

慎终如始抓好台风和强降雨防御工作 交通运输部坚持关口前移主动防御

本报讯(全媒体记者 程璐 龙巍 通讯员 高磊 吕东星)今年第20号台风“博罗依”于9月28日白天掠过海南岛以南海面,受其影响,28日至30日,海南岛、广东西南部、广西南部

和西部、云南东部和南部、贵州南部等地有大到暴雨,局地大暴雨或特大暴雨。中央气象台28日继续发布台风黄色预警、暴雨黄色预警。

交通运输部维持台风、强降雨三级防御响应,持续调度重点地区和单位,要求坚持人民至上、生命至上,慎终如始抓好台风防御工作,坚持把责任落实到最小单位,按照工作计划落实落细各项措施。同时要继续关注华西秋雨并做好防范应对,坚持调度跟着预报预警走,严格落实预警“叫应”机制,强化关口前移、采取主动防御措施,务必保持高度警醒警觉,重点关注中小河流洪水、山洪、滑坡等次生灾害。要严格执行24小时专人值班和领导干部带班制度,遇有突发紧急情况,第一时间响应处置,做好信息报送工作。

海南省交通运输厅派出2个督导组分赴三亚、海口等市县,推动防台风责任链条闭环落实。精准管控港航,琼州海峡客滚运输于27日9时停运,所有运输船舶就近避风、人员100%上岸,并在港口周边设置临时安置区,妥善疏导滞留车辆和旅客。截至9月28日8时,全省59家港口企业停工44家,29家水路运输企业全部停运,16个渡口全部停运。同时持续加强公路、桥梁巡查排查,清理排水设施和公路沿线枯死(易倒伏)树木,对25处较高以上风险路段及较大以上涉灾隐患点加密巡查频率,对国省干线6处路段主动实施临时交通管制。强化公路预置,三亚等重点受台风影响的市县公路部门已完成应急队伍和抢险设备储备。

海南海事局坚持“早监测、早提醒、早处置”,对辖区船舶开展“点对点”提醒,同时划定3条拦截线精准预警预控,已拦截91艘船舶进入台风影响区域。对中沙、西沙和海南岛南部海域实施交通管制,所有船舶一律撤离至7级风圈之外避风,船上人员全部撤离,防御台风期间共撤离科考船、海上作业平台、无动力施工船等船上人员2475人。强化风险管控,紧盯涉客涉危等重点船舶,紧盯船舶密集区、海缆管道区等重点水域,紧盯通航桥梁、渡口渡运等重点部位,组织力量下沉一线,全面摸排消除船舶安全隐患。海口、三亚夜游船和旅游航线相继停运,27日12时起全部游艇停止近岸活动。

南海救助局在责任海区部署22艘救助艇艇、6架救助直升机和8支潜水应急救援队伍,随时做好出动应急救援的准备。后续将根据台风移动路径和应急抢险形势,及时调整和补位,切实提高应急救援的快速性和有效性。加强与辖区涉海单位的联动协作,充分发挥海上搜救整体合力,科学高效处置险情。

四川省交通运输厅紧盯行业重点领域和薄弱环节,严格落实各项防范措施,对不托底路段果断采取关停防控措施,高速公路关闭收费站14个。聚焦受本轮降雨来水影响的河流,与水利、气象等部门开展联防联控,刚性执行极端天气下停班停运和禁限航规定,封停渡口码头66个。

陕西省交通运输厅加强预警范围内灾害风险路段研判,此次降雨过程中对36个收费站入口采取临时管控,确保通行安全。压实各级交通运输主管部门和相关企业责任,强化受强降雨影响地区重大危险源管控措施落实。雨后重点对桥梁基础结构、河床变化、桥下空间堵塞等情况加强排查巡查,防止引发次生灾害。

(上接第1版)针对IHO通用海道测量模型数据质量模型不完善的问题,北海航海保障中心主导编制了IHO国际标准《通用海道测量模型(S-100)》第4C部分“元数据—数据质量”和《S-100产品规范开发指南(S-97)》第C部分“数据质量”的修订文本,有效推动了S-100框架的完善和S-100系列产品规范的迭代升级。这些成绩的取得,标志着中国海事测绘走进了世界舞台中央。

