

# “我在海上过大年”

□ 全媒体记者 张妮 孙木子

饰,让旅客一登船就能感受到浓浓的新春氛围。“海上年夜饭、海上春晚、新年特色下午茶……完全超出了我们对‘年味儿’的预期。”韩先生高兴地对记者说,“与此同时,充满民俗特色的传统新春活动也一应俱全,像投壶、剪纸、包饺子、写春联、绘脸谱等等,小朋友玩得很开心。”

据介绍,“爱达·魔都号”首个春节主题航次有来自三十多个国家和地区的1300名船员与近4600名中外宾客,共享海上中国年,近4600名宾客的载客量,创下了“爱达·魔都号”运营以来的客流新高。

春节假期前,记者也登上“爱达·魔都号”,体验了一把不一样的节日氛围。当日中午,“爱达·魔都号”从日本冲绳返航靠泊码头,乘

客在工作人员指引下有序排队下船。同时,码头上也早已排起长队,等待下一班当日傍晚开往韩国济州岛的航次。

记者在吴淞口国际邮轮码头看到,无论是在航站楼还是候船大厅,红灯笼、中国结、新春福字随处可见,装点出浓厚的节日气氛。登船前,不少游客以“爱达·魔都号”为背景拍照留念。

走入船舱,映入眼帘的是位于船中区域的爱达广场舞台。金色旋转梯下,龙形彩灯旁,老上海爵士乐缓缓奏起。来自江苏的小陈和爷爷奶奶一起感受了这次“爱达·魔都号”之旅,还在读小学的小陈对旅程表现出极大的兴趣,滔滔不绝地向记者讲述自己的所见所闻。“我以后年年放假都要来,暑假

来一次,寒假来一次!”小陈激动地说。

今年,上海吴淞口国际邮轮港将迎来完整的运营年。年后,“地中海荣耀号”以及皇家加勒比的“光谱号”将在宝山相继开启母港运营。全年吴淞口国际邮轮港将运营160航次,其中,“爱达·魔都号”“地中海荣耀号”以及皇家加勒比的“光谱号”共运营153个航次,另外,还有7个航次的访问港。

记者从宝山海事局了解到,今年春运期间,吴淞口国际邮轮港共开靠国际邮轮24次,这意味着,继2019年后,上海吴淞口国际邮轮港的热闹景象已然再度归来。宝山海事局将持续强化“主角”意识,优化邮轮安全监管和服务保障工作,全方位服务邮轮经济全面复苏。



## 高质量推进智慧港口建设

□ 罗本成

智慧港口建设是当下世界各大港口赢得差异化竞争优势的重要举措。如何高质量推进智慧港口建设,一直是业界亟待破解的难点问题。

近年来,我国各大港口积极对标世界一流,全方位推进港口智慧化进程,在基础设施数字化、生产运营管理智能化、对外服务智慧化及标准规范体系建设等方面取得了显著成效。自动化码头运行稳定,装卸效率逐步提升,运营情况良好,已成为我国水运高质量发展的靓丽名片;码头大型港机智能远程控制技术总体水平处于国际前列;基于5G技术的新一代自动驾驶车(AGV)、无人集卡等智能化水平运输设备全球率先投入应用;已建成18座自动化集装箱码头,在建(含改造)自动化码头27座,数量规模均居世界首位。

但也要看到,目前我国港口90%以上仍是传统码头,智慧港口建设统筹谋划与协调联动不足、数字赋能深度与广度不够、功能定位与发展方向尚未形成共识。特别是我国东、中、西部地区发展不均衡,沿海与内河发展存在差异较大。发展不平衡不充分不协调的问题已成为制约我国智慧港口高质量发展的重要方面。

此外,港机电控系统、自动化码头作业软件以及底层操作系统等,存在部分产品国产化程度不高甚至“卡脖子”现象,自主可控水平有待进一步提升。硬件方面,自动化码头桥吊、AGV、轨道吊三大设备核心配套件国产化占比不足10%,国产电控系统占比不到1%,进口品牌处于绝对优势地位。软件方面,目前尚未普遍应用完全自主知识产权的国产数据库,港口数据库主要依赖Oracle等国外公司产品,存在一定的“后门”和漏洞,数据安全存在风险隐患。

