

湖北今年将完成 港航固定资产投资100亿元

本报讯(全媒体记者 杨瑾 缪世雄 陈璐)3月11日,记者从2024年湖北省港航工作会议上获悉,今年湖北计划完成港航固定资产投资100亿元,新增港口吞吐能力3000万吨,确保港口集装箱铁水联运量增长15%、确保注册内河船员总数突破5万。

在水运建设方面,今年湖北加快老旧码头改造升级,建成武汉港中华路码头改造提升项目、荆州港

江陵经济开发区综合码头工程、武穴港黄家山散货码头工程。加快建设三峡枢纽江南成品油翻坝码头(坝上)工程、荆州港斗湖堤作业区多用途码头工程、黄石港棋盘洲港区三期工程。开工建设武汉港江夏港区金水作业区一期码头工程、荆州港丽源码头升级改造、武穴港铁水联运工程综合码头。推动汉江碾盘山、新集枢纽全面建成。

此外,在航道提级扩能方面,今年湖北将推动汉江兴隆至蔡甸2000吨级航道、汉江兴隆2000吨级二线船闸、汉江丹江口至襄阳段不衔接段航道、涢河航道开工建设。开展汉江王甫洲1000吨级二线船闸前期工作研究。加快推进唐白河、浠水、汉北河、富水等航道建设。

今年,湖北将大力推进“水运+旅游+文化”融合发展,加强旅游

渡运码头建设,计划推进第一批11个旅游渡运码头建设,支持武汉、宜昌3条旅游客运航线打造国内水路旅游精品航线,推进清江、丹江水库、梁子湖等水上旅游提档升级,支持打造高品质长江省际休闲度假旅游航线。深入开展“美丽乡村渡口”共同缔造,力争完成100道渡口提档升级、50道渡口撤销拆除,研发推广渡船标准船型。

新闻速递



时隔四年大连港 国际邮轮业务恢复

本报讯(全媒体记者 陆民敏 臧永亮)3月10日,正在环球旅行的国际邮轮“翠德丹”号停靠大连,这座海滨城市迎来了来自47个国家和地区的2013名游客和工作人员。“翠德丹”号是自去年9月我国全面恢复国际邮轮运输以来,首艘到访东北城市的国际邮轮,标志着辽港集团时隔四年正式恢复国际邮轮业务,重燃区域邮轮产业与邮轮经济发展引擎。

为做好“翠德丹”号国际邮轮的到访接待工作,大连港客运总公司加快推进港口资质办理的同时,提前研究制定服

务保障方案,维护修缮码头设施设备、确保网络通讯畅通,并首次启用升级改造后的国际候船厅,抽调人员加强现场服务。

2023年9月,进出我国境内邮轮港口的国际邮轮运输全面恢复。为做好国际邮轮复航准备工作,辽港集团新建1个15万吨邮轮泊位,大型邮轮泊位达到2个;对邮轮中心候船厅进行升级改造,增加联检、温控等功能,实现邮轮、班轮、联检、候船通用;调整海员通道和班轮泊位,将国际国内作业区域完全分开,大连港国际邮轮专用功能区初步建成。

江苏开展“水运江苏·美丽港航” 建设专项行动

本报讯(全媒体记者 顾晓平 通讯员 王成之)日前,江苏省交通运输厅印发通知,决定在全省开展“水运江苏·美丽港航”建设专项行动,紧扣“加快打造更具特色的‘水运江苏’”这条主线,提升“水清、岸绿、河畅、文兴”四大特质,更全面展示港航之美、更充分发挥水运之利,支撑江苏由水运大省向水运强省高质量转变。

通知明确,要紧紧围绕交通强国、美丽中国建设战略任务,2026年,以京杭运河江苏段和宿连航道等干线航道、沿江沿海港口为重点,打造一批突出“水运+生态”“水运+服务”“水运+文化”等功能的美丽港航项目,率先建成一批安全畅

通、便民高效、生态环保、特色鲜明的美丽港航项目;2035年,“以闸为珠、以河为线、串珠成链、织链成网”的港航风貌得到充分展现,“便捷顺畅、人人享有”的港航服务更加可及可感,“港产城”设施融合、服务融合效应充分发挥,让广大人民群众真切感受到“水运江苏”高质量发展成果。

为实现以上目标,江苏将实施多项重点任务,主要包括:加强系统谋划,制定并发布“水运江苏·美丽港航”生态、服务、文化等系列建设指南,在全省打造一批“水运江苏·美丽港航”生态航道、绿色港口、服务标杆和文化窗口;打造生态航道,加快“联网畅通、达海通

江、优质高效、保障有力”的“两纵五横”高等级航道网建设,深化5G、北斗、物联网等数字技术与港航基础设施的融合应用,推广应用有利生物多样性的生态型护岸,因地制宜开展生态航道建设,进一步提高土地空间、岸线等使用效率,科学制定干线航道疏浚土方综合利用方案;打造绿色港口,进一步推动靠港船舶使用岸电常态化,引导港口岸电设施智能化升级,推进港口清洁能源、可再生能源使用,加快推进港口污染防治设施标准化建设,提高粉尘防治信息化监管水平,稳步推进船舶水污染物“船港城”一体化治理,持续推进港区绿

