型沿海运输船舶的首次应用。

而作为国内最大的LNG资源供应商,中国海油按照“十四五”LNG船舶加注发展规划,正加快实施“气化长江”“气化沿海”“气化珠江”“气化运河”工程,积极布局建设LNG船舶加注站、LNG加注船等基础设施,现已建成8座内河LNG船舶加注站和1艘全球最大的LNG运输加注船。

## 宁波舟山港拖轮一体化经营显成效

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 徐方玲)截至12月8日,宁波舟山港拖轮一体化经营已满一周年。一年来,甬、舟两地拖轮联合作业累计234艘次,其中联合完成突发险情处置4起,有效缓解了内外贸高速增长带来的港作拖轮紧张的情况,进一步释放了拖轮作业效能,保障了港口运行效率。

宁波舟山港拖轮一体化经营,是浙江省交通运输厅推进宁波舟山港口服务业一体化试点的一项重要安排。作为宁波舟山港深度融合的重要突破口,甬、舟两地拖轮跨域双向经营,彻底解决了宁波舟山港“一港两拖”问题。

去年12月8日以来,宁波舟山港围绕跨域合作“1+1>2”的目标,出台《宁波舟山港拖轮跨域作业实施细则》和《宁波舟山港拖轮一体化操作手册》,有序开展拖轮一体化经营。同时,宁波舟山港依托“CBOS”“TO-BOS”等数字平台梳理港域拖轮作业需求,完成平台拖轮“联合作业”模块建设,以“就近调度”为原则建立常态化拖轮联合协调机制。针对宁波港域作业高峰时段拖轮紧张、舟山港域拖轮基地分散导致跨区域调动不便等难题,甬、舟两地拖轮打破原有区域性限制,整合调度拖轮资源,为港口提供了效率更高、成本更低、服务更优的拖轮服务。

# 李宗华:葆本色 当好航道建设的尖兵

□ 全媒体记者 石孟园



来自长江重庆航道工程局李宗华,自2002年开始从事安全管理、人事管理、机务管理、长江航道整治工程等相关工作。他长期扎根在长江航道一线,具有丰富的项目管理和工程施工经验,已成为航道建设的尖兵和模范带头人,用实际行动彰显长江航道人的责任与担当。

### 运筹帷幄 筹备预制场地

1997年入职长江重庆航道工程局,现担任长江上游朝天门至涪陵河段航道整治工程II标段的项目经理。他在长江航道整治施工中游刃有余,更在长江上游朝天门至涪陵河段航道整治工程(简称“朝涪段项目”)施工过程中打造多个航道整治亮点。

在朝涪段项目施工前期,李宗华带领团队实地考察调研,确定在涪陵辖区某处废弃氮肥厂建设标准化预制场,该预制场排水、功能分区、电气线路架空布置、自动喷淋系统建设、临时码头建设等均按标准化要求实施,预制场建设取得良好效果并得到多方好评。

在项目预制初期,为严格推行首件制施工,强化预制构件质量,李宗华组织成立提高预制构件外观质量QC小组——北斗七星QC小组。他带领小组成员从混凝土配合比、入模时间、如何分层、振捣时间及方式、如何防止浮模、脱模时间等细节均进行认真分析研究,最终形成固化流程,提高预制构件外观质量,并组织编写《降低预制扭扭字块表面平均缺陷率》。据悉,此成果于今年



李宗华观察项目情况(前排右一)。长江重庆航道工程局供图

4月荣获重庆市建筑业协会QC I类成果、重庆市优秀制片奖,在9月斩获中国建筑业协会工程建设质量管理小组活动成果大赛一等奖。

“平安工程”项目、水运交通优质工程奖、国家优质工程金奖、中国建设工程鲁班奖、平安百年品质示范项目……二十余载的航道整治经验让李宗华在施工管理、科技创新等方面斩获多项荣誉。他不仅拥有全国注册安全工程师、全国一级建造师证书,积极参与编制交通运输部二级工法,还获得国家知识产权局实用新型专利3项。

### 深入一线 优化施工方案

“水下炸礁清渣,钻爆船和挖泥船施工效率的发挥直接决定项目效益。”李宗华时常亲临一线,仔细观察施工各个环节并进行认真分析。他就钻爆施工辅助时间长的问题,提出强化辅助工技能培训,让辅助工将施工时的动作做到极致,彻底固化钻爆辅助施工工艺,不仅提高

炸礁清渣效率,还进一步加大了辅助工在生产过程中的保护力度。

李宗华积极改进辅助工具,增加卷扬机,优化施工方案提高施工效率。由于挖泥船清渣点施工效率低、成本高,他从爆破孔排距、超深、各炮次之间搭接等进行分析验证,有效提高爆破效率。同时,针对爆破破坏效应,他认真分析渣渣情况,查找纵向斗清点缺陷,提出纵向斗挖大力量、横向斗清点的方式,有效提高清渣点效果。

在项目施工排布上,他动态优化施工组织设计,合理安排各施工点位的船舶展布、施工人员配置,加强细化清渣施工中的爆、挖工序衔接,将人、材、机的优势发挥到极致,确保每个施工关键节点按时完成。

由于王家滩滩段工程量大,时间节点任务重,工序衔接要求高,为了找准项目施工“中轴线”,李宗华经过多次桌面推理演示,在相应时间段内安排排船机设备入场,在王家滩肖家石盘工区形成五条施工船舶平行施工大场面,节约大量施工时

间,为整治“川江咽喉”奠定基础。

### 防范风险 确保安全生产

“安全生产永远是底线!”李宗华从项目开工以来,始终坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的生产方针,坚守一线、积极协调多方力量确保安全生产。