航标导助航与海上安全通信领域的标准突破同样亮眼。面对船舶自动识别系统(AIS)向甚高频数据交换系统(VDES)升级的全球趋势,北海航海保障中心牵头编制国际航标组织(IALA)指南《VDES数据链完整性监测指南(G1181)》,成为我国首部主导的VDES国际标准指南,为各国政府推进VDES系统建设和开展数据链保护提供了指导。此外,北海航海保障中心还主导修订IALA指南《用于视觉航标的表面色(G1134)》和建议书《海上信号灯有效光强的确定和计算(R0204)》,将我国在航标检测、灯光技术方面的科研成果转化为国际标准,推动全球航标技术规范化发展。主导完成IALA《航标主管机关质量管理建议书(R0132)》和《航标服务质量管理体系指南(G1052)》修订工作,均获IALA理

事会批准实施,并将我国航标质量管理体系流程图作为最佳实践案例纳入G1052指南,有效提升我国在国际航标质量管理领域重要规则制定方面的话语权和影响力。

提案质量与采纳率成为最直接佐证。“十四五”期间,北海航海保障中心累计向IALA、IHO、国际电信联盟(ITU)等组织提交提案156篇,其中148篇被采纳,近三年采纳率连续保持100%。

人才梯队更是为标准突破提供核心支撑。北海航海保障中心组建8支海事履约研究团队,培养出一批国际认可的专家骨干。其中

郭凌智连任IHO数据质量工作组主席,成为该组织成立百年来首位中国籍机构主席;王凌燕担任IALA导助航工程与可持续发展委员会第一工作组副主席;刘江娜、刘娟担任IALA导助航需求与管理委员会任务组组长;吕立蕾当选IHO海道测量工作组秘书,形成“核心专家领衔、青年骨干跟进”的国际化人才格局。

技术转化:从“公约要求”到“实景服务”的履约实践

航海保障技术的先进性,直接



9月25日清晨,江雾未散,李雷已登上巡逻艇。藏蓝制服被江风扬起,他目光如炬地扫过江面——这是太仓海事局浏河海巡执法大队副大队长的日常。自2006年入职,他的足迹遍布长江航运东大门所有一线站点。

长江太仓段风高浪急,年过境船舶50万艘次、危化品过境运输量1亿吨,水域最宽处超过13公里,平均每年有130天的恶劣天气,险情瞬息万变。面对严峻形势,2020年,李雷主动请缨组建除险队,强化一线救助除险,以“不惧艰险、不计名利、不懈淬炼、不辱使命”的“四不精神”为内核,在风浪里穿梭、在险阻里守望。

2021年农历小年,万家团圆之际,李雷率队冲向长江3号浮水域。“苏盐城货XX”轮在巨浪中翻沉,父子俩命悬一线。当浑身湿透的父子被拽上甲板,儿子颤抖着对除险队队员说:“要不是你们,我们家这个年真的没法过了!”这句话,成为李雷坚守的信念:“再危险,也得护着船员的平安。”

一次次生死救援,让李雷深刻意识到:安全防线必须筑牢在源头。于是,他逐步将工作重心由事后应急向事前预防转变,对辖区风

山东海事完成701艘客运船舶“全面体检”



本报讯(全媒体记者 马格蔚 通讯员 刘藏)9月26日,山东海事局完成中秋国庆假期拟投入辖区海上客运的701艘船舶专项检查,累计排查并督促整改缺陷1814项,实现涉客运营船舶100%检查覆盖率,为假期群众海上出行安全筑牢防线。

此次专项检查,自9月初正式启动。检查以各分支局安检站、海事处安检组为主体,重点聚焦中韩客货班轮、省际客(滚)装船、夜游船及“好客

广东海事守护游客水上出行顺畅

本报讯(全媒体记者 龙巍 通讯员 黄鸣鹤)中秋国庆“双节”临近,广东水上出行与旅游活动即将迎来客流高峰。广东海事部门多措并举,全力守护市民游客水上出行平安顺畅,为佳节团圆与出游需求筑牢安全屏障。

