

交通运输部发布意见

加强交通运输安全生产标准化建设

本报讯(全媒体记者 孙丹妮)为进一步加强交通运输安全生产标准化建设工作,推动行业高质量发展,提高行业安全生产治理能力和水平,近日,《交通运输部关于加强交通运输安全生产标准化建设的指导意见》(简称《指导意见》)出台。

《指导意见》对企业如何依法落实企业法定职责提出了七个方面的明确要求。

一是要压实企业主要负责人的第一责任,增强安全领导力,严格履行安全生产法定责任;二是要落实全员安全生产责任制,依法依规建立健全全员安全生产责任制,明确从主要负责人到一线从业人员等各岗位的安全生产责任、范围和

考核标准;三是要推进企业安全生产管理标准化,明确从规章制度、责任体系、基础保障、教育培训、双重预防机制、应急救援、安全文化等方面,不断健全企业安全生产管理体系;四是要强化岗位操作行为规范化,推进安全生产“作业有标准、操作有程序、防范有措施、过程有记录、结果有考核、改进有保障”;五是要保障设备设施本质安全化,加强设备设施规范化管理,确保其始终处于安全可靠的运行状态;六是要实施作业环境器具定置化,确保生产生活环境安全可靠;七是要做到安全生产状况检查常态化,充分发挥一线职工安全隐患排查治理作用,堵塞安全漏洞。通过落实企业安全生产主体责任

和全员安全生产责任制,全面管控生产经营各环节的安全生产工作,实现安全生产管理标准化、岗位操作行为规范化、设备设施本质安全化、作业环境器具定置化,进一步推动企业实现安全生产标准化管理,有效防范风险、消除隐患,保障安全生产。

在加强行业监管服务方面,《指导意见》指出,一是要进一步加强安全生产标准的制修订工作,构建以强制性国家标准为主体,与行业、地方、团体和企业标准相结合的交通运输安全生产标准规范体系;二是要加强行业监督管理,将企业安全生产标准化建设情况纳入安全生产监督检查内容,采取“双随机、一公开”等方式开展监

督检查,加强行政执法;三是要加强行业指导服务,推进企业安全生产标准化建设与平安交通、公路水运工程平安工地建设等工作相结合,完善有关政策措施和激励机制,依法依规为企业安全生产标准化建设提供优质的指导和服务。

此外,《指导意见》还对发挥社会力量方面提出要求。要推动社会力量协同共治,积极探索新形势下为企业提供安全生产标准化建设服务的新途径、新方法、新内容;要按照“互助管理、共建共治、共同提高、共赢安全”的思路,积极探索企业安全生产标准化建设新模式,实现企业间安全生产管理资源共享、共治与互补。

《横琴粤澳深度合作区发展促进条例》发布

加强琴澳一体化立体交通体系建设

本报讯(全媒体记者 石孟圆)2月8日,国家发改委公布《横琴粤澳深度合作区发展促进条例》(简称《条例》),旨在推动横琴粤澳深度合作区建设,促进澳门经济适度多元发展。

《条例》指出,横琴粤澳深度合作

区应当加强基础设施建设,完善岛内综合交通系统,畅通对外联系通道,加强“二线”通道及周边基础设施建设,加强琴澳一体化立体交通体系建设,推动形成布局合理、功能完善、衔接顺畅、运作高效的

基础设施网络;依托数字政府基础底座建设城市大数据中心和智慧城市运行管理中心,搭建高效便捷的城市运行管理服务系统,支撑跨部门信息共享和业务协调,实现公共资源智慧化配置。

