以交通运输高质量发展 服务强国建设、民族复兴伟业

天津港。 本报资料室供图

（上接第1版）

零下16℃的气温里，干事创业热情不减，交通发展动能澎湃。

分组讨论中，与会代表结合实际提出许多行业普遍关心的共性问题，聚焦奋力加快建设交通强国、努力当好中国式现代化的开路先锋、推动交通运输高质量发展，领任务、提思路、话落实，为这场提气的务实会议注入“源头活水”。

“我们将进一步巩固拓展主题教育成果，埋头苦干、担当奉献、再接再厉、再建新功，努力实现各项目标任务，以新气象、新作为推动交通运输高质量发展取得新成效，奋力加快建设交通强国、努力当好中国式现代化的开路先锋。”与会代表一致表示。

努力实现“人享其行、物畅其流”

报告提出，奋力加快建设交通强国、努力当好中国式现代化的开路先锋，推动交通运输高质量发展，必须紧紧围绕“人享其行、物畅其流”的美好愿景。

实现这一愿景，交通互联互通是基础。不少代表表示，当前交通运输基础设施基本适应了经济社会发展需要，但在内河水运方面仍存短板。

河南省交通运输厅党组书记、厅长高建立表示，未来将把加快内河航运高质量发展作为构建现代化综合交通运输体系和建设现代化枢纽经济的关键之举，深入实施内河航运“11246工程”，推动“一纵三横”4条国家高等级航道达标，打造周口等6个现代化中心港口，主动融入长三角港口群，构建中原出海新通道，服务支撑河南加快建设内陆开放新高地。

“落实报告提出的‘积极促进交通物流降本增效’要求，我们将进一步发挥江苏水运优势。”江苏省交通运输厅厅长、党组书记兼省铁路办主任吴永宏指出，对江苏而言，全省高等级航道网络建设仍不充分，大有潜能可挖。将加快提升内河干线航道等级，确保到2025年建成长江横穿东西、京杭运河纵贯南北的二级及准二级以上航道“十字形”主轴，以水路运输“门到门”，助推产业发展“加速度”。

目光转向长江、珠江两条水运大通道，如何让“黄金水道”释放“黄金效益”？

珠江航务管理局党组书记、局长王建华表示，要靠前谋划、前瞻布局。当前，该局已完成珠江水系行业规划，即将提前谋划布局“十五五”规划。“我们还将做好琼州海峡客货运输最佳通道这篇‘大文章’，做好西江航运干线航道通航保畅工作，提升规范化管理水平，保障水运大通道安全畅通有序。”

长江口航道管理局局长、党委书记赵洪波表示，未来需要不断加强以科技创新赋能交通强国建设，谋划长江口韧性航道建设交通强国试点工作，开展航道体系建设韧性、基础设施安全韧性、绿色及智慧韧性提升等研究，通过谋划国家重大科研牵引长江口航道高质量发展。另外，当前长江口航道的运量趋向饱和，需要加快推进长江口南槽航道二期工程建设，推进长江口北港航道前期研究，尽快形成“一主两辅一支”体系建设，探索投融资和资金保障机制，推进部市合作，服务长三角一体化发展和上海国际航运中心建设。

长江三峡通航管理局局长齐俊麟介绍，三峡工程建成后，极大促进了长江航运发展，三峡船闸提前19年达到设计通过能力。“报告提出，要做好三峡水运新通道的论证和前期工作，既鼓舞人心，也感到重任在肩。新通道建设期间，必然对三峡河段通航秩序产生一定影响，我们将积极谋划，全面梳理葛洲坝工程、三峡工程建设运行维护多年经验，形成涉及海事监管、航道维护、调度指挥、锚地管理、通信保障、船闸及升船机运行维护等领域的整套成果，确保建设期间安全稳定有序。”

报告提出，2024年将制定推动内河水运高质量发展的意见，这让湖北港口集团有限公司总经理何宪礼倍感振奋。他认为，当前内河水系互联互通还存在瓶颈障碍，从构建国内国际双循环角度讲，内河水运高质量发展应上升到更高高度；作为港口企业，只有内河水运发展，才有更多广阔的服务和发展空间。他建议，在制定意见时充分考虑资金保障机制，创新投融资模式，鼓励民营资本参与；深化汉江流域综合利用，打通汉江安康到十堰段通航瓶颈。

