

《中华人民共和国航道法》实施十周年系列报道

重庆航道法治“四重提升”

——《重庆市航道管理条例》修订亮点解读

□ 全媒体记者 许愿 吴静

长江朝涪段整治完工实现5000吨级船舶满载通航、建立川渝嘉陵江枯水期通航“放二蓄三”新机制、优化渝黔乌江通航建筑物联合调度机制……自2024年1月1日《重庆市航道管理条例》(简称《条例》)修订实施以来,重庆航道治理实现法治化、智能化、信用化、生态化“四重提升”,为长江经济带高质量发展提供了实践样本。

法者,治之端也。在近4年的修订过程中,重庆市港航海事事务中心认真落实“放管服”改革要求。《条例》修订的7章46条,重点围绕确保航道运行安全绿色、保障水路交通畅通高效等方面,认真总结了重庆市航道管理工作的经验做法,既切合了工作实际,又突出了重庆特色,实现了航道管理从“传统模式”向“现代治理”的转型。

区域协同:探索航道管理协同新机制

党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央从坚持和发展中国特色社会主义的全局和战略高度定位法治、布局法治、厉行法治,在法治轨道上推进中国式现代化。2014年12月,《中华人民共和国航道法》审议通过,从航道规划分类到建设养护,从航道保护制度到通航条件影响评价等多方面进行了完善与革新。航道高质量发展融入了数字经济、生态文明建设等新思想,也对重庆航道管理提出新要求。

在过去相当长一段时间里,重庆航道管理依据的是2010年颁布实施的《重庆市航道管理条例》。随着时代变迁,旧《条例》部分规定与国家法律法规、规章存在一定程度的不适应、不协调,与现实管理要求存在较为明显的滞后,修订条例成为必然选择。

2020年,在上位法《中华人民共和国航道法》大背景下,在重庆市交通运输委员会的领导与支持下,重庆市港航海事事务中心组织相关单位、特聘资深教授用4年时间推动《条例》于2024年1月1日修订实施,为全市航道管理迈向法治化轨道提供了有力支撑。

重庆与周边四川、贵州等省山

水相连,长江上游区域航道干支贯通。新《条例》新增“区域协作”专章,明确了航道区域协同发展沟通协调和联合调度机制、协同规划航道、统筹航道建设时序、协调航道养护标准、加强航道执法协作等内容,为区域间航道协同发展提供了有力的制度保障。

长江上游地区五省(市)航运高质量发展战略合作机制共建实践中,重庆、四川、贵州、陕西、云南五个长江上游地区省(市)凝心聚力,聚焦长江干线、乌江、岷江、金沙江、沱江、汉江、嘉陵江航运发展,积极构建“一盘棋”发展格局,在航道畅通、智慧航运建设等方面不断深化交流与合作,充分发挥水运比较优势,不断满足社会经济发展的需求。

深化协作:凝聚航道管理政企多方合力

在法治下推进改革,在改革中完善法治。《条例》修订进一步明确了相关部门、机构间的协调机制及配合义务。对信息通报共享、应急协调规划衔接、运行保障等制度从立法层面予以固化,如调水、泄水水情通报机制、下泄流量应急调度协调机制、航道信息共享机制、规划衔接协调机制、通航建筑物运行能力保障机制,凝聚起政府、部门、企业在航道管理上的工作合力。

用法治给行政权力定规矩、划界限。《条例》要求航道沿线乡(镇)人民政府、街道办事处应当依法协助做好航道保护相关工作;枢纽运行单位或其他主体作业单位履行水情通报的主体职责,强化安全生产主体责任,加快大数据、现代通信技术的应用,促使信息通报机制更加畅通。

近年来,嘉陵江、乌江航运逐步复苏,但由于航道条件限制,在枯水期上游来水不足时航行条件差的地方经常出现碍航现象。对此,重庆市港航海事事务中心根据《条例》规定,与水利、经信、电站等单位建立了枯水期“放水走船,集中通航”的常态化协调机制,确立了嘉陵江“放二蓄三”的基本通航周期模式。

