

全力以赴确保长江航运安全形势稳定 以『时时放心不下』的责任感

本报讯(全媒体记者 张亚薇 通讯员 田蒙)4月28日,长航局安委会召开2023年第二次会议,学习传达习近平总书记关于安全生产工作的重要指示批示精神,贯彻落实部安委会第二次全体会议精神,分析当前长江航运安全形势,部署二季度长江航运安全生产工作。长航局局长刘亮强调,要深刻领会习近平总书记关于重要指示批示精神,增强抓好安全生产的政治自觉,强化居安思危的忧患意识,全力以赴确保长江航运安全形势稳定。

刘亮指出,长江航运安全发展正处于由事故稳步下降向稳定控制的过渡期,安全基础还不够牢固,责任落实和思想认识还有差距,同时面临行业复苏带来的挑战和季节性安全风险。各单位、各部门要充分认识到“形势越好、压力越大,事故越少、反弹越强”,时刻保持清醒的头脑,认清形势、正视问题、补齐短板,巩固当前来之不易的安全形势,切实抓好长江航运安全生产各项工作。

刘亮要求,全力以赴确保长江航运安全形势稳定。一是提高站位抓安全,坚决避免发生重特大事故,努力减少一般事故。二是压实责任抓安全,健全责任制,压实主体责任,落实监管责任。三是紧盯重点抓安全,聚焦客运、危险货物运输、三峡枢纽通航等重点领域,特别加强“五一”前后重点船舶、重点水域的现场安全监管。四是立足行业抓安全,高定位、深层次、系统性、创造性推进行业安全生产工作,更加注重解决事关长江航运本质安全的结构性、系统性问题,多层次、全方位强化与沿江地方政府及涉水部门沟通协调,完善安全管理制度机制。五是夯实基础抓安全,推动改善安全生产基础条件,健全安全管理制度机制,提升从业人员素质。六是注重创新抓安全,坚持理念创新、机制创新、技术创新。

长航局二级巡视员黄克艰在会上部署了二季度长江航运安全生产重点工作。

江苏部署开展船舶港口生态环境突出问题专项整治

本报讯(全媒体记者 郑琦 通讯员 苏焦法)为进一步整治江苏船舶和港口领域生态环境突出问题,彰显“安全、便捷、高效、绿色、经济”的水运特色优势,扎实服务更具特色水运江苏建设,近日,江苏省交通运输厅联合江苏省深入打好污染防治攻坚战指挥部办公室,印发《2023年全省船舶和港口领域生态环境突出问题专项整治工作方案》(简称《工作方案》),决定自2023年5月至12月,围绕船舶水污染物船港城一体化治理、港口码头扬尘长效监管、港口码头合法合规经营三个方面,在全省范围内开展专项整治。

《工作方案》明确重点开展以下工作:

进一步推进船舶水污染物接收设施均衡配置,确保船舶送交的水污染物“应收尽收”。

进一步提升船舶水污染物转运处置保障能力,确保船舶水污染物“应转尽转、应处尽处”。

进一步压实船舶水污染物接收各环节监管责任,在接收、转运和处置环节做好船舶水污染物监管与服务信息录入。

进一步健全船舶水污染物部门联合监管工作机制。加强部门间的信息共享与执法联动,严厉打击船舶水污染物偷排漏排、未按规定接收和转运处置等违法行为。

全力抓好交通运输安全生产工作 最大限度防范遏制各类事故发生

(上接第1版)要持续做好行业疫情防控、交通物流保通保畅工作,加强信息报送、值班值守。行业节假日实行运行日调度、重要信息日报、客货量日发布,确保人民群众安全便捷出行,确保重点物资运输高效顺畅、确保行业安全生产形势稳定,切实做到人享其行、物畅其流。