积极推动交通物流降本增效，有效降低全社会物流成本，才能把交通运输发展成果不断转化为生活品质，让美好愿景加快成为美好现实。

报告提出，2024年要调整优化运输结构，持续推动大宗货物和集装箱中长距离运输“公转铁”“公转水”。来自港口企业的代表对此提出诸多设想与建议。

何宪礼表示，铁水联运投资大、建设难度高，建议从全国层面做好规划，根据现有铁路网络分层分级设计铁水联运枢纽，指导各地开展建设。同时在“硬联通”外做好“软联通”，深入推进国家综合交通运输信息平台和综合交通大数据体系建设。

广州港集团有限公司党委书记、董事长李益波表示，将努力打造南沙国际航运物流枢纽核心承载区，利用龙穴岛要素资源比较聚集的特点，打造多式联运枢纽。同时积极构建港口协同发展的新格局，进一步深化大湾区港口群合作，共同打造大湾区世界级港口群。

统筹抓好高质量发展和高水平安全

安全是交通运输一切工作的根本前提。2024年全国交通运输工作会议提出，统筹高质量发展和高水平安全，为2024年各项工作划清了底线。

“我们深感责任更大、担子更重。”交通运输部海事局副局长徐春结合明年重点工作提出，将从“陆海空天”四个维度全面加上水上安全监管，尤其是加强深远海感知，同时进一步推动VTS设备国产化。此外，还要完善体制机制，锚定船舶建造至船舶退出使用全链条，进一步打造船舶“全生命周期”监管，提升水上安全水平。

作为保障水上交通安全的主力军，直属海事系统锚定筑牢水上安全防线，想新路、谋实策、出新招，确保守土有责、守土担责、守土尽责。

上海海事局党组书记、局长，上海组合港管理委员会办公室主任谢群威表示，将进一步谋划落实船舶全生命周期、船员全职业周期、航运公司全运行周期管理机制，有力推进海事监管向事前预防转型；积极贯彻落实全要素水上“大交管”建设要求，进一步改进“保峰控流、错峰分流”举措，构建更为精细化的水上监管和交通组织模式，保障辖区安全形势稳定。

“要切实发挥好海事监管职责，深刻认识安全规律，积极推出创新举措，做好水上安全监管，尤其是危险品运输监管，牢牢守住安全底线，在服务长三角一体化和海洋经济发展中，充分发挥浙江海事作用。”浙江海事局党组书记、局长邱铭说。

当前，水上飞机、潜水艇观光等一系列海上新业态层出不穷。针对统筹新业态发展和高水平安全，广东海事局党组书记、局长陈传全表示，将聚焦“抓重点、查盲点、补弱点”，实施水上交通安全治本攻坚行动，增强涉海新业态发展的规律性认识，压实主体、属地、监督三方责任，推进海事治理体系和治理能力现代化建设。

“要加大对水上新业态安全监管的重视，在支持新业态规范发展的同时，完善风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，突出预防、突出重点、突出创新，着力消除水上交通安全风险隐患。”海南海事局党组书记、局长吴辉表示。

长江海事局党委书记、局长李江介绍，今年以来，长江海事辖区范围各项安全指标再创新低，但新业态和非传统因素对长江水上安全带来了新挑战，如三峡地区地质灾害防范问题等。他提出，要努力压实安全生产三个责任，即地方政府领导责任、企业主体责任、海事和其他部门的监管责任；同时积极推动信用管理，推动安全发展从“他律”向“自律”转变。“稳住安全基本盘，统筹发展和安全，助推长江航运高质量发展。”

“要加快全要素水上‘大交管’在长三角水域推广运用，建立无人机区域性机库和智能巡航运行体系，推进辖区船舶‘全过程不违规不违法’，完善运输船舶违法违规信息跨区域跨部门通报机制。加强寒潮大风等极端天气防范应对，客汽渡、危化品等重点领域风险防控；强化沿江沿海水上应急救援能力建设，优化搜救力量布局。”江苏海事局党组书记、局长朱汝明思路明晰。

在2024年重点工作部署中，强化应急管理体系和能力建设成为救捞系统谋篇布局的重要切口。

交通运输部救助打捞局局长王雷表示，救捞系统将锚定“三精两高一强”目标持续发力，即实现人员精湛、装备精良、技术精湛，应急处置效率高、内部管理水平高，把交通救捞打造成为一支强大的国家海上应急救援尖兵和拳头力量；强化应急能力建设，更好更快构建基于无人技术的海陆空天一体化搜救体系；强化应对巨灾能力的建设，针对台风、强寒潮等突发极端天气下的海上大规模人员救援和突发事件处置做好预案和模拟演练。