智慧港口建设涉及政策、技术、人才、资金、运营等方面,是一个长期而复杂的系统工程,需要统筹谋划、循序渐进、协同联动。智慧港口建设通常投入成本较高,而经济效益产出相对滞后,无论是设备升级还是新建自动化码头成本都比较高。一些新兴技术场景融合还不成熟,创新研发周期长、资金投入大,且投资与收益回报难以预测和平衡。如何平衡好应用风险与收益,港口企业也存在一定的顾虑与矛盾心理。随着港口智慧化进程加快,相关标准规范尚缺失,政策机制尚不健全,人才智力支撑尚不足,以及如何平衡投入与产出效率、风险与收益等现实问题也不可回避。

破解这些问题的关键在于上下联动、政企协同,共同营造良好发展环境,充分调动市场主体的积极性与创新性,聚力加快推进智慧港口建设。

日前,交通运输部印发《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》(简称《意见》)明确,以数字化、网络化、智慧化为主线,以提效能、扩功能、增动能为导向,以智慧化生产运营管理服务为重点,着力推进高质量发展,到2027年建成一批世界一流的智慧港口,为我国智慧港口建设指明了路径与方向。

笔者认为,要以《意见》出台为重要契机,加快利好政策的落地见效,强化创新驱动、科技赋能,着力提高港口生产运营管理服务效能,加快打造世界一流的智慧港口,有效支撑加快建设交通强国。

(作者单位:交通运输部水运科学研究所)

## 江海直达助力宁波舟山港打造国际粮油集散中心

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 周紫荆 王龙彬 陈谦益)2月22日,从宁波舟山港老塘山作业区启程的“江海直达16”轮载着1万吨大豆稳稳泊入湖北鄂州港,标志着宁波舟山港“舟山—鄂州”粮食江海直达新航线成功首航。

在浙江省海港集团、宁波舟山港集团“双一流”建设目标的指引下,宁波舟山港舟山港务有限公司(简称“舟港公司”)持续梳理长江中游的货主和粮食业务布局情况,全面分析原有物流方式,围绕江海直达船型以及客户需求,设计“海江公铁”多式联运方案,切实帮助货主降低运输成本、提高货运质量。截至目前,舟港公司已开通江海直达航线8条,最远可以将货物沿长江运送至湖南岳阳。

随着江海直达运输需求扩大,舟港公司业务团队着眼提升

服务、擦亮品牌。2022年8月,江海直达“运力池”正式启用,舟港公司“升级”成为全程物流的“总包方”,协调“池子”里的货源、服务和船舶,充分发挥港口枢纽优势,为更多腹地企业提供便利。

在“运力池”的加持下,江海直达业务得到持续深耕,更多的沿江货主被吸引加入“运力池”。服务水平和品牌影响力的提升,进而促进了江海直达新航线开辟、准班轮化运行、“直达+全卸”新运输模式落地等一系列利好。

“现在,不管是船东、货主还是长江沿岸的港口企业,都认准了我们的江海直达品牌!”舟港公司业务部部长王栋表示。截至今年1月底,江海直达“运力池”启用一年半来,已累计完成货运量353万吨,取得了特色业务发展的喜人成绩。



近日,有船员咨询:“按照《内河小型船舶技术规则(2024)》的规定,如果同一载客处所内设有坐席(沿船舶纵向排列布置)和站席,且坐席设置在船中,站席设置在坐席的左右位置,在计算站席面积时,请问坐席与站席之间是否需要扣除最小净宽度为

0.6m的纵向通道面积?”

根据规定,“当坐席沿船舶纵向排列布置时,载客处所内应设置纵向通道,纵向通道的最小净宽度为0.6m”,在计算站席面积时,需要扣除最小净宽度为0.6m的纵向通道面积。

全媒体记者 尹宇龙

有船主咨询,内河普通货船的机舱需不需要安装固定二氧化碳灭火系统?