部安委办通报了今年以来安全生产工作情况以及下一阶

建立港口粉尘联合审查工作机制。依法依规将防尘抑尘措施和港口粉尘在线监测系统等相关设施设备纳入审查或评价内容。

加强港口粉尘综合执法工作机制。定期对港口企业粉尘在线监测数据异常、设备是否按要求检测标定、监测数据是否真实可靠等问题开展现场联合巡查。

组织开展港口经营市场秩序排查。严厉查处未经批准或者不按照国家规定建设货物装卸设施,以及利用浮吊挖机等设备未经许可从事水上装卸经营活动等行为。

严格做好港口违规经营问题整改。对排查发现的港口违规经营行为,制定“一企一策”,明确整治目标、时间、牵头责任单位,实行销号管理,做到“整改一个、销号一个”。

健全港口长效联合监管工作机制。严格落实港口规划、河道、海洋功能区等规划要求,对不符合法律法规要求申请使用河道岸线、海域使用权的码头建设项目,严禁准入。

《工作方案》强调,为确保专项整治工作取得实效,省级层面成立联合工作专班,省攻坚办将适时会同省有关部门联合开展明查暗访,发现问题列入省污染防治综合监管平台,按程序督办落实。

段行业安全生产工作安排部署,运输服务司通报了道路运输安全生产情况及下一步重点工作安排建议。江西、广东、四川省交通运输厅和长江航务管理局负责同志分别作交流发言。

副部长徐成光,部总师出席会议。部内相关司局负责同志参会。部安委会有关成员单位、各地交通运输主管部门、部属有关单位及部分行业中央企业负责同志在分会场参会。

坚守,为了江澄海晏

——记南通海事局船舶交通管理中心值班长王锴梁

□ 全媒体记者 陈珺

4月24日早上8时多,记者在南通海事局船舶交通管理中心(简称“交管中心”)见到王锴梁的时候,他刚带完一个夜班,双眼散布着血丝,正全神贯注地在电脑上撰写即将到来的“五一”小长假水上安全风险研判要点。

今年是王锴梁在交管中心的第16个年头了,他像“螺丝钉”一样在岗位上勤勤恳恳、兢兢业业、任劳任怨、甘于奉献,先后获得“江苏省先进工作者”、交通运输部海事局“直属海事系统十大杰出青年”等荣誉称号,一路见证着南通江强海兴。

“365天,每天24小时,‘在岗一分钟,敬业60秒’,这是我们交管中心的承诺。”王锴梁说,无论什么职业,只要认真和坚持,就一定能够做好。

“宁愿多喊100句,不放掉1个‘疑似’”

VTS系统电子显示屏上分布着密密麻麻的船舶信号,一艘艘船舶被标注为一个个小符号,在显示屏上不断变化运行轨迹;码头CCTV监控、“船e行”等平台实时展现船舶信息,靠泊、装卸情况一览无余;甚高频里的对话声此起彼伏,不绝于耳……“盯屏幕、喊高频”,这是南通海事局交管中心的“日常”。

“你看,长江27号浮昨日断面船舶流量是3058艘次。”王锴梁指着电子显示屏介绍,南通海事局交管中心管辖水域内每年船舶流量达到100多万艘次,180多座码头、300多个泊位,是世界上最繁忙、最复杂、监管压力最大的通航水域之一。

加之江海交汇碰撞,激荡出潮位每天两涨两落,最大时潮差可达3米。“为了省油,往往是潮水未动,小船先动,潮水已停,小船不停,我们得高度关注船流状况,提前预判提醒,避免发生碰撞事故。”王锴梁笑着说,充分了解辖区水文条件是“必备技能”。

船舶报告,要回复;发现船舶异常,要核实;船舶出现紧急情况,要提醒,必要时进行交通管制;点对点交通管控,点对点交通管控;发布航行警告;发生事故,第一时间进行协调应急处置……

“水上交管的特点是管人、管事、管船,所以一定眼要勤、嘴要勤、脑要勤。”在王锴梁“三管三勤”的日日叮嘱下,南通海事局交管中心值班员们“宁愿多喊100句,不放掉1个‘疑似’”。