化工作;打造服务标杆,推进重点通达园内河运输支线航道建设,形成海江河、公铁水联运特色鲜明的水运服务体系,全面建成内河等级以上航道电子航道图,完善江苏内河船舶手机导航系统,合理布局水上服务区泊位及靠泊设施,提供常用船舶机修配件预约采购、船舶机械维修常用工具借用、日常生活物资代购、快递寄存等便民服务;打造“水运江苏·美丽港航”文化窗口,依托长江、京杭大运河江苏段沿线船闸、水上服务区等设施,高水平打造一批港航文化长廊、港航文化宣传设施点和港航文化地标,加强港航文化挖掘展示。

厦门国际邮轮母港开启新航季

本报讯(全媒体记者 王有哲)3月10日上午,被誉为“艺术之船”的“地中海”号邮轮,在海巡艇的护航下安全靠泊厦门国际邮轮码头,将于3月14日前往日本石垣,开启以厦门为母港的首航之旅。这是今年来厦的首艘国际邮轮,也是“地中海”号邮轮首次以厦门为母港开启航程。

开启航程的厦门首航,标志着疫情后厦门国际邮轮母港常

态化航线运营吹响了全面复苏的号角。为加强口岸通关便利服务,赋能厦门邮轮经济稳健发展,厦门海事局制定来港邮轮“一船一策”保障方案,全流程部署监管保障工作。

据介绍,今年邮轮出境游强劲复苏,包括“地中海”号在内,年内共有5艘国际邮轮计划到访厦门,预计将营运28个国际航次,国际邮轮将逐渐成为厦门的一个重要窗口和名片。

天津新港北集装箱中心站 第二线束工程开建

本报讯(全媒体记者 任佳丽)记者从天津市交通运输委员会获悉,3月10日,在天津新港北集装箱中心站内,施工现场机械来回穿梭,机器轰鸣,天津新港北集装箱中心站第二线束工程全面开工建设。

新港北集装箱中心站是全国一级铁路物流基地,是全国铁路物流网络的重要节点和海铁多式联运的重要着力点。新港北集装箱中心站开站至今,运量增长较为迅速,现有第一线束装卸能力趋于饱和,天津市交通运输委积极协调中国铁路北京局集团等股东方,推进第二线束启动建设,并成

功申报纳入2024年国家综合货运枢纽补链强链项目,为项目提供资金支持。

据悉,本次新建的第二线束工程是在既有第一线束装卸线北侧,按照预留线位建设1束2条贯通式集装箱装卸线,有效长980米,新增年装卸能力40万标箱,同步建设拆拼箱库等配套设施。建成以后,将有效提高天津港集装箱海铁联运比例和铁路集疏港能力,加快推进海铁联运发展和运输结构调整,做大做强新港北集装箱中心站全国一级铁路物流基地,放大铁路港口枢纽效应。

大藤峡船闸完成停航检修

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 安宇 方杰)3月10日,第一批待闸船舶下行安全驶出船闸,标志着黔江桂平大藤峡船闸结束为期20天的计划性停航检修恢复通航,西江干线航运恢复往日繁忙景象,有效助力广西航运经济全面复苏。

大藤峡船闸本次检修是船闸在61米高水位运行后的首次检修。自2月19日启动停航检修以来,大藤峡船闸全面检查了液压系统、启闭机控制系统、人字门和输水门金属结构、船闸水工建筑物等设施设备在高水位运行工况下的健康状况,并对部分设施设备进行技术升级改造,提升质量安全,确保船闸运行高效稳定,对船闸下引航道开展航道清淤,保障航

水深满足船舶安全航行。大藤峡船闸是西江航线干线最后一批完成检修的大型船闸,恢复通航后,能够满足最高3000吨级船舶安全过闸,可带动流域沿岸超50亿产业经济发展。

“目前,大藤峡船闸待闸船舶分散在各临时锚泊区有序待闸,辖区通航环境安全有序,可满足24小时通航需求。”贵港桂平海事处处长吕进介绍。据统计,大藤峡船闸2023年累计过闸船舶36964万艘次,人字门和输水门金属结构、船闸水工建筑物等设施设备在高水位运行工况下的健康状况,并对部分设施设备进行技术升级改造,提升质量安全,确保船闸运行高效稳定,对船闸下引航道开展航道清淤,保障航

中远海控与上港集团签署 业务合作框架协议

本报讯(全媒体记者 孙木子)3月11日下午,中远海控与上港集团举行“业务合作框架协议签约仪式”。

此次业务合作框架协议的签署,标志着未来双方将围绕港口服务升级、打造核心枢纽港、港

口物流等方面将优势互补、资源共享,开展全方位业务合作。同时,双方将进一步加强沟通协作,互相学习,不断提升企业核心竞争力和可持续发展能力,促进双方综合竞争力的增强,实现合作共赢。