记者向芜湖海事局了解获悉,2008年3月1日之前建造的载重吨≥2000的内河普通货船

需要安装固定二氧化碳或压力水雾灭火系统,2008年3月1日之后建造的总吨≥2000的内河普通货船需要安装固定二氧化碳或压力水雾灭火系统。

全媒体记者 甘隼

## 世界最长跨海高速铁路桥吹响春节复工“集结号”

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 张典砚

2月17日,晴空暖阳照耀着杭州湾南岸这片辽阔海域,也为通苏嘉甬杭州湾跨海铁路桥项目的施工现场带来了新年复工的喜悦与祥和。

在引桥184号墩施工水域,施工船舶来回穿梭,在宁波海事部门的通航安全保障与施工作业安全指导下,经过近10个小时的连续作业,打桩船“水麒麟1”成功打下了3根钢管桩。春节后复工首日,356名管理和施工人员全部到位,复工率100%。工人们开足马力抢工期,瞄准节点赶进度,按下项目建设进度“快进键”。

通苏嘉甬杭州湾跨海铁路桥是新建南通至宁波高速铁路的控制性工程,包括北、中、南三座跨海大桥和跨大堤、海中、浅滩区引桥,全长29.2公里,采用时速350公里的双线无砟轨道设计,是目前世界上在建长度最长、建设标准最高的高速铁路跨海大桥。建成后创下多项世界纪录,在世

界高速铁路桥梁建设领域具有里程碑意义。

“目前,杭州湾跨海铁路大桥南航道桥完成148根钢管护筒及481根平台钢管桩沉放,海中引桥已完成36根钢管桩沉放。中交二航局项目部常务副经理姚腾龙介绍,将进一步加大人员和设备的投入,加快主墩钻孔桩和平台搭设等工程建设,确保在2024年台风季来临前为主墩钢围堰安全封底打下坚实基础。

“杭州湾是世界三大强潮海湾之一,存在大潮差、强冲刷、急流速等特点,打桩船等施工船舶的作业难度极大,要抢抓进度确保按时完工,必须时刻关注天气、潮流变化,牢牢把握有限的窗口期。为此,我们密切跟进打桩作业进度,从水上交通安全角度出发,指导工程项目指挥部制定周密的打桩作业安全保障方案,并为打桩船‘水麒麟1’低平潮时由‘顺航拖1’拖轮拖带至杭

州湾大桥作业水域提供全程水上交通疏导服务。”宁波镇海海事处相关负责人表示,“自项目初期阶段,我们就密切加强与业主单位的对接,针对项目开展了沙盘模型桌面推演、涉海施工安全风险隐患排查梳理、杭州湾海域水文气象对海上施工的影响等专题碰头会,从最省时省力、最减压增效等角度提升安全管理布局。布设自施工陆域跨越浅滩区直至海域段长达3300米的工程施工栈道,从根源上解决了滩涂区建筑器材运输难、施工人员物料进场难等问题,更按照高等级标准对沿途布设了防护安全栏、防撞撞荧光警示标等应急设施。”

目前,杭州湾跨海铁路大桥南航道桥正在抓紧施工,预计到2027年底,杭州湾将进入“双桥时代”。届时,将推动长三角地区路网结构更加完善,极大便利沿线人民群众出行,对推进长三角一体化发展具有重要意义。

## 黄茅海跨海通道完成龙年开工首吊

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 张鹏飞)2月19日,记者从珠海海事局获悉,在海事部门保障下,黄茅海跨海通道龙年开工首次水上钢箱梁吊装作业当天顺利完成,此次吊装的是黄茅海大桥中塔29号箱梁,将为黄茅海跨海通道2024年6月实现合龙、2024年底实现通车打下坚实基础。

黄茅海大桥是黄茅海跨海通

道的关键性控制工程,全长2200米,为世界上跨径最大的三塔公路斜拉桥。据了解,本次吊装的钢箱梁由船舶从海上运输至施工现场,再用桥面吊机以对称吊装方式起吊。作业地点位于珠海崖门出海航道,日均船舶流量约180艘次,由于水面通航情况复杂,作业难度大,对水上交通安全保障要求高。

