

浙江实施内河运输船舶分级分类动态监管

□董雨函 吴迪元

导报讯 日前,浙江省交通运输厅出台《浙江省地方海事辖区内河运输船舶分级分类动态监管办法(试行)》(下称《办法》),6月15日起正式实施。《办法》以数字化改革为牵引、以船舶安全等级为基础,构建了船舶动态监管、精准执法的全链监管体系,为我省护航世界一流强港和现代化内河航运体系示范省建设提供了坚实助力。《办法》总体呈现四大亮点。

亮点一:首创船舶安全等级评定机制。《办法》建立由船舶“基本资质、交通事故、违法行为、安全检查、绿水积分、正向激励、负面清单”等七部分内容共92项指标组成的评定标准。运用大数据分析,对内河运输船舶实施实时综合质量动态评定和安全等级划分,将船舶分为AA、A、B、C、D五个安全等级,并以“内河船舶码”等数字化应用为支撑,实施“一码查询、一码服务、一码监管”。

亮点二:开创船舶精准化监

管新模式。《办法》按照船舶的不同种类和安全等级,分类分级差异化锁定检查周期,普通货船为2至12个月不等,客运、危险品运输船为2-9个月不等。并通过优化重塑管理链条,明确启动船舶安全检查程序条件,解决了“检查谁、谁来查、何时查”等问题,变被动粗放的盲查模式为精准靶向监管,实现船舶监管差异化、精准化,提高了监管效能。

亮点三:首推船舶分级分类差异化服务。《办法》积极探索服务与监管相结合的新型服务形

态,在公共资源使用、评先评优、过闸调度等方面,对等级高的船舶实施奖励性引导;在荣誉参评、过闸申报、实船核查等方面对等级低的船舶进行了相应限制,通过政策的正向激励和反向制约,引导船舶安全航行、诚信经营。

亮点四:创新应用绿水积分制。为提高船户环保意识,《办法》创新应用绿水积分制,明确了船舶水污染物排放周期、最低排放量和对应船舶水污染物排放记分梯度,建立船舶正常排放

船舶水污染物积分兑换奖励机制,船户通过上交船舶水污染物获取相应积分分值,积分可用于兑换享受优先过闸、使用岸电等便利,从而激发上岸交付污染物的主动性和积极性。

《办法》出台是浙江交通运输行业深入推进三个“一号工程”重要举措,是长三角海事一体化融合发展的重大突破,为我省交通运输行业构建以信用为基础的监管机制提供了重要的制度支撑。

嘉兴完成首艘长三角通检互认船舶检验

导报讯 6月11日,嘉兴市秀洲区新塍镇钱码头水上服务区,江苏籍内河船舶“苏兴达货5188”船东高金祥只等了半天时间,就领到了签署好的《内河船舶安全与环保证书》,通过了年度检验。这是长三角“通检互认”试点全面启动以来,首艘在嘉兴享受到这一便利举措的外省籍内河船舶。

“我的船平时主要跑嘉兴、上海这边。以前年检,我们得回到位于江苏淮安的船籍港,一来一回好几天。”高金祥说,“现在正好在嘉兴运货,船检证书即将到期,我马上就近向嘉兴市提出检验申请。没想到半天就搞定了,快得很。”

嘉兴市港航管理服务中心船检处副处长魏炳君表示,以前,大多数国内航行船舶在营运期间需每年在特定时期返回船籍港接受船舶检验,或

由船籍港船舶检验机构指派验船师远赴其船舶营运地进行检验。今年5月1日起,长三角三省一市(上海市、江苏省、浙江省、安徽省)的船舶在营运期间可就近选择区域内地方船检机构进行检验,检验结果在长三角区域船检机构间互认。

试点全面推行期间,主要受理的船舶为船龄10年以内的海船、船龄12年以内的内河船,受理的检验种类为年度检验和临时检验。船东可通过登录中国海事局“一网通办”平台、中国海事综合服务系统、“海事通”APP或者现场申请等几种方式申请检验;线上申请后,船东需联系预约的船舶检验机构详细告知船舶停靠地点、船籍港、船舶类型、检验种类等基本信息,并与现场验船师确定检验时间。