作为安全生产第一责任人的李宗华,严格落实全员安全生产责任制。他积极主动联系航道、海事部门,协调编制《施工与通航安全保障方案》《航标配布方案》等具体方案,均通过专家评审。这些方案有效解决施工与通航的矛盾,成为项目安全生产的“定心丸”。

李宗华严抓民用爆炸物品的管理,针对工程安全管控重点,制定一系列安全管理制度和作业指导书,严格落实运输、存储、使用等各环节的监管,并聘请爆破方面的专家进行专业知识和技能培训,有效降低化解安全风险。

他还积极推行“智慧工地”建设和AI系统的应用,运用大数据、物联网等技术,成功实现项目管理智能化。“电子围栏”实现对社会船舶航行动态监控,进一步缓解了施工与通航的矛盾。

据悉,朝涪段项目已被交通运输部列为首批“平安百年品质工程示范项目”。未来,朝涪段项目II标段也将在李宗华带领下,继续牢固树立安全发展理念,推进项目交通强国建设“绿色航道”建设试点工作任务进度、推进朝涪段项目创建示范各项工作落实。

李宗华用实际行动,践行交通运输部对“绿色航道”“智慧航道”的要求。他将永葆长江航道人的本色,继续在科技创新上取得新突破、新成就,为提高上游航道治理技术水平作出贡献,为服务更高质量的航运发展砥砺前行。

近日,济宁能源龙拱港4台无人水平运输平板车HAV编队加入港口生产作业,标志着龙拱港成为全国内河首个实现无人智能水平运输常态化运行的集装箱港口。

龙拱港无人水平运输系统全面应用“车、路、网、云、图”解决方案。基于港口封闭场景,绘制全场高精地图,车载互联网、5G专网实现全场信息的高效互通。车端搭载了高算力的高性能计算平台,实现了对复杂应用场景的算力支撑。

杨柳 顾强/文 周博韬/图



## 天津港中欧(中亚)班列首次突破10万标准箱

本报讯(全媒体记者 杨柳)12月9日上午,一列满载工业品、生活用品的集装箱班列从天津集装箱中心站缓缓驶离,将沿“中蒙俄”经济走廊驶向亚欧大陆腹地,标志着天津港2022年中欧(中亚)班列运量首次突破9万标准箱,同比增幅近60%,进一步巩固了天津港陆桥国际班列运量居全国沿海港口首位的领先地位。

近年来,以中欧(中亚)班列为载体,天津港打通了至俄罗斯莫斯科和白俄罗斯明斯克的“中蒙俄”通道,开通“天津港—中亚”国际联运直达班列,为促进“一带一路”贸易畅通、深化沿线国家合作发挥了重要作用。随着共建“一带一路”倡议的不断深入,天津港发运的中欧(中亚)班列有力推动了沿线国家之间沟通融通。

天津港集团还发挥海陆运输节点的枢纽优势,不断深化海陆物流大通道建设,海铁联运通道数量达到44条,海铁联运量连续迈上50万、80万和100万标准箱三个台阶,实现了历史性跨越。

今年前11月,天津港集团海铁联运量完成111.5万标准箱,同比增长20.9%,服务“陆海内外联动、东西双向互济”开放格局的作用进一步凸显。

## 莆田在福建首推“商渔共治”示范区建设

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 连凌)12月8日,莆田市举行“商渔共治”示范区建设新闻发布会,莆田海事局副局长程明辉介绍,今年以来,为进一步巩固“商渔共治2021”专项行动成效,莆田海事局与莆田市海洋与渔业局在全省首推“商渔共治”示范区建设,集中力量打造一批“商渔共治”精品亮点。

据介绍,示范区建设以“两个中心,三个基地,四个示范点”为

构建框架。其中,“两个中心”包括“商渔共治”总协调中心及其下设的商渔纠纷多元化解中心,将统筹开展商渔纠纷协调人才培养、商渔纠纷调解政策研究、典型经验提炼总结等工作,为其他水域商渔纠纷协调工作提供技术和人才支持;“三个基地”指北岸宣教警示基地、平海渔港宣教警示基地、黄石海校技能实践基地,三个基地分别针对商船船员、

渔船船员、航海院校学生等不同受教群体设立,为各自宣教对象开展具有针对性和适用性的警示教育培训活动,让船员“高高兴兴出海、平平安安回家”;“四个示范点”为秀屿港无碍航养殖示范点、湄洲岛防客渔碰撞示范点、南日水道防商渔碰撞示范点、木兰溪防小型商渔船碰撞示范点。目前均已挂牌运作,建立了基本组织体系并发挥着各自作用。

## 深圳多部门开展西部海域“商渔共治2022”联合执法行动

本报讯(全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 李军)12月9日,深圳海事局与深圳市规划和自然资源局举行2022年深圳西部海域商渔船防碰撞联合执法行动,围绕提升水上交通和渔业船舶安全风险防控能力,加强开渔前水上交通安全管理,积极做好全面开渔的安全保障。

此次联合执法行动出动7艘各类执法船艇,对蛇口邮轮母港、蛇口航道、蛇口警戒区、西部公共航道等通航密集水域开展联合巡查,重点对商渔船的助航设备工况和船员适任情况进行现场检查,督促船舶正常开启AIS设备,正确显示号灯号型,提醒商船规范航行值班,引导渔船避开重

要航道、水道等繁忙水域开展作业,避免商渔船碰撞事故发生。据悉,自“商渔共治2022”专项行动开展以来,深圳海事、海洋综合执法等部门共开展联合执法行动66次,发放安全宣贯手册4500余份,深圳水域未发生一起等级以上的商渔船碰撞事故,一渔共治专项行动成效明显。