“有他在,我会更安心!”南通海事局交管中心值班长王超说。

从值班员到值班长,十几年交管岗位的历练,让王锴梁对于安全有一种极强的责任感和忧患意识,“让航行更安全、让航路更通畅”是他职业的价值感和获得感。

“紧急时刻,请想起我”

在王锴梁的脑子里有一本电话簿,南通海事局各海事处、重要拖轮公司、相邻海事局的电话他都烂熟于心,随口就能报出,对各搜救点的搜救力量心中“非常有谱”。

2020年10月的一个凌晨,“江苏集XX”轮在长江南通段沉没,3名船员和74个集装箱落水,严重影响黄金水道的通航安全。王锴梁接到仅有“集装箱船、30号浮、沉没”等碎片式报警信息后,对事发水域的风、流等情况进行综合研判,指挥协调救助力量在不到30分钟内将落水人员全部救起,并协调十几艘拖轮打捞漂浮集装箱,以及航道测量艇以最快的速度探明集装箱沉没位置和附近水深,于当日15时解除管制,有效保障了长江黄金水道的通航安全,将事故对长江航运经济造成的影响降到最低。

“接到报警信息后,给你决策的时间有时不超过1分钟。”王锴梁说,“指挥搜救时,除了预案,随机应变也非常重要。”

“风雨不动安如山”是王锴梁的特质,“紧急时刻,请想起我”是他的担当。

“很多时候我们接到险情报警时,信息都非常模糊,收到了都是报警人给的‘土建筑’名儿,没有具体经纬度。”最让南通海事局交管中心值班长杨建强佩服的是,王锴梁总是能快速引导报警船员,判断出事发生地,确定船上人员数量,并第一时间给出应急处置方案,“对待船员不仅特别细心,还讲究方式方法。”

4月23日20时左右,值班员丁炜接到电话:“我有危险,你们快来救我!快来!我手机马上没电了!”报警人说不清具体位置。涉及人命安全,大家高度紧张,王锴



王锴梁在交管中心值守。南通海事局供图

梁一把接过电话,快速引导报警人查看手机指南针找经纬度。

当时,报警人慌乱无比,只报完“威尼斯、东经121°59'”,手机便挂断,再无法联系。王锴梁拿着海图逐一排查,推测具体位置,安排海巡艇出海搜寻,并协调附近船舶帮忙搜寻,终于将报警人员安全带至陆地。

“他有一颗‘大心脏’,永远‘沉得住’,是我们部门‘定海神针’般的存在。”说起王锴梁,丁炜竖起大拇指。

“你们的辛苦,我都懂”

交管中心365天24小时运转,长期倒班、熬夜,没有正常节假日,一些值班员难免抱怨。

大家心里有牢骚,总是喜欢找王锴梁倾诉。每每这时,王锴梁就会不厌其烦地用自己的亲身经历开导大家。有时,没等小伙子们说出自己的困难、需求,王锴梁都想在了前头,他说:“你们的辛苦,我都懂。”

“长期值班,精神都是紧绷的,特别是夜班,23时到第二天8时,一个夜班下来,从眼睛到太阳穴都是涨的。”王锴梁说。

16年来,王锴梁回山东老家过年的次数屈指可数。为了让年轻的同事春节时能与家人团聚,只要同事有需要,他都尽力地去帮助:替新婚燕尔的小吴值班,让小两口能在大年初一陪伴家人;替小包值班,让他能够安心照顾生病的亲属。

为了让儿子安心工作,王锴梁的父亲因车祸胯骨骨折,老母亲没给儿子打电话,独自一人在家照顾;老父亲心脏做支架手术,父母也瞒着他,等做完手术两个月后才电话告诉他。

“父母的理解,让我充满愧疚。”王锴梁停顿了一下,说,“我弟弟给我打电话说,我母亲经常晚上做梦,说梦到我小时候。”

爱人左爱莲也是王锴梁工作的“坚强后盾”,独自承担了大部分养育女儿、照顾生活的压力,“我很心疼他,他晚上睡觉时说梦话时都是‘注意安全’‘大角度避让’之类的,我希望他能无后顾之忧地工作,给女儿做个好榜样。”