针对客流高峰,广州海事部门启动智慧、现场联动防控模式,依托智慧海事系统、CCTV视频监控系统及无人机等信息化手段,实现客运船舶动态跟踪与核心保障全覆盖。同时,在客船航经的核心水域加密海巡船

艇部署、增派执法力量,通过常态化现场巡查为水巴、珠江游等热门航线提供护航保障。

数据显示,“双节”期间珠海水路预计发送旅客约36.68万人次,同比增长9.87%。珠海海事部门精准施策,对重点客运航线实施“一线一策”服务,实现船舶航行状态实时监控、风险隐患提前预警。同时,率先优化高速客船动态报告机制,压缩报告时间、简化操作流程,进一步提升航行安全系数。

标准立极 技术筑基 合作共赢 ——北海航海保障中心国际履约成就纪实

决定国际履约工作的质量与实效。北海航海保障中心聚焦船舶航行安全核心需求,以技术创新破解履约难题,构建起覆盖航标、测绘、通信的全链条技术保障体系,实现从“满足标准”到“超越标准”的跨越。

通信保障领域的技术突破改写了“海上通信盲区”历史。为践行国际海事组织(IMO)《全球海上遇险和安全系统(GMDSS)手册》要求,提升船舶航行安全,保障人民福祉,北海航海保障中心聚焦海区特点,联合运营商在辽鲁航线布局5G基站,在我国首次实现5G网络海上规模化连续覆盖。

“根据实船测试结果,辽鲁航线海域5G网络的连接成功率达98.02%,切换成功率达100%,可满足高清视频通话、在线支付等大容量数据传输需求,与陆地网络体验基本一致。”北海航海保障中心所属烟台通信中心技术人员温嘉浩说,该项目每年惠及27.6万艘次船舶、400余万人次旅客,也成为IMO通信履约的标杆案例。

同时,北海航海保障中心建成国内具备最完善的AIS协议检测能

与风浪赛跑的人 ——太仓海事局李雷与他的“水上人生”

□ 全媒体记者 张妮 孙木子 特约记者 刘振华 通讯员 时崇



李雷(右二)给船员示范救生衣的正确穿戴方法。太仓海事局供图

险隐患实施“起底式”排查。在他的推动下,集装箱落水应急示位标实现升级,《杨林河口安全航行八规则》《恶劣天气小型船舶管控“1+5”工作法》等一系列创新工作方法陆续出台,有效治理浏河口冲滩修船污染、普危船舶混靠火灾爆炸隐患、杨林河口搁浅等各类隐患400多项。

然而,技术手段的提升只是第

一步,李雷深知,真正筑牢安全防线,关键在于提升每一位船员的安全意识。在浏河船民讲习所最新一期的安全课堂上,他展示着“皖远征XX”轮船员两次生还的案例:“橘色救生衣成为生死防线,正是我们从事后到事前转变的最好证明。”李雷表示,“我们要做的不仅是跳进水里救人,更要教会他们不再落水。”在他看来,最难攻克的是人的麻痹大

本报讯(全媒体记者 王慧 通讯员 宁海宣)船员动手指,无人机便能化身“水上小哥”精准配送零食、果蔬、药品等物资——这份长江上的“空中便利”,如今有了专属“安全指引”。9月26日,记者从南京海事局获悉,全国首部水上低空物流领域通航安全规范性文件——《长江南京段低空物流配送作业通航安全工作指引(试行)》正式实施,不仅填补了国内水上低空物流安全管理空白,更为长江流域乃至全国水上低空经济的规范化、法治化发展提供了“南京样板”。