北海救助局局长丛培坤聚焦“融合”破题，表示要将船员、潜水员和飞行员三支队伍融合在一起，将人命救助、财产救助和环境救助三个职责融合在一起，将空中、水上、水下三大救助手段融合在一起，更好地和“三省一市”海事融合在一起，积极与部内科研院所融合在一起，和社会力量融合在一起，推动救助事业高质量融合发展。

“接下来，我们将凝聚全局力量，以最坚决的态度、最迅速的行动、最务实的举措，坚决落实好交通工作会议精神。我们要坚持问题导向、目标导向，全面做好救援案例复盘，评估效果、分析原因和总结经验，积极探索数字赋能工作、进一步提升非常规核心救助能力，为努力当好中国式现代化的开路先锋贡献东海救助的力量。”东海救助局局长李表康说。

“新的一年，我们要努力在‘精、强、优’上下功夫，即：专业队伍要精，具有一流理念、作风、素质和能力，具备履职尽责的特长绝活；综合实力要强，拥有一流装备技术，能够快速反应、高效处置海上突发险情；作用发挥要优，关键时刻发挥关键作用，在急难险重的应急救助、抢险保障任务中发挥中坚作用。”南海救助局局长吴建成说。

上海打捞局局长李泽为表示，打捞行业是一项高风险的工作，既要有效实施救助打捞，又要保证自身安全，是一项不小的挑战。下一步将全力抓好安全工作，以科技创新、技术进步引领救捞能力的提升，加快现代科技和传统救捞技术的融合，努力提升应急保障能力。同时也要借鉴国际先进经验，尽快补齐短板，加快推进现代化专业救捞体系建设，为交通强国建设贡献救捞的智慧和力量。

讨论现场处处洋溢着思考交流的浓厚氛围，与会代表们还从压实主体责任、提升从业人员安全意识、加强行业安全培训等多角度，共同探讨了前行中的问题、发展中的举措。

以“四个一流”服务保障现代化产业体系建设

报告提出，要按照“四个一流”的要求，加快融合、更好的服务现代化产业体系建设，进一步拓展交通运输高质量发展的战略纵深。

着力打造一流设施，通过大通道、大网络、大枢纽孕育大产业——

浙江省交通运输厅党组书记、厅长蔡洪介绍，明年浙江将以强港建设为牵引，在服务“双循环”的战略上全力以赴；以重大项目为牵引，在优化综合立体交通网上全力突破；以四港联动为牵引，在构建现代交通物流体系上全力投入；以“交通+”为牵引，在服务共同富裕上要全力突破；以数字交通为牵引，在推动行业治理的提升上全力以赴。

重庆市交通局党委书记、局长许仁安表示，要全力抓好成渝双城经济圈交通一体化发展，全力抓好国际性综合交通枢纽城市的打造，全力抓好交通数字绿色转型。我们将把数字重庆作为一个重点，打造数字交通绿色转型，下一步作为头等大事来抓。全力抓好人民满意的交通建设，包括公交一体化、城乡交通一体化，夯实安全基础设施建设。

江苏省港口集团有限公司副总经理顾国华介绍，未来该集团将全力推进“水运江苏”建设，描绘海、江、河水运一张图，把通港达园的优势发挥好，全力建设南京区域航运中心、水运江苏网，承接未来苏南产业转移，打造沿江沿海枢纽港口。

中国物流集团有限公司党委常委、副总经理杜波介绍，明年将进一步加强智慧绿色物流体系建设，整合统一平台，打造“AI+物流”智能物流体系；加大多式联运建设，做好物流网络优势，打通难点、堵点；进一步促进物流保通保畅，加强危化品、冷链、长大物资仓储等基础建设。

着力打造一流技术，推动形成交通运输相关战略性新兴产业和未来产业——

绿色智慧交通是交通运输高质量发展的题中之义和必然方向。“报告提到了智慧交通建设、智慧航道建设、电子航道推广应用等，让我们倍感振奋。”长江航道局局长曹江洪介绍，下一步该局将加快落实《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》，以长江电子航道图为基础，推动“长江e+”与浙赣通、船家宝等服务平台数据共享、服务互通，打造长三角地区水运服务一体化示范区。以智慧航道为抓手，推动航道、港口、船闸、船舶、货物等要素信息资源融合，构建航运物流全景大数据生态体系，促进内河智慧航运一体化发展。“建议加大电子航道图推广应用力度，通过分步实施、逐步推进，让全国内河航道像公路、铁路一样实现‘一图同览’。”