□记者 王君 通讯员 过昕

甬江特大桥首个承台浇筑完成



导报讯 6月12日,浙江交通集团杭甬复线宁波三期项目甬江特大桥首个承台浇筑完成。这座世界最大跨径三塔不对称斜拉桥已经破土而出,进入主塔施工阶段。

“现场15辆罐车循环运输,50余名工人轮班作业,管理人员全天在岗值守,累计使用钢筋400余吨,浇筑混凝土4500立方米。”项目负责人介绍,甬江特大桥施工现场连日来昼夜不停、抢晴战雨,顺利完成主墩全部桩基浇筑和首个承台浇筑,全力打好汛前节点攻坚战。面对承台结构规模尺寸大、混凝土内部温度控制严苛等难题,建设团队不断优化混凝土配合比设计,采用冰屑降温技术生产,同时引进智能温控和注水冷却循环系统,有效避免承台因混凝土内外温差而

产生裂缝,确保工程内实外美。

甬江特大桥是杭甬复线宁波三期项目的关键控制性工程,上跨镇海港区及甬江入海口,穿越油品化工储罐、油气化工作业区、危化品仓库和繁忙的通航水域,施工安全管控面临极大的挑战。

为此,项目优选施工单位和设计方案,采用中交路建与浙江交工联合承建模式,设计为主跨540米+570米三塔不对称斜拉桥。项目结合复杂的桥位特征,制定出具有针对性的风险评估指标体系,为专项风险评估、施工组织设计提供坚实依据,优化总结出一套复杂港区条件下实施性施工组织方案,实现严格管控、定道通行、全封闭施工,最大程度减少对港区正常作业的影响。

□记者 李晓玉 通讯员 毛文峰 陈芊

偏远海岛的村民在家门口就能取到快递了

(上接1版)

共配中心覆盖整个岱山地区包括长涂、衢山等较远悬水小岛的快递物流,日均分拣2.5万件快递,面对如此庞大的运转量,王伟跃胸有成竹,“目前共配中心工作量离饱和状态还很远,快递‘当日达’完全没问题。”王伟跃的信心和岱山日渐成熟的县乡村三级物流节点体系密不可分。

今年以来,岱山县交通运输局整合要素资源,引导其他品牌快递企业入驻,打造起县级共同配送中心,对快递包裹进行集中高效处理。同时,将具备条件的客运中心、客运码头、乡镇运输服务站改建为客货邮融合乡镇综合服务站,改造一批“多站合一”客货邮融合乡镇综合服务站,实现货物和邮快件中转,并融合客运、电商、农产品代销代购、便民服务等功能。此外,深入物流体系末梢,选取一批群众需求大、运作基础好的村级物流点,与乡镇综合服务站快速衔接,由村级服务点进行派发。截至目前,该县已建设完成1个县级共配中心、5个“多站合一”客货邮融合乡镇综合运输服务站、35个“一点多能”村级物流点,三级物流环节高效配合,打通海岛快递物流进村的“最后一公里”和农产品进城的“最初一公里”。

客货邮融合让农村物流加速“跑起来”,实现了多方共赢。作为“快递

进村”的最后一站,高亭镇石马吞村级物流服务点的负责人余刘东感触颇深,“我们是最早一批依托自己经营的超市建立起客货邮服务站点的,村民取件再也不用跑几公里,也不会丢件了,我们工作量也没有增加多少,店里的客流量明显变大,村民在取件的同时顺便从超市里捎点东西,增加了我的收入。”

而作为海岛县,岱山本岛外还有诸多悬水小岛,如何把快递快速省力地送到岛上以及岛上偏远村落,是岱山面临的另一挑战。“传统的物流模式‘只到镇不进村’,以前偏远村里的老年人取快递,要到镇上来,或者托人去取,一个快递拿到手需要一两周。”岱山县公路与运输管理中心负责人介绍,岱山在“多站合一”“一点多能”等站点融合模式基础上,通过公交车、通村班车实现线网融合,作为部分物流快递不能直接收发至村的补足。

截至目前,岱山已开通衢山客运中心至皇坟基村等6条客货邮合作线路。其中,针对离岛及岛上偏远村庄,岱山县交通运输局依托“水上客运+客运通村班车”推出“水陆联动+”模式,先由客船将快递送至衢山、长涂等未通车岛屿,再由通村班车将快递送进村,解决部分村庄快递投送的难题,降低快递企业进村的成本压力。

□记者 江天 通讯员 杨朴

新闻图景



6月13日,随着连续阴雨天的结束,施工方在宁波慈溪中横线快速路(一期)工地上开足马力进行沥青摊铺。中横线快速路(一期)是慈溪“口”字型绕城快速路的北线,也是慈溪杭湾金融港区块“一横一纵”快速路中的“一横”,并与胜陆高架设有互通枢纽,可进行快速转换。

□岑闻热