黔渝两省(市)乌江全线多梯

级通航建筑物“一次申报、连续通过”的联合调度试运行也圆满成功。黔渝两省(市)交通运输主管部门于2024年8月联合印发了《乌江全线多梯级通航建筑物联合调度规程(试行)》,建立了乌江全线多梯级通航建筑物联合调度工作机制,实现了“过闸申报更便捷、数据展示更全面、调度排挡更智能、安检流程更简化”的目标,过闸效率整体提高30%以上。

此外,《条例》还特别规定了航电枢纽节假日前后的通航安排,确保特殊时期也能维持正常的航运秩序,保证通航计划的连续性和稳定性。目前,各航电枢纽运行单位与上下游乡镇人民政府、水上交通部门、航运企业等单位各人员的信息通报机制已基本形成。

信用管理:通航建筑物运行信用评分

《条例》明确规定“市、区县(自治县)交通主管部门应当加强对通航建筑物运行单位的信用管理,并定期公示信用评价结果”。

2024年6月起,历时10个月,重庆市港航海事事务中心法规处、航道处与重庆航交所项目组,根据《条例》研究起草了《通航建筑物运行单位信用评价标准及措施》,及时会同相关部门共同修订纳入《重庆市水上交通运输信用管理实施细则》。

信用管理范围纳入通航建筑物运行单位。信用评价标准具体包含通航建筑物安全运行、水上交通安全事故发生和处置、运行单位安全标准化建设、遵守相关养护管理要求、应急预案设立、建筑物高效运行保障、运行单位服务质量保障、接受监督检查的结果、运行方案的确立、数据报送、廉洁自律表现、应急抢通加分表现等方面。

按照安全运行、养护管理、高效运行、服务质量、监督检查、企业责任、行政处罚、廉洁自律、表彰奖励九大板块进行设定,新增失信行为分类细化扣分标准。

根据违法行为情节轻重、影响大小设定评价扣分标准,实行累计扣分制,对未按要求整改或整改不到位的失信行为,加大扣分力度。该措施针对通航建筑物运行单位

在AA级至D级的五类评价结果上进行了分类,评价结果好的以鼓励支持为主,评价结果较差和差的以加强监管和惩戒为主。

值得一提的是,此次水上交通运输信用管理实施细则修订,除将通航建筑物运行单位纳入信用评价外,还紧扣清廉重庆、清廉交通建设,强调纪法衔接、纪法贯通,增加了信用评价廉洁内容,将对清廉港航建设起到积极引导作用。目前,实施细则正在征求各方意见。

绿色智能:推动航道高质量发展提速

近年来,党中央高度重视生态文明建设,提出了坚持生态优先、绿色发展的新理念。国家与重庆市还先后对建设数字中国、数字重庆作出部署。对此,《条例》明确规定交通主管部门会同数据等部门,统筹推进航道数字化、智能化,提升航道管理服务水平。

以“硬指标”倒逼航道服务能级提升。强化采砂监管措施,借鉴四川省交通、水利部门经验,规定采砂单位或者个人应当及时对涉及航道、航道保护范围的采砂现场进行平整修复。规范疏浚砂综合利用,明确通航建筑物高效服务要求,规定通航建筑物船舶等候时间不超过3小时。

此外,重庆市现有一部分老旧通航建筑物建成时间久远,在《条例》修订中进一步明确相关要求。对一部分确已不存在航运价值的通航建筑物,提出了报废、停用等处理措施。这些变革,不仅提升了物流效率,更激活了水运市场活力。

“我们正在编撰《重庆市航道管理条例》释义,预计今年完成。”中心法规处处长席长城表示。《条例》的施行,对于促进航道科学发展、安全发展,维护社会各界依法使用航道的权益,充分发挥航道在构建综合交通运输体系中的基础性作用等方面具有重要意义。

《条例》的修订不是终点,而是新起点。站在“十四五”收官与“十五五”谋篇的历史交汇点,随着《条例》持续释放法制红利,重庆水运正以更加澎湃的动力奏响高质量发展的时代强音。

新闻速递



北京今年首趟中欧班列启程

本报讯(全媒体记者 张亚蓓 通讯员 余陈军)4月16日,北京市2025年首趟中欧班列从房山区琉璃河金隅铁路专用线启程,前往俄罗斯首都莫斯科。这是房山区首次作为中欧班列始发站点参与跨境运输。