据介绍,吊装作业前,海事部门已派出3艘执法船艇、1架无人机、23名执法人员对崖门出海航道上下游水域实施交通管制,防止无关船舶进入施工水域,对作业造成影响;在作业过程中,通过远程管控和现场精准拦截的方式,对26艘可能闯入警戒区影响作业安全的无关船舶进行了提醒拦截,全程保障了吊装作业顺利进行。



近日,长江重庆航道工程局“抓扬16”船舶承担了朝涪段航道整治工程1标项目礁石子区域的水下清渣任务。该水域环境较

为恶劣,冬季施工时常处于雾区内,且施工区域紧邻航道,过往船舶较多,安全压力较大。为确保顺利完成施工任务,船员们坚

持“晨起迎光而作、夜里挑灯挖江”。图为大管轮张清林对船舶设备进行常规巡查。

付海波 摄

## 新春走基层

“这是我们全家第一次在海上过年,既期待又兴奋,早早地就做好了各种登船准备。”拥有丰富邮轮体验的韩先生一家,在2月9日除夕当天,乘坐“爱达·魔都号”从上海吴淞口国际邮轮码头出发,开启了5晚6天的春节主题邮轮旅程。

为了契合新春主题,“爱达·魔都号”装扮一新,独具特色的“龙船打卡”装置和各式各样的新年装

## 山东港口2024年重点项目投产开工

本报讯(全媒体记者 马榕蔚 通讯员 张天明)2月21日,山东港口2024年世界级港口群建设(青岛)建成项目投产暨新项目开工仪式在青岛邮轮母港举行,标志着山东港口在青岛共计32项、总投资754.85亿元的建成投产、续建及新启动推进项目正式启动。

据了解,2023年山东港口在青建成投产项目14项,总投资128.35亿元,包含青岛港前湾港区自动化码头三期等世界级专业化码头集群项目3项、青岛港董家口港区公共管廊二期等服务全球的一流综合集疏运体系项目3项、青岛港董家口港区原油商业储备库三期等服务全球的一流港口生产配套设施7项以及中国北方生活消费品(青岛)分拨中心即墨基地等面向全球的生活消费品分拨中心1项,将新增码头通过能力70万TEU、原油仓储能力260万立方米、库场128万平方米、分拨基地1个。

目前续建项目7项,总投资约105.5亿元,包含董家口港区第二座40万吨矿石泊位工程等世界级专业化码头集群项目1项、董家口港区液体化工仓储二期等服务全球的一流港口生产配套设施2项、青岛港董家口港区中心路立交工程一期及中心路取直段工程等服务全球的一流综合集疏运体系项目1项、山东港口航运金融中心等面向全球的“三区互融”示范区3项。以上项目建成后,将新增码头通过能力3000万吨、粮食仓容16万立方米、液化品罐容13.2万立方米、道路长度1940米、建筑面积约22.7万平方米,进一步提升港口服务保障能力。

2024年新启动推进项目11项,总投资521亿元,包含青岛港董家口港区北三突堤7—8#泊位工程等世界级专业化码头集群项目4项、董家口至沂水新建铁路工程等服务全球的一流综合集疏运体系项目1项、董家口港区液体化工仓储三期等服务全球的一流港口生产配套设施项目1项、青岛港董家口港区冷能发电项目等全球领先的智慧绿色平安港口项目1项、源文化中心(市图书馆新馆)项目等面向全球的“三区互融”示范区4项。

## 江西乐平水利枢纽开工建设

本报讯(全媒体记者 石孟园 通讯员 朱定文)2月18日,在江西景德镇市乐平市坞陂乡对家村的乐安河水域,总投资42.59亿元的乐平水利枢纽工程举行开工仪式。

据介绍,乐平水利枢纽工程位于饶河干流乐安河中游,是《江西省水网建设规划》的重要节点工程,该工程坝址控制流域面积6365平方公里,正常蓄水位26.50米,总库容4.998亿立方米,防洪库容2.457亿立方米,电站装机22.5兆瓦,是一座以防洪、灌溉为主,兼顾航运、发电等综合利用的大(2)型水利枢纽工程。