据悉,上港集团和中远海控作为重要合作伙伴,在各自领域均拥有重要实力和影响力,双方产业链联系紧密。多年来,共同在港口、航运、投资等多领域进行了深度合作,建立了良好的合作基础。



朱码船闸开辟“快速通道”助力春耕备耕物资运输

本报讯(通讯员 王爱国)“谢谢你们为我们护航优先过闸,让我们能快速到港,备耕物资也能快一步到田间地头!”3月11日上午,江苏朱码船闸调度中心在确认船舶过闸后,“皖庐江货68”船主通过高频发来感谢。

当下,正是春耕备耕的好时节,各地化肥、种子、农膜等春耕农用物资需求不断上升,内河春耕物资运输船舶也明显增多(如图),为保障春耕物资、生产物资等运输船舶安全高效过闸,朱码船闸管理所开辟水上“快速

通道”,护航春耕物资船舶快速过闸,助力春耕生产。

朱码船闸还推出“跟踪护航”服务举措,凡是运输粮食、化肥及农膜等春耕生产物资的外省籍船舶或首次通过朱码船闸的船舶,实施辖区航道全程护航过闸。



近日,有船员咨询:“我是航海类学院毕业的,已取得船舶驾驶专业毕业证书,且毕业未超过五年,从未参加过适任考试,请问能参加20规则的三副培训考试吗?”

可以,根据《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》

实施办法第十六条第二款规定:航海类学生完成毕业报备的,可按以下要求申请操作级适任考试:(一)在校期间未申请初次适任考试的,自取得毕业证书之日起5年内可凭毕业证书向任何具有相应考试权限的海事管理机构申请初次适任考试。(二)在校期间已申请的初次适任考试及相关补考未全部通过或成绩失效,以及取得毕业证书之日起5年内未申请初次适任考试的,在具有不

少于12个月相应的支持级海上服务资历后,可凭毕业证书向任何具有相应考试权限的海事管理机构按照初次适任考试的相关要求申请适任考试。该适任考试未通过或成绩失效的,再次申请适任考试需重新参加相应的岗位适任培训。航海类学生在理论考试全部通过后进行船上见习的,评估补考期限按照其船上见习所占时间相应顺延。

全媒体记者 魏莹依

全国首个海上载人吊篮行业安全标准发布实施

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 段小军 谭竣予)近日,全国首个海上载人吊篮行业安全标准在阳江市风能协会正式发布实施。《阳江市海上风电施工船舶载人运送吊篮操作及管理要求》由阳江海事局主编,船级社、海上风电实验室等参编,市应急管理局、市发展和改革局等参与指导,是全国首个海上吊篮规范操作和管理要求,将以行业自律、规范标准先行的方式,打开解决海上风电施工安全的“新大门”,为阳江打造国际风电城贡献安全方案。

据悉,由于国内海上吊篮方面的法律法规和管理制度欠缺,公司管理制度空白,作业人员安全意识淡薄,人员从吊篮坠落事故或险情时有发生。海上吊篮载人运送作业存在诸多安全管理方面的问题,比如:海上风电施工单位没有建立海上吊篮安全管理制度,施工单位没有明确海上吊篮的安全管理责任人,海上风电施工船舶和平台的人员穿梭吊篮存在超出作业限制条件运送人员情况(比如风力超过7级时作业),海上吊篮普遍没有配置安全带,存在人员坠落风险等问题。

为解决阳江管辖水域内从事风电施工作业船舶载人运送吊篮的安全问题,防范载人运送吊篮事故的发生,阳江市风能协会邀请阳江海事局、中国船级社阳江检验处、阳江海上风电实验室等牵头编制了《阳江市海上风电施工作业船舶载人穿梭吊篮操作及管理要求》,并于2023年6月15日通过专家评审会,于今年3月8日正式发布实施。

该标准明确规定了海上风电吊篮(吊笼)的设备技术、操作、维护保养、人员防护与培训、安全检查和应急管理等方面要求,填补了我国海上吊篮方面的安全管理制度空白。吊篮规范要求将促进阳江海上风电行业安全自律,有利于保障海上风电作业人员的安全,实现阳江海上风电行业的高质量发展。

重庆物流集团 拓展公铁联运合作

本报讯(全媒体记者 许愿 通讯员 许祥)近日,由重庆物流集团旗下的公运东盟公司运营的西部陆海新通道跨境公路班车与中欧班列深化拓展公铁联运,将一批总货值超90万元的电热水器从泰国曼谷府出发,途径老挝、越南,由广西友谊关入境,到达重庆市沙坪坝区团结桥铁路中心站搭乘中欧班列,最终抵达德国杜伊斯堡,全程约1.2万公里。

此次深化拓展公铁联运合作,是跨境公路班车在稳定运行东南亚通道线路的基础上,不断拓展自身内涵外延,丰富多式联运合作发展,提升通道集聚辐射能级的新举措,为重庆物流集团高质量构建“六个一体化”现代物流运行体系助力赋能。公铁联运与传统运输方式相比,其运输时效和运输成本均实现大幅下降。