杭州加快打造国际性综合交通枢纽城市

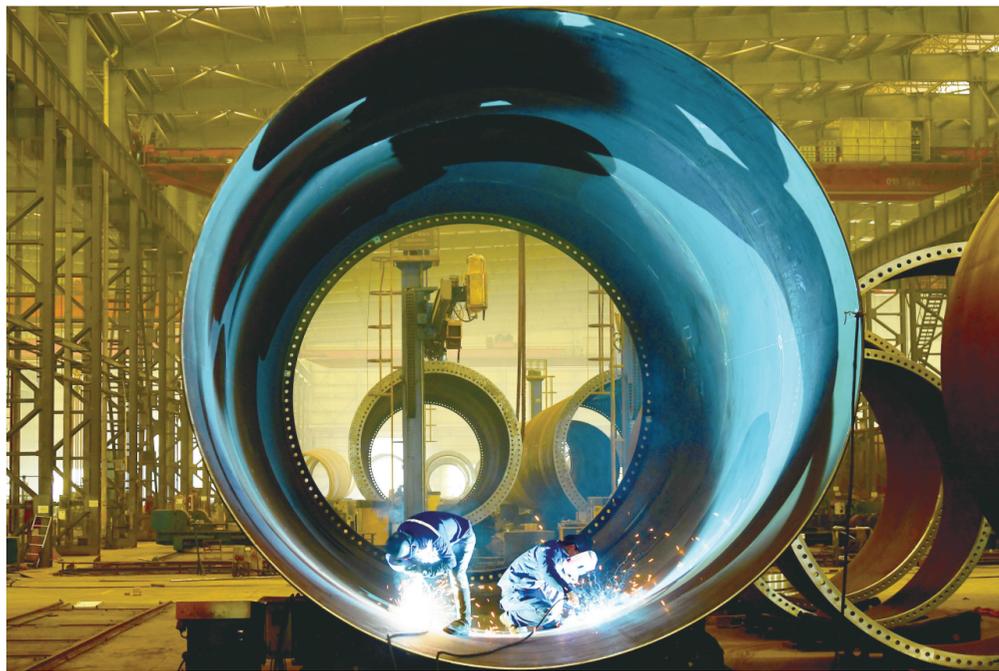
基本建成国际性综合交通枢纽城市。

围绕未来几年杭州市综合交通发展重点板块,《方案》提出,杭州打造国际性综合交通枢纽城市的一流国际航空枢纽工程、高品质轨道交通多网融合工程、世界级内河航运工程等“八大标志性工程”。

航运方面,要贯通千吨级航道,提升钱塘江、杭甬运河三级航道整治,构建“Y”型内河主骨架航道至千吨级,高等级航道里程达477.6公里。钱塘江和杭甬运河是国家浙赣粤运河的重要组成部分。杭州水上交通“大动脉”,两个项目共新建改建三级航道197公里。推动港产城融合发展,打造下沙港、临浦港、临江港、明智港等一批现代化港口。塑造诗画水上交通,提升航道景观功能和旅游服务配套,创建美丽航道510公里,加快实施秦望水上客运中心等水上旅游设施,构建多层次内河水路客运航线网络。到2027年,基本建成现代化内河水运体系。

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 范杨)日前,杭州市人民政府办公厅印发《杭州加快打造国际性综合交通枢纽城市实施方案》(简称《方案》)。

《方案》提出,到2027年,构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代综合交通运输体系,基本实现杭州都市区1小时通勤、杭州至长三角主要城市2小时通达、杭州至全国主要城市3小时覆盖,奋力打造“杭州样板”,加快建设交通强国示范城市;到2035年,基本形成连接全球、畅达全国、区域一体、都市融合、城乡统筹的综合立体交通网,出行品质和出行体验达到世界先进水平,



2月8日,在江苏省太仓港经济技术开发区,苏州天顺新能源科技有限公司生产人员正在生产风电塔筒单节筒体。该公司抓订单、稳产量、促销售,奋力实现首季“开门红”。

计海新 摄

山东港口集团投资433亿元加速“三区互融”



本报讯(全媒体记者 杨柳)2月8日,山东省港口集团在烟台举行港产城融合发展(烟台)建成项目投产暨新项目开工仪式,建成投产、续建及拟新开工58个项目,总投资433亿元。其中,2022年建成投产项目15项,总投资57亿元,新增码头年设计通过能力1680万吨,新增原油长输管道年输油能力2000万吨;续建项目17项,总投资182亿元,建成

推动港区、园区、城区“三区互融”的重要举措。

后新增码头设计通过能力1300万吨,新增原油长输管道年输油能力450万吨;2023年新开工项目26项,总投资194亿元,建成后将新增码头年通过能力4312万吨、原油仓储能力467万立方米、原油长输管道年输油能力2000万吨,将极大提升烟台港的整体实力和服务能级。

招商局集团与中国海油深化LNG全产业链领域合作

本报讯(全媒体记者 陈璐)近日,招商局集团与中国海油在京签署LNG领域专项战略合作协议。

根据协议,招商局集团与中国海油将致力于发挥各自优势,在LNG全产业链领域深化合作,进一步

推动企业高质量发展。随后,长航集团与中国海油气电集团签署相关合作协议。

湖北省副省长盛阅春在长航局调研时强调
加快推进三峡枢纽水运新通道、
荆汉运河等重大项目实施

湖北省委副书记、省长盛阅春一行赴交通运输部长江航务管理局(简称“长航局”)调研。盛阅春强调,要以流域综合治理和统筹发展规划纲要为引领,勇担使命,共同努力,进一步发挥好长江黄金水道功能和效益,全力推动长江经济带高质量发展。