本趟班列满载家电、轮胎、无纺布等出口商品,共计90个标准集装箱,货重450多吨,价值490多万元,将从满洲里口岸出境,一路向西驶向莫斯科,货物沿途会分拨至新西伯利亚、乌里扬诺夫斯克等地,预计运输时间16天左右。

“我们将在首发班列的基础上,尽快推动从房山始发的中欧班列实现常态化开行。”北京新陆港集团董事长王传豪表示,加强与俄罗斯等周边国家的路路货通,是推动高水平对外开放的

重要方面。京津冀地区作为全国先进制造业和战略性新兴产业的聚集地,中欧班列的开行将为国际产能合作提供高效的物流载体,有助于加强北京与俄罗斯等周边国家的经贸联系,为区域外贸企业拓展国际市场提供稳定支撑,形成“贸易+产业”的双向赋能格局。

“中欧班列不仅是一条物流通道,更是一条经济纽带。”国铁北京局北京铁路物流中心物流调度部经理刘守志介绍,为确保本趟中欧班列的运输安全与顺畅,中国铁路北京局指派专业技术人员加强现场业务指导,实行优先计划、优先配空、优先装车、优先挂运、优先放行,确保各个环节有序衔接,高效运转,为班列开行提供优质运输保障,助力“京津冀制造”走向世界。

贵州开行至广西北部湾港西部陆海新通道铁海联运班列

本报讯(全媒体记者 许愿)4月15日,一列满载2688吨化肥的铁海联运班列,从贵州贵阳南站编组场出发,驶向广西北部湾港(防城港),预计5天左右抵达越南等东南亚国家,全程约2500公里。

此趟列车是贵州地区首次按集装箱整列班列组织开行至广西北部湾港的西部陆海新通道班列。通过常态化组织运营,有助于强化贵州以贵阳为中心,向西开行联接RCEP成员国和东盟的中老班列、向北开行联接欧亚大陆的中欧班列、向东开行黔

粤班列、向南开行西部陆海新通道班列的“四向”国际物流运输体系。

据悉,贵州改变了传统“货等车”运输组织发运模式,对到广西北部湾的货物采用固定时间、固定路线、固定车次的“图定班列”进行组织,每月预计8至9列。这种方式将在运输时间、运输成本和开行稳定性方面为西南地区外贸企业提供更加优质的跨境运输保障。下一步,贵州还将新增大水沟、都拉营、小寨坝、凯里西站至防城港、钦州港东的西部陆海新通道班列。

旅顺港双航线同日复航

本报讯(全媒体记者 陆民敏 通讯员 邢英华 李明兰)4月15日,旅顺至长岛航线和旅顺至天津航线“携手”同日复航。旅顺双航线的同日复航不仅是一次航线“重启”,更是连接不同地域间经济文化交流的坚固桥梁与强劲纽带。

当天正午时分,“寻仙17”轮稳稳停靠在洒满阳光的旅顺港2号泊位,船舱门缓缓打开,100余名从山东长岛来的旅客鱼贯而出,他们迎着轻快的步伐走下舷梯,尽情领略旅顺温暖和煦的春风,感受旅顺港无微不至的贴心服务。短暂停留一个小时后,“寻仙17”轮便再次载着怀揣憧憬的旅客扬起风帆,向着目的地长岛驶去。

“针对长岛船票尚未实行电子客票,且船票还具备长岛景点优惠凭证的重要功能,暂时无法采用电子客票这一情况,旅顺港

精心筹备,同时开启人工检票和身份证道闸口,以多元化的检票模式,为日后客流高峰到来做足准备。”辽港集团旅顺港业务部副部长李洋说。同时,为应对后期的客流高峰和日益炎热的天气,旅顺港启用室外候船大棚,对其进行全面细致的清洗维护,为集中到港的旅客提供临时休息场所。

下午5时,许多乘坐旅顺一天津航线“棒槌岛”轮的旅客已来到候船厅等候。“第一次乘船去天津,对路线不太熟悉,所以特意早一点过来,服务人员细心地为我讲解登船路线和注意事项,让我觉得很暖心。”旅客王女士对记者说。