长江南京段是长江黄金水道的钻石航区,南京海事局每年保障30.25万艘次船舶、4.56亿吨货物、371.02万TEU集装箱进出港口。当前,南京区域航运物流中心建设迈入快车道。低空物流作为新质生产力的重要应用场景,在改善通航环境、提高航行效率、服务船员需求等方面的作用日益凸显。仅2024年就累计完成2.3万架次配送,飞行里程12.3万公里,为9000余艘船舶配送物资227吨,目前日均服务150架次,已成为长江航运民生保障的重要途径。

作为南京区域性航运物流中心建设航运相关任务的主办单位,南京海事局始终坚持“监管与服务并重、保障与发展同步”,全力破解水上低空物流“无规可依”难题。在支持和指导相关企业开展水上低空商业场景建设的同时,发挥专业优势,通过实地调研、专家论证、征求意见等多环节,结合《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《无人机飞行管理暂行条例》等法规要求,最终编制完成《长江南京段低空物流配送作业通航安全工作指引(试行)》。

该指引共6章36条,从“资质要求、配送作业管理、船舶配合要求、应急管理”等维度,构建全链条、全要素的安全管理体系。通过“精准管控、智慧协同”,推动水上通航秩序向“更安全、更高效”升级,对激发低空经济发展活力、促进物流降本提质增效具有重要意义,为南京区域性航运物流中心建设迈出关键一步。

目前,南京海事局已建成较为完善的无人机空巡体系,在政务巡检领域形成全国示范。接下来,南京海事局将继续发挥先行优势,在低空应用领域、商业应用场景建设等方面创新突破,让低空经济在“飞得高”“飞得稳”的同时,更好地服务长江经济带发展。

基础设施升级为履约提供硬件支撑。北海航海保障中心建成的北方海区北斗CORS系统(26个基准站)、水文站网(42个水文站)和基础控制网(1017个控制点),有效满足了海事测绘及港口建设、船舶安全航行、海事监管需要,为下一步开展智能海洋环境信息服务、助力智能航运建设奠定了坚实的基础。海事系统首艘具有破冰能力的大型航标船“海巡156”轮及2艘小型航标船“海巡15061”轮和“海巡15062”轮建造交付使用,大幅提升北方海区航标布设、撤除、维护以及应急反应的履约能力。

言最积极的国家。邹凌智作为数据质量工作组主席作专题报告,协助完成S-130项目组汇报。会上HSSC主席和IHO秘书处高度赞赏了中国在数据质量工作组、S-130项目组中发挥的卓越领导作用。

此外,北海航海保障中心还积极派员参加东亚海道测量委员会(EAHC)组织的东亚海道测量领导计划,推荐1名同志担任了该计划导师、2名同志担任了学员,扩大了中心在海道测量领域的国际影响力。

积极搭建国际交流平台,促进技术经验共享。2023年,在山东青岛,北海航海保障中心成功承办远东无线电导航服务网理事会第29次会议。会上不仅充分展示了我国陆基导航建设实力,还吸引多个国家代表参会,中国、韩国代表团及IALA技术官员相互交流,研讨最新技术成果、凝聚多方智慧。

从国际标准制定的“引领者”到技术履约实践的“示范者”,再到全球海事治理的“参与者”,北海航海保障中心的发展轨迹,正是中国航海保障事业融入全球、贡献全球的生动缩影。未来,北海航海保障中心将继续瞄准智能航运、绿色航运等前沿领域,在国际标准制定、技术成果转化、全球协作治理中持续发力,为建设交通强国、海洋强国,构建海洋命运共同体注入更强劲的航保力量。

国际合作:从“单边履约”到“多边共赢”的治理升级

国际履约的本质是全球协同治理。北海航海保障中心以开放姿态搭建合作桥梁,在区域协作、技术援助、应急联动等领域构建起“互利共赢、协同发展”的合作格局,推动国际海事治理效能提升。

在国际会议舞台上,中国声音愈发响亮。2025年5月,北海航海保障中心派员参与IHO海道测量服务与标准委员会(HSSC)第17次会议,与英、美、瑞典等国共同成为发

全国首部水上低空物流领域通航安全规范性文件正式实施