东海航海保障中心党委书记、副主任汪志军表示，该中心将继续探索数字化转型，提供更加优质的服务产品和应用场景，聚力服务经济社会发展，为水上交通安全和经济社会发展贡献东海航保力量。

交流讨论中，不少港口企业介绍了绿色港口、智慧港口建设经验，并积极谋划持续领跑。

天津港（集团）有限公司总裁焦广军介绍，集团建成的全球首个“智慧零碳”码头，使用了分散式风力发电系统，生产的绿色电能完全覆盖自身用电需求，实现了在能源生产和消耗两端的二氧化碳“零排放”。“今年天津港要继续建设16台风机，预计明年实现用电方面50%清洁化，逐步由零碳码头向零碳港区、零碳港口迈进。”

浙江省海港投资运营集团有限公司总经理陶成波介绍，将在加快推进智慧绿色低碳的港口建设方面下功夫。一方面全力推进现有港口码头的智慧改造，推行无人集卡与有人集卡混行方式；另一方面以更高的标准规范新建全自动码头，全面推进低碳建设，重点发展风、光、氢等新能源。

打造一流技术，需要一流的人才支撑。大连海事大学党委书记许民强表示，该校将强化“双一流”建设，把“双一流”建设与交通强国战略结合起来，强化交通强国高层次人才的供给，为党育人、为国育才，加快建设国际海事学院、港航产业学院，有组织培养交通人才，确保交通运输基业长青。

着力打造一流管理，推进交通运输治理现代化——

推进交通运输治理体系和治理能力现代化，是加快建设交通强国的必然要求，也是确保交通运输行业高质量发展、行稳致远的现实需要。

报告提出，要建立健全理论体系、战略体系、标准体系等，中国船级社党委书记蔡琰先对此深有感触。他认为，行业减排降碳提供了产业发展机遇，要加快建立航运可持续燃料标准和机制，明确航运可持续燃料标准核算方法，既要满足国际社会共识，又要建立与国际接轨的认证体系。同时要加强降碳减排规则制定，深化降碳减排的一揽子技术，推动国家碳交易市场建设及其作用发挥。

标准先行，有利于打通制约发展的堵点难点。重庆物流集团有限公司党委书记、董事长曾勇指出，目前多种运输方式看似无缝衔接，但由于铁路、公路、水路不同运输方式间管理体制相互独立，各自运单、标准差别巨大，市场环境不完善、法规标准不适应等问题突出，我国多式联运发展水平目前仍然较低。“建议打破行业壁垒，执行统一的标准，建设铁水联运数据共享平台，真正实现物流的互联互通。”

针对多式联运信息集成度偏低的问题，李益波建议，建设标准统一、功能完善的多式联运信息化平台，以国内行业标准为基础，建立统一的数据化、信息化标准，通过与多式联运相关的港口、铁路、口岸部门等主体的系统对接，并以区块链技术实现多式联运跨地区跨部门信息共享交换、互联互通，从而提升运输效率、节约物流成本。

着力打造一流服务，大力发展现代运输服务，壮大“交通+”产业业态——

发展新业态，风从海上来。如何发挥海事作为，护航经济发展？

“要提升海事在补链延链强链中的作用。”河北海事局党组书记、局长张铁军表示，要从管船舶、管船员拓展到管交通，延伸到产业链供应链，提升北方能源运输海事保障力度，努力构建矿、路、港航、电全链条的保障体系。

福建海事局党组书记、局长陈凯表示，将创新海事服务机制，主动参与地方政府试点项目，促进成果转化与产业发展对接，支持海上风电、海洋牧场等新业态发展，加快电动船、双燃料船等新能源船舶监管要求和船员适任标准研究。

把打造一流营商环境与推动高质量发展紧密结合。南海航海保障中心主任蒋见宇指出，中国有庞大的船队，但航行导航从服务到设备，卡脖子情况严重。“船台乃至海图生产软件，目前都依赖于西方国家，我们将紧紧盯住这条新赛道，在引领导航设备、导航服务、海上安全保障服务和设备生产产业中发挥更多作用。”

建设“冰上丝绸之路”，助力北极东北航道开发和利用，北海航海保障中心党委书记邓祝森介绍，明年该中心将加快推进北极海岸电台建设，为航行船舶提供可靠的通信保障；积极发挥国家AIS中心的作用，分析船舶活动规律，做好航海保障服务；积极参与国际履约，不断发出中国声音、提升国际影响力。