“王锴梁进交管中心不久,私下的外号就是‘王楷模’了,每天都是激情满满、精力充沛的。”王超说,“现在他身体有些问题,但说实话,活真没少干,又特别能干,总是以身作则地冲在前面。”

16年间,王锴梁视力逐渐下降,并且患上了耳鸣、慢性咽炎等疾病,但换来的却是一份沉甸甸的成绩单。据估算,王锴梁所在班组累计监控船舶近220万艘次,组织避碰约2800次,参与搜救250余次;成功救助船舶约380艘,救助遇险人员3000余人,挽回可能发生的经济损失超5亿元。

标杆之下,南通海事局更年轻的一代正在成长。这是一群有情怀的人,一群可爱的人,共同守江卫海,用坚守和奉献换得“江澄海晏”。

超大型集装箱船完成试航

本报讯(全媒体记者 王寅娜 通讯员 范昌盛)4月26日,环渤海地区首艘全球最大、超大型2.4万箱级集装箱船在大连海事局海巡船的护航保障下,缓缓驶回大连旅顺中远川崎造船厂,圆满完成其在三山岛及黄海附近海域7天试航(如图)。

该轮是全球最大等级的集装箱船型,总长399.99米,型宽61.3米,型深33.2米,可以一次性装载24188个标准集装箱,预计将在今年5月底完成交付并投入使用。

为保障2.4万箱级超大型集装箱船舶顺利试航,大连海事局提前介入,靠前服务,建立全周期监管一体化机制,确保试航顺利完成。



新闻速递

西部陆海新通道发行2亿元

本报讯(全媒体记者 龙巍 通讯员 李祖洪)4月25日,北部湾港集团精心制定发行策略,在深圳证券交易所成功发行广西北部湾国际港务集团有限公司2023年面向专业投资者非公开发行公司债券(西部陆海新通道)(第一期),发行规模2亿元,期限2年,票面利率4.30%,创广西区域同期限同品种公司债券历史最低利率。

作为国家开放大通道,西部陆海新通道早已上升为国家重大战略,并写入了党的二十大报告,但西部陆海新通道概念公司债券市场尚无发行先例。为此,北部湾港集团会同五矿证券、平安证券等金融机构认真研读相关政策,充分利用深圳交易所聚焦国家战略、强化直接融资的支持政策,合理设计债券方案,主动向深圳交易所进行现场汇报,得到了深圳证券交易所的大力支持。

据悉,西部陆海新通道建设以来,北部湾港集团服务新通道建设取得显著成效。截至2022年,西部陆海新通道辐射范围拓展至17省60市113站,实现我国西部12个省份全覆盖,并延伸至中部地区。

新版《日照船舶交通管理系统安全监督管理细则》施行

本报讯(全媒体记者 马格蔚 通讯员 尹业君)记者从山东海事局获悉,新版《日照船舶交通管理系统安全监督管理细则》和《日照VTS用户指南》(简称《细则》和《用户指南》)于5月1日起正式施行,标志着日照VTS管理与服务工作进入新阶段。

新版《细则》和《用户指南》按照“VTS区域内强管理,VTS区域外增服务”的原则进行修订。在VTS区域内,加强船舶航行计划管理,为“一体化”交通组织提供制度保障;优化引航报告内容,强化引航

行为日常管理;明确船舶动态报告与进出口岸申请、进入领海报告、进出港报告的关系,避免引起VTS用户误解。在VTS区域外,推荐船舶使用已公布的进出日照港、岚山港航路,引导船舶在到港前自觉开展安全隐患排查,进一步提升进出港船舶航行安全和通航效率。

新版《细则》和《用户指南》的施行将进一步规范日照VTS运行管理,提升船舶动态管控和服务保障工作水平,更好地保障海上交通安全,有效助力“陆海空天”一体化水上交通运输安全保障体系的建立。