记者了解到,为使夜间登船的旅客减少在客运站滞留时间,旅顺港协调调船务公司安排旅客提前登船休息,最大限度提升旅客出行体验。

聚焦内河航运数字化智能化转型

长江泸州段客流量最大渡口上线渡船可视化智能监控系统

本报讯(全媒体记者 许愿 通讯员 梁冰冰)4月16日,记者从泸州海事局获悉,为进一步提升渡运安全管理水平,切实保障人民群众水上出行安全,泸州海事局协同泸州通信管理部门完成长江干线泸州段最大渡口——弥陀渡口“江阳103”轮可视化智能监控系统安装,标志着长江泸州段渡船智能化安全监管水平再上新台阶。

安装前,海事执法人员与通信技术人员针对渡船“江阳103”的船舶结构、航线特点、驾驶室空间及监管需求进行反复论证,科学确定可视化智能监控

系统安装位置与角度,确保对驾驶室操作区域监控全覆盖。

此次安装的渡船驾驶室可视化智能监控系统,通过AI实时分析驾驶员状态,精准识别船员接打电话、玩手机、违规操作等安全隐患,并发布语音警示即时干预,同时将现场视频实时上传,形成“识别—预警—记录”三位一体的监管体系,用AI代替肉眼,实现全时段无死角监管。该系统的成功投用将进一步规范船员操作,切实解决船员操作不当这一“人为风险”,为弥陀渡口每年8万人次的旅客提供更加可靠的安全保障。

数读新闻

安徽港航集团所属船闸船舶过闸量增长14%

本报讯(全媒体记者 缪世雄 通讯员 卢斌 王文飞 钱梦媛)4月17日,记者从安徽港航集团获悉,一季度,该集团所属船闸完成船舶过闸量同比增长14%。

为有效提升船闸运行效能和为民服务能力,安徽港航集团于今年3月底建成全国首个省级跨流域多航道船闸联合运行调度中心(简称“调度中心”),率先实现长江流域及淮河流域11处14座船闸的联合统一调度,可大幅提升安徽省干线航道网

船闸运行调度的专业化、标准化、信息化和协同化水平,整体建设与运营处于全国同行业先进水平。

在调度中心联调运行模式下,工作人员从各船闸现地选调,统一集中办公,每年节约人工成本近2000万元,同时节约建设及运行成本3000余万元。随着投入运营的陆续建成和投入运营,成本费用节约效果将更为凸显,真正做到降本节流、增效开源两手抓。

安徽港航集团相关工作人员介绍,当前安徽已形成“双通道达海、两运河入江、河江海联运”的一纵两横五千二十线的水运新格局。该调度中心为2万余艘注册船舶扬帆起航、向海而兴搭建信息化平台,实现“业、财、税”三位一体统计等工作的自助化办理及规范化管理,方便船员过闸业务办理的同时,规范了船闸运营管理,提高了船舶过闸效率,为区域经济的发展创造了有利条件。

淮安集装箱吞吐量首季同比增长30%

本报讯(全媒体记者 魏黎依 通讯员 张质 杨沁雪)4月17日,记者从淮安市港航事业发展中心获悉,一季度,淮安完成港口货物吞吐量2013.05万吨,集装箱吞吐量12.79万标箱,同比增长11.29%、9.12%。其中,集装箱多式联运量3.56万标箱,同比增长97.21%,外贸箱量3.98万标箱,同比增长60.60%,呈现强劲发展态势。

今年以来,淮安港重点推进港口资源整合,加快淮安港三期、黄码港、工业园区危化品码头等港口重点项目建设,进一步增强货物吞吐能力。目前,淮安市稳定运行公铁水联运精品线路12条,累计培育省级多式联运精品线路4条,多式联运网络日趋完善。



4月16日,“东方彩虹”轮顺利靠泊泉州港石湖港区(如图),将装载泉州生产的纺织原料、日用品等货物前往越南、泰国,标志着泉州港石湖港区开通直达越南泰国集装箱航线。

该航线挂港顺序为“泉州—越南胡志明—泰国林查班”,投入4艘载重4万吨的船舶进行周班运营。通过该航线,泉州至越南胡志明港航程时间仅需3天,至泰国林查班港仅需5天,为本地及江西等内陆货物进出口节省了宝贵的时间和成本。

王有哲 杨洗洗/摄影报道