座谈会上,长航局局长刘亮、党委书记缪昌文就长航局、长江航运基本情况及服务湖北经济社会发展情况,特别是大力推进“645”工程,三峡水运新通道建设等进展情况作了详细汇报。刘亮表示,长航局将充分发挥长江航运在国内大循环主要通道和国内国际双循环中的战略要道作用,促进供应链产业链稳定,在服务湖北经济社会发展上取得新的更大的成绩。为此,他建议,一是协同打造长江全流域黄金水道,共推三峡水运新通道建设,继续合力推进“645工程”建设;二是开展荆汉运河建设研究,形成干线和运河“双通道”格局;三是合力做大做强武汉长江中游航运中心;四是合力健全省级水上搜救体制机制。

盛阅春表示,长江航运是综合交通运输体系的重要组成部分,是湖北经济社会发展的优势所在。长航局系统为“黄金水道畅、沿江产业兴、长江生态美、水上安全稳、为民服务优、综合交通强”做了大量工作,为湖北建设全国构建新发展格局先行区提供了有力支撑。

盛阅春强调,面对新形势新任务,长江航运要在流域综合治理中成为主战场,加快新能源船舶应用推广,将“电化长江”建设成为生态优先绿色发展的标志性项目,加紧建设“645工程”,加快推进三峡枢纽水运新通道、荆汉运河等重大项目实施;在湖北建设先行区中当好主动脉,加快武汉长江中游航运中心建设,形成“江强港兴”发展格局;在服务湖北高质量发展中当好主力军,全力做好保通保畅,绿色服务,加快建设安全、便捷、高效、经济、绿色的长江航运现代化体系。

交通智库之声

编者按:

交通运输部新型智库联盟成立以来,推动了各方对交通强国建设等重大战略实施积极建言献策,发挥了推动科学决策、提升决策水平的“智囊团”作用。本期“交通智库之声”继续精选专家观点,敬请读者关注。本栏目文章仅代表作者本人的观点。

努力加强交通救捞能力建设

□ 罗文春 于海波 李英明 田佳 胡波

在交通运输部党组的正确领导和支持下,交通救捞始终坚持“人民至上、生命至上”,持续提升应急处置能力,不断优化救捞资源调配,充分发挥“三位一体”综合优势,坚决守住海上人命安全保障的最后一道防线,在保障人民群众生命财产安全、保护海洋生态环境、服务国家发展战略中发挥了重要作用。

按照国家应急管理体系和能力现代化建设、交通强国建设新形势新要求,交通救捞在应急救援能力、装备设施及技术、人才队伍建设和经费保障等方面仍存在短板不足,亟需在“十四五”及中长期加强总体规划、聚焦关键领域、注重创新驱动,不断提升交通救捞现代化能力水平。

当前交通救捞能力建设存在的问题

应急救援能力有待提高。一是极端气象海况下人命救助对装备、技术、人员和指挥协同等方面均有很高要求,救助效果不够理想。二是大面积溢油清除能力不强。交通救捞存在装备设施数量不足、快速响应能力不足、专业核心技术欠缺、支持保障不足等难点问题,难以满足短时间控制清除大面积溢油的

需要。三是危化品船事故处置和消防能力不强。交通救捞在专业装备设施、专用设备物资、特种技术研发、队伍培训演练、实战经验积累和处置方案预案等方面还要进一步研究破解、攻关提升。四是深远海应急搜救打捞能力不强。交通救捞在快速高效整体打捞大型船舶能力上还存在打捞装备设施不足、穿引提升技术不强、专业技术人员不足、应急响应不及时等困难问题。六是空中救助能力亟待提升。交通救捞所属救助飞行队还存在救助航空器数量少、航空器结构单一(没有固定翼飞机)、救助飞行基地(起降点)不足、无人机应用落后、专业技术人员不足、夜间搜救能力不足、飞行训练不足、航材保障不易、军地空管审批严格等困难问题,直接影响了空中救助效能的发挥。

(作者单位分别为:交通运输部东海救助局、部北海救助局、部上海打捞局、部规划研究院、中国交通通信信息中心)